

Тайна третьего перелета, или Цейтнот Леваневского.

Автор-составитель Костарев Евгений Юрьевич.
Редактор Гребиняк Алексей Владимирович.

Издание 3-е, исправленное и дополненное.

*Лейся, песня, на просторе.
(Из кинофильма «Семеро смелых»)
Стихи А. АПСАЛОНА, музыка В. ПУШКОВА.*

*Лейся, песня, на просторе,
Не скучай, не плачь, жена, -
Штурмовать далеко море
Посылает нас страна.*

*Курс на берег невидимый,
Бьется сердце корабля.
Вспоминаю о любимой
У послушного руля.*

*Буря, ветер, ураганы-
Ты не страшен, океан:
Молодые капитаны
Поведут наш караван.*

*Мы не раз отважно дрались,
Принимая вызов твой,
И с победой возвращались
К нашей гавани, домой.*

*Лейся, песня, на просторе,
Здравствуй, милая жена!
Штурмовать далеко море
Посылала нас страна.*

*Моему отцу Костареву Юрию Филипповичу,
штурману 1 класса Дальней морской
ракетоносной авиации ВМФ СССР
и всем морским летчикам посвящается.*



7 октября 1980 года.

Предисловие.

Материалы данной книги - суть обобщение публикаций советской и российской прессы, касающейся тайны гибели экипажа советского самолета Н-209 в 1937 году. Судьба самолета Н-209 и его экипажа стала одной из самых драматических страниц в истории советской полярной авиации и одновременно одной из самых загадочных страниц в истории арктических путешествий.

Работа над книгой велась несколько лет. В процессе создания этой книги автором было обработано и систематизировано громадное количество материала. Но так как почти все материалы были заимствованы из разрозненных источников (они даны в конце книги), то он не претендует на авторство в прямом смысле этого слова, о чем честно здесь всех предупреждает.

Создание книги стоило больших усилий, но цель автора состоит в том, чтобы просветить молодежь и гражданскую общественность о первых дальних беспосадочных межконтинентальных трансарктических перелетах. И еще -

сподвигнуть людей на возобновление поисков пропавшего без вести много лет назад при загадочных обстоятельствах советского самолета Н-209 с экипажем в шесть человек, командиром которого являлся Герой Советского Союза, морской и полярный летчик С. А. Леваневский. Тем более что зацепки, где искать самолет, есть.

Мы должны помнить героев своей страны.



Экипаж самолета СССР-Н-209.

Начало

*«Летать выше всех,
дальше всех и быстрее всех!»*

Боевой призыв Советского правительства.

Кратчайший путь

Осенью 1934 г. Героя Советского Союза, морского полярного летчика Сигизмунда Александровича Леваневского увлекла идея полетов на дальность. Он был первым в СССР, кто высказал идею о беспосадочном перелете через Северный полюс. Исходным пунктом маршрута была Москва; посадку же надлежало совершить в США. Правительство СССР к этому проекту отнеслось с большим интересом и поддержало идею трансполярного беспосадочного перелета. Еще бы! Из Москвы в Сан-Франциско можно добраться тремя путями – через полюс, через Атлантику или же через Тихий океан. В этом случае расстояния будут составлять 9605 км, 14 000 км и 18 000 соответственно...

Сигизмунд Леваневский

Сигизмунд Александрович Леваневский – весьма неоднозначная фигура в истории советской авиации. Родился он в 1902 году в Петербурге. Отец Леваневского, польский рабочий, умер, когда ему было всего 8 лет. В 1916 году, окончив три класса уездного училища, Сигизмунд бросил учение и пошел работать на завод акционерного общества «Рессора», чтобы кормить свою семью. Революция разбросала Леваневских по миру – Сигизмунд в 1919 году вступил в Красную армию, а его семья уехала из Петрограда. Во время гражданской войны Леваневский успел побывать бойцом продотряда, участником отряда, ликвидировавшего бандформирования в Дагестане, и завхозом 4-го воздухоплавательного отряда в Петрограде. Дослужился до командира роты, а затем и батальона. После войны был начальником штаба и помощником командира полка. В 1925 году, окончив Севастопольскую школу морских летчиков, стал работать инструктором в различных авиационных школах. В 1933 года он служил в Главсевморпути. В это время, еще до эпопеи со спасением людей с затонувшего парохода «Челюскин», Леваневский совершил несколько дальних перелетов. В частности, еще новичком Леваневский с разрешения генерального секретаря «Осоавиахима» Малиновского перегнал летающую лодку Dornier Wal «СССР Н-8» из Севастополя в Хабаровск – немалое по тем временам достижение.

Чуть позже молодой летчик вывез на Аляску потерпевшего крушение американского пилота Маттерна¹.

За спасение челюскинцев² в апреле 1934 года Сигизмунд Александрович был удостоен звания Героя Советского Союза. Правда, сам он переживал награждение болезненно – если его коллега А.В. Ляпидевский вывез из «лагеря Шмидта» 39 человек, то Леваневский – ни одного, да еще и разбил из-за плохой погоды и обледенения американский самолет³, купленный специально для эвакуации.

Несмотря на это, он был Героем Советского Союза под номером 2 – первым стал именно Ляпидевский.

Первый блин

...К тому времени Леваневский считался одним из лучших морских летчиков и имел довольно большой опыт в полетах на Севере. С выбором самолета проблем, казалось, тоже не возникнет. Осенью 1934 года экипаж М.М. Громова на самолете АНТ-25 конструкции Туполева установил мировой рекорд дальности, совершив беспосадочный перелет по замкнутому маршруту длиной 12 411 км за 75 часов. Леваневский загорелся идеей совершить перелет через полюс на этом самолете. Получив карт-бланш, он занялся подготовкой перелета. Утром 3 августа 1935 года Леваневский со своим экипажем – Г. Байдуковым и В. Левченко, - взлетел с Щелковского аэродрома и взял курс на север.

Однако летчикам пришлось возвратиться обратно еще задолго до подхода к Кольскому полуострову – началась утечка масла. Несмотря на то, что резервного запаса масла, по расчетам Байдукова, могло хватить до берегов Канадской тундры, штаб перелета приказал приземляться на аэродроме Кречевицы, что между Москвой и Ленинградом. Полет едва не закончился гибелью машины – после

¹ Джеймс Маттерн намеревался совершить полет вокруг земного шара. На заключительном этапе полета он, выгрузив радиостанцию, чтобы взять побольше горючего, вылетел из Хабаровска в направлении Анадыря, - и исчез. Спасательные самолеты обнаружили его на берегу реки Анадырь в 80 километрах от окружного центра. Самолет Маттерна был разбит, и потому Леваневский со своим штурманом Левченко получили приказ эвакуировать американца на Аляску на своей летающей лодке. 20 июля 1933 года Маттерн был доставлен в город Ном.

² Ледокол «Челюскин» 2 августа 1933 года вышел из Мурманска во Владивосток, имея на борту 112 человек экипажа. Экспедицией руководил Отто Шмидт, капитаном парохода был Владимир Воронин. По официальной версии, проверялось, возможно ли за одну летнюю навигацию доставить грузы по трассе Северного морского пути. Однако в Чукотском море судно было затерто льдами. Оно дрейфовало вместе с экипажем в течение 7 месяцев и, раздавленное льдами, затонуло 13 февраля 1934 года всего за два часа. К счастью, экипаж успел не только покинуть судно, но и перенести на лед кирпичи и доски, из которых построили бараки. При этом трагически погиб завхоз Могилевич, придавленный бревном и увлеченный водой под лед. 5 марта к лагерю пробился летчик Анатолий Ляпидевский на самолете АНТ-4, сумевший уже первым рейсом вывезти оттуда 10 женщин и 2 детей. Следующий рейс удалось совершить только 7 апреля. За следующую неделю летчики совершили 24 рейса, эвакуировав всех пассажиров погибшего парохода и доставив их во Владивосток (Список летчиков см. в Приложениях, пункт 1).

³ Это был девятиместный самолет «Консолидэйтед Флэйстер».

посадки из-за воспламенения осветительных ракет вспыхнула пропитанная маслом перкалевая обшивка. К счастью, пожар удалось потушить – вначале Леваневский вместе со своими членами экипажа сбивал пламя куртками, а потом им на помощь подоспели красноармейцы с более основательными средствами пожаротушения.

Несмотря на провал, Леваневский не охладел к дальним перелетам. Однако теперь он считал, что более подходящими для этой цели являются многомоторные машины. Высказав мнение, что лететь через полюс на одномоторном самолете невозможно, он поругался с конструктором АНТ-25 – А.Н. Туполевым, - в присутствии Сталина обвинив его во вредительстве: дескать, отказ мотора вследствие утечки масла был запланирован. Ссора положила конец их сотрудничеству.

Сам Сталин предложил экипажу Леваневского отправиться в США и присмотреть там что-нибудь подходящее для задуманного перелета. Однако Байдуков попросил слова и сказал, что ничего подобного АНТ-25 у американцев нет, а потому поездка будет безуспешной. Однако Леваневский вместе с Левченко все же отправился в Штаты и, купив там обыкновенный бомбардировщик «Валти», на его амфибийном варианте в августе 1936 года совершил перелет из Лос-Анджелеса в Москву - через Аляску и Чукотку. Несмотря на то, что полет проходил по хорошо знакомой и до них трассе, с промежуточными посадками на оборудованных аэродромах, его признали выдающимся достижением, а летчиков наградили.

В дальнейшем пути летчиков разошлись. Байдуков в составе экипажа Чкалова совершил-таки перелет на доработанном АНТ-25, а вот Леваневского ждала иная судьба...

Прыжок к полюсу

Опыт полета Сигизмунда Александровича был учтен в следующем году, когда началась подготовка к перелету в район Северного полюса.

Достичь полюса по воздуху люди пытались еще с конца XIX века. Однако покорить Арктику оказалось делом нелегким – за халатную подготовку к экспедиции приходилось платить жизнями. Так, в 1897 году погиб экипаж аэростата «Орел», на котором шведские аэронавты Соломон Андре, Нильс Стриндберг и Кнут Хальмер Френкель впервые попытались достичь полюса воздушным путем. Останки их были найдены только в 1930 году на острове Белый, что между Шпицбергенем и Землей Франца-Иосифа. Провалились и чуть более поздние попытки покорить полюс на дирижабле – по сути дела, аэростат с двигателем, куда менее зависящий от погоды, чем воздушный шар, - и на самолете. Техника была еще слишком несовершенна, и полеты в высоких широтах давались нелегко. К этой идее снова вернулись лишь в начале двадцатых.

Первыми людьми, сумевшими достичь полюса, были члены экипажа итальянского дирижабля «Норвегия», - но они не высаживались на лед, а только пролетели над «крышей мира». Произошло это в 1926 году.

И вот теперь советским ученым предстояло не только долететь до полюса, но еще и основать там научно-исследовательскую станцию.

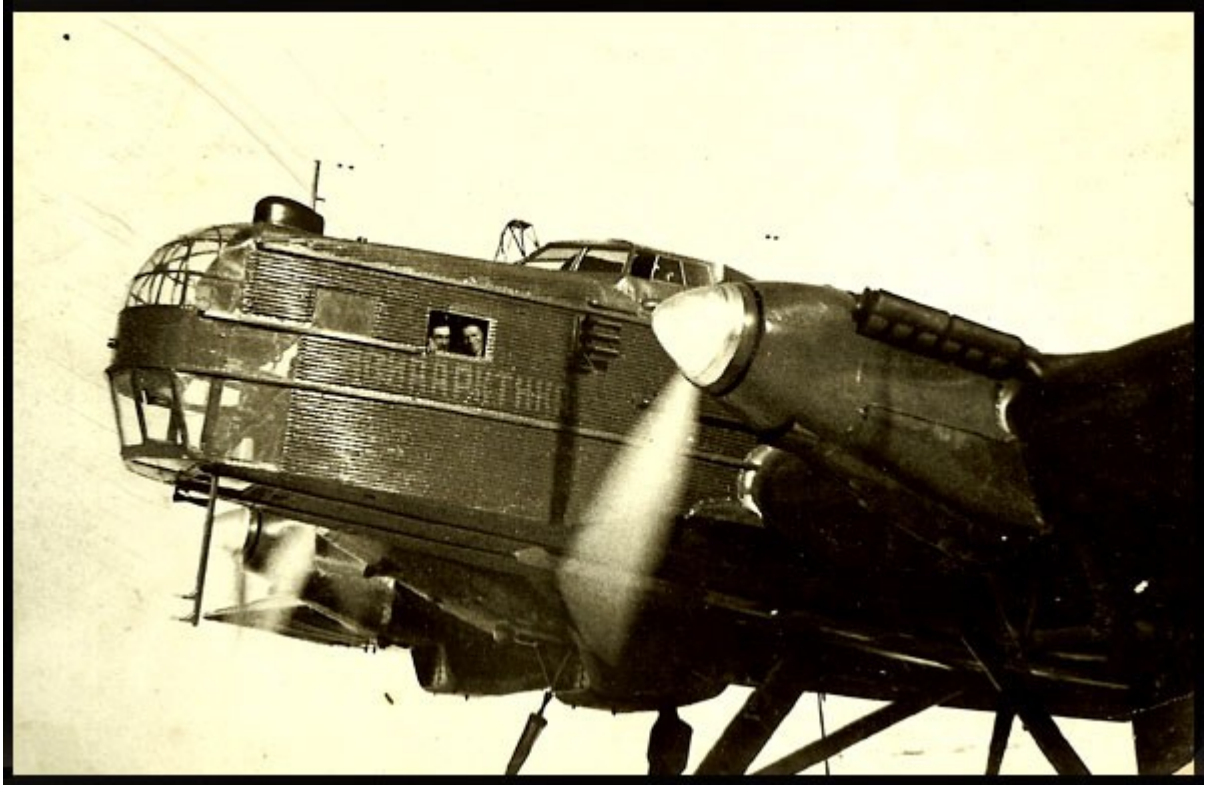
Пять самолетов – 4 четырехмоторных АНТ-6 (ТБ-3) и 1 двухмоторный АНТ-7 (Р-6), – должны были доставить на дрейфующую льдину участников экспедиции, а также необходимый груз. Леваневским была высказана идея о парашютном десанте, которую поддержали В. Чкалов и М. Слепнев. Вызвано это было тем, что парашютисты, оказавшись на подходящей льдине, могли бы подготовить ее к приему самолетов – замерить толщину льда, а после – расчистить площадку. В случае же посадки без предварительной рекогносцировки можно было потерять самолет, если бы не выдержала льдина.

Экспедиции было присвоено название «Северный полюс – 1» (СП-1). В ее состав вошли Папанин, Ширшов (гидробиолог и океанолог), Федоров (геофизик) и Кренкель (радист). Руководство ею было возложено на академика О. Ю. Шмидта и его заместителя по летной части М.И.Шевелева. Командирами экипажей⁴ были назначены М.В. Водопьянов (флагман), В.С. Молоков, А.Д.Алексеев. Четвертый экипаж должен был возглавить Леваневский. Однако вскоре его заменили на известного дальневосточного летчика И. П. Мазурука. Причиной такого решения было то, что Леваневский получил разрешение на повторный перелет через полюс в США.

Двадцать первого мая 1936 года экипаж М. В. Водопьянова (второй пилот В. М. Махоткин, штурман В. И. Аккуратов, радист С. А. Иванов, бортмеханики Ф.И. Бассейн и В.Л.Ивашина) на самолете П-5-Н-127 совершил рекогносцировочный полет на остров Рудольфа Земли Франца-Иосифа. В их задачу входило выяснить, можно ли построить на острове опорную базу экспедиции «Северный полюс – 1». После рассмотрения результатов было принято решение о постройке базы именно там. Возведение базы началось уже летом того же года, когда на ледоколе «Русанов» туда прибыла группа строителей и механиков. Более 20 из них остались на зимовку.

К сожалению, основные «рабочие лошадки» экспедиции не обладали такой большой дальностью, какая требовалась для экспедиции, поэтому для них было построено несколько промежуточных аэродромов. В течение двух месяцев самолеты дорабатывались с учетом специфики работы в условиях Арктики. Так, от обычных ТБ-3 они отличались остекленными кабинами летчиков, застекленными люками турелей, дополнительными бензобаками, размещенными в бомбоотсеках, трехлопастными металлическими винтами на двигателях и одним колесом на каждой опоре шасси. На самолетах, к тому же, было установлено модернизированное радиооборудование, - в частности, радиополукомпас и приемник для навигации по маяку, - а также некоторые дополнительные приборы. Переделке подверглись и внутренние помещения самолета. Машины были перекрашены в оранжевый цвет, хорошо заметный с воздуха на белом фоне. Модернизированные таким образом самолеты получили название «Авиаарктика».

⁴ Полный список экипажей см. в Приложениях, пункт 2.



22 марта 1937 года самолеты экспедиции взлетели с Центрального аэродрома Москвы. До 30 марта пришлось ждать подходящей погоды в Холмогорах. Далее самолеты перелетели в Нарьян-Мар, а оттуда – на остров Рудольф. Долгожданная посадка на северной базе состоялась 19 апреля.

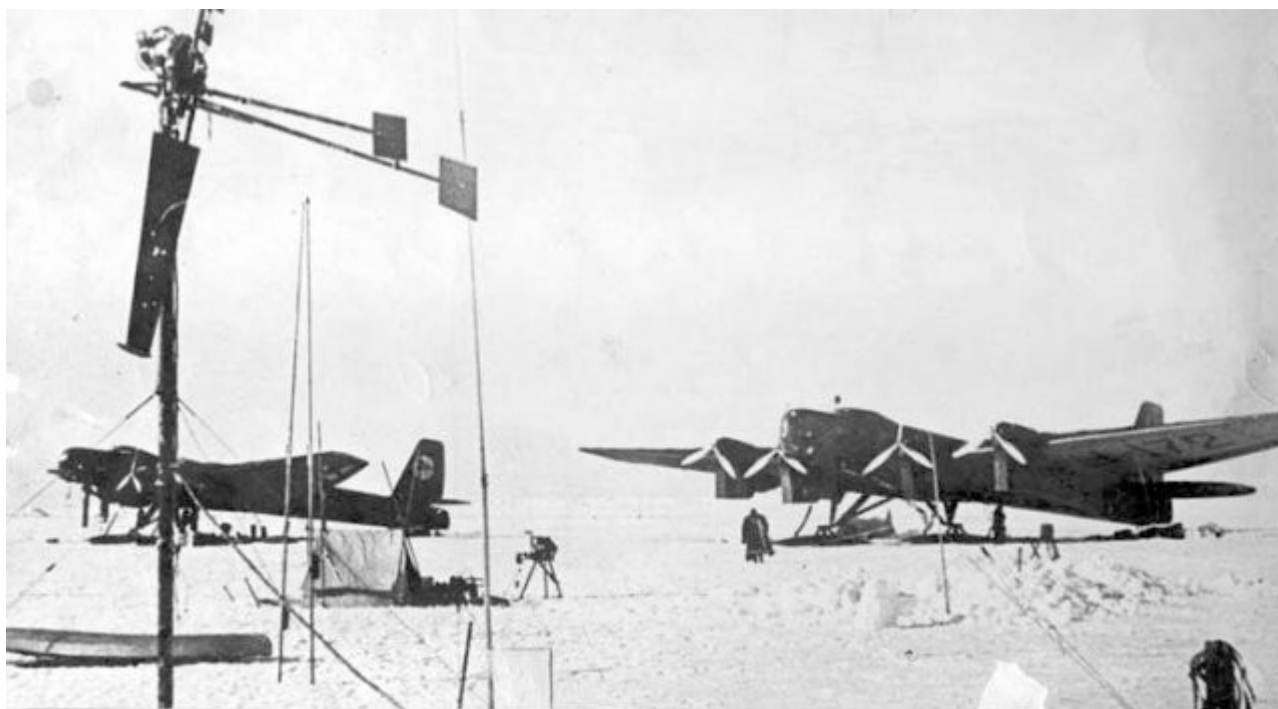


Уже 5 мая состоялся разведывательный полет к Северному полюсу. Экипаж Павла Георгиевича Головина⁵ на самолете Р-6 всего за 5 часов достиг «крыши

⁵ В конце апреля 1940 года Герой Советского Союза полковник П.Г. Головин погибнет при испытании двухмоторного самолета «ВИТ» (воздушный истребитель танков, он же БПБ -

мира». Разведав погоду над полюсом, самолет лег на обратный курс, и к вечеру уже приземлился на базе.

21 мая 1937 года флагманский самолет Водопьянова – АНТ-6 с номером Н-170, - впервые в истории совершил посадку в районе Северного полюса. Местом посадки стала льдина площадью 4 кв. км. и толщиной 3 метра, находившаяся у 89 градусов 26 минут с.ш., 78 градусов з.д. Вскоре туда же прилетели остальные самолеты экспедиции.



Самолеты доставили на место будущей дрейфующей станции около 10 тонн грузов для экспедиции. Следующие 274 дня папанинцы проводили различные научные исследования, постоянно рискуя жизнью – льдина могла расколоться, да так, что самолет на нее приземлится уже бы не сумел. За эти дни их льдина преодолела более 2000 километров. Были выполнены сотни замеров в таких областях, как океанология, ледоведение (физика и динамика льдов), метеорология, аэрология, геофизика (наблюдения за особенностями ионосферного и магнитного полей), гидрохимии, гидрофизики, а также биологии моря.

Для обеспечения работы папанинцев на о. Рудольфа остался дежурить экипаж самолета АНТ-6 (бортовой номер Н-169) под командованием И.П. Мазурука. В Москву он вернулся только через 13 месяцев, когда первая высокоширотная научная станция прекратила свое существование, а папанинцы 19 февраля 1938 года были подобраны ледоколами «Таймыр» и «Мурман» в нескольких десятках километров от берегов Гренландии.

ближний пикирующий бомбардировщик) конструкции Поликарпова. Из-за ошибок, допущенных при проектировании, самолет разрушился в воздухе, похоронив под своими обломками экипаж. Вместе с Головиным погибли ведущий инженер К.Н.Александров и бортмеханик Н.Г.Добров.

Остальные машины улетели в Москву уже 15 июня. В столице они приземлились 25 июня в 17.00.

Выше, дальше, быстрее...

Теперь в Москве задумались над идеей международных перелетов из СССР в США или Канаду. Для начала было решено попытаться совершить беспосадочный перелет из Москвы в США на самолете АНТ-25. Планировалось, что командирами экипажей будут В. Чкалов и М. Громов, а также С. Леваневский. Однако теперь все упиралось в самолет... как мы помним, еще после первой попытки перелета Леваневский поссорился с Туполевым.

Парадокс: автор идеи трансарктического перелета оказался без подходящего самолета...



Самолет ДБ-А (Н-209).

*«Трудовой народ, строй Воздушный флот!"
Лозунг первых пятилеток.*

Кому и на чем лететь?

25 мая 1937 года состоялось заседание Политбюро, на котором решалась судьба трансарктического перелета. На нем присутствовали Сталин, Молотов, Ворошилов, а также Каганович и Алкснис⁶. Более полутора часов они беседовали с Чкаловым, Байдуковым и Леваневским о предстоящем полете.

- Не боитесь ли вы лететь на одномоторном самолете? – поинтересовался кто-то у Чкалова.

- На одном моторе – сто процентов риска, на четырех – четыреста, - не растерялся летчик. – Поэтому я предпочитаю одномоторную машину.

Своя правда в его ответе была – ресурс двигателей тех лет составлял всего около ста часов, а отказ одного из моторов над океаном не сулил ничего хорошего.

- А вы, товарищ Леваневский, - наконец спросил Сталин, - с кем, куда и на чем полетите?

- Я не знаю, на чем лететь, - честно ответил тот.

Ворошилов ткнул локтем в бок Байдукова:

- Так у тебя ж самолет есть, на котором вы рекорды ставили...

- На этом самолете нельзя лететь, - возразил Байдуков, - он еще не доработан. И потом, это бомбардировщик...

- Это не ваше дело, кто и на чем! - вступил в беседу возмущенный отказом Сталин. – Вы должны показать самолет товарищу Леваневскому, а дальше будет видно... что и как.

Дитя Болховитинова⁷.

Этот четырехмоторный самолет, строившийся в Филях на заводе N 22, был многообещающей машиной. Изначально он являлся проектом модернизации ТБ-3, но в итоге вышел совершенно новый самолет, унаследовавший от прототипа общую схему, да толстое многолонжеронное крыло.

Первый полет ДБ (А) состоялся 2 мая 1935 года. Пилотировали машину заводские летчики-испытатели Н.Г. Кастанаев и Я.Н. Моисеев. В дальнейшем

⁶ Соответственно – генеральный секретарь ЦК КПСС, глава советского правительства, нарком по военным и морским делам и нарком обороны СССР, нарком путей сообщения, начальник ВВС СССР.

⁷ Техническое описание самолета см. в Приложениях, пункт 4.

заболевшего второго пилота Моисеева заменил летчик А.К. Туманский. В состав экипажа входили также инженеры Н.Н. Годовиков и Конкин.

Заводские испытания машины проходили с конца 1935 года по 5 марта 1936. В основном, их вел Кастанаев. После окончания заводских испытаний бомбардировщик проходил гос. испытания на 124-м авиазаводе в Казани. Там его освоил летчик М.А. Нюхтиков. Вторым пилотом был Антихин, инженером по вооружению – Цветков, а представителем завода – Волков. В облете машины принимали участие И.Ф. Петров, А.Н. Кабанов и А.М. Хрипков.

Комиссия пришла к выводу, что самолет управляется легче, чем АНТ-42. Подобной ему машины в мире еще не было – наиболее близок к ДБ-А по характеристикам оказался четырехмоторный бомбардировщик «Фарман – 222», который по ряду параметров все же уступал советской машине. «Летающая крепость» Б-17 в США еще только создавалась, поэтому ее в расчет пока не брали. Основу же советской бомбардировочной авиации, - ТБ-3, - новый самолет значительно превосходил по всем параметрам.

Самолет еще не прошел государственные испытания, а на нем уже было поставлено несколько рекордов. Так, 10 октября 1936 году летчики-испытатели М. Нюхтиков и М. Липкин подняли на нем груз весом в 10 тонн на высоту 7032 метра, а через 10 дней побили собственный рекорд – 13 тонн на 4535 метров. Потом 14 мая 1937 года экипаж в составе Г. Байдукова, Н. Кастанаева и Л. Кербера с грузом в 5 тонн поставил на этом самолете два рекорда скорости – 280 и 246 км/ч на дальности в 1000 и 2000 км соответственно. Полет по маршруту Москва – Мелитополь – Москва (2002,6 км) был совершен за 7 часов 8 минут и 11,7 секунды.

Когда Леваневский и Байдуков прибыли в Фили, для них открыли ангар, где стоял самолет. Сигизмунд Александрович невольно залюбовался машиной. Байдуков заметил, что на Леваневского ДБ-А произвел благоприятное, - если не сказать – неизгладимое, - впечатление.

На завод был вызван и конструктор машины – Болховитинов.

- В чем дело? - спросил он сразу по приезду.

- Дело пустяк, - попробовал отшутиться Байдуков. - Герой Советского Союза Леваневский хочет лететь на вашей машине через полюс. Ну, в Америку сразу, наверное, не получится, а на Аляску - точно. А потом через Канаду можно уже и в Штаты.

- Да, вы что?!

Конструктор резко отрицательно отнесся к идее перелета на единственном опытном самолете. ДБ-А не предназначался к полетам в суровых условиях Арктики – это был бомбардировщик, а не самолет для рекордов. Однако разнос, устроенный Болховитинову М. Кагановичем, решил исход дела. Решение за конструктора принял ЦК.

...Технических проблем у ДБ-А хватало – слишком много в ней было сырых еще технических новинок. Трясло в полете все – крыло, центроплан, оперение. Много хлопот доставлял флеттнер – пластина на задней кромке руля, помогающая уменьшить усилие на штурвал. Из-за жестких моторам постоянно возникали

проблемы с двигателями – то лопнет какая-то трубка, то потечет радиатор. Не раз и не два механики ремонтировали двигатели прямо в полете. А из-за перегрева отказывали свечи, и потому летчикам приходилось выполнять прямо-таки цирковой номер: лететь на трех моторах, пока остывал четвертый, потом снова запускать остывший двигатель взамен какого-нибудь перегревшегося...

Список неисправностей состоял из 38 пунктов⁸, в число которых входили недостаточная устойчивость и управляемость (как следствие – срывы в штопор), малая эффективность рулей и элеронов, плохой обзор у пилотов, недостаточная мощность двигателей и т.д. В болтанку управление самолетом усложнялось, - летчик не мог долго вести машину, поскольку сильно выматывался.

Не раз и не два в ходе испытаний возникали аварийные ситуации. Так, 11 марта 1936 года на высоте 2000 метров из-за прекращения подачи горючего отключились все 4 мотора. Только самообладание и хорошая реакция летчиков, немедленно прекративших набор высоты и перешедших в горизонтальный полет, позволили избежать потери самолета.

21 мая того же года на 67-й посадке самолета подломилась стойка шасси – как выяснилось, из-за производственного дефекта. Заводская бригада оперативно устраняла эти неисправности.

Сотрудники КБ и заводские летчики знали о подготовке экипажами Чкалова и Громова перелетов через Северный полюс в США на двух туполевских самолетах АНТ-25. Но это были полеты на завоевания абсолютного рекорда дальности. В КБ Болховитинова же возникла идея совершить такой же межконтинентальный перелет на ДБ-А, но уже с коммерческой целью, т.е. с грузом.

Именно рекорды, поставленные на новом бомбардировщике, привлекли к нему внимание Леваневского. Этот самолет мог стать этапным - вслед за АНТ-25.

«Дайте мне эту машину!»

Несмотря на явную сырость машины, в первых числах июня 1937 года Леваневскому показали ее в воздухе. Пилотировал самолет ведущий заводской летчик-испытатель Кастанаев. Сдержанный и молчаливый Леваневский, наблюдая за полетом, словно преобразился: сияя, он бросился к Болховитинову, не дожидаясь посадки, и закричал:

- Дайте, дайте мне эту машину! Такое показать американцам! Им это и не снилось!!!

И было, чему удивиться... Виразж Кастанаев заложил такой крутой, что крыло самолета встало к земле почти под прямым углом. Топлива в баках было всего ничего - только для короткого демонстрационного полета, - и потому облегченный самолет выполнял фигуры пилотажа с несвойственной тяжелому бомбардировщику грациозностью.

На следующий день Леваневский побывал в Кремле, а вскоре туда вызвали и Болховитинова. Еще через день конструктор собрал в кабинете директора

⁸ Список основных проблем см. в Приложениях, пункт 3.

авиазавода, - Б.Н. Тарасевича, - конструкторов, принимавших участие в создании самолета. Им было объявлено, что правительство дало добро Леваневскому на совершение перелета по маршруту Москва – Северный полюс – Аляска на самолете ДБ-А. Машине был присвоен индекс полярной авиации Н-209 и позывной «РЛ» (Радио Леваневского).

Собственно, весь полет был затеян для проверки возможности воздушного международного сообщения по трансполярным маршрутам. Перелет также преследовал пропагандистские цели – доказать, что советские летчики освоили трансарктические воздушные пути на всех типах самолетов.

После того, как было принято решение о трансполярном беспосадочном перелете СССР - США, началась подготовка самолета. Ответственность за организацию перелета возлагалась на наркома оборонной промышленности Рухимовича, наркома путей сообщения Кагановича, начальника ВВС СССР Алксниса и одного из руководителей Главсевморпути – Янсона.

В первой декаде июня Рухимович выпустил постановление, в котором экипажу рекомендовалось до перелета совершить несколько тренировочных вылетов внутри Союза. После полетов предлагалось заменить двигатели и налетать еще 20 часов. И только после этого на основании результатов тренировочных полетов могло быть принято решение о допустимости перелета.

Особое внимание при подготовке машины уделялось отработке взлета. Дело в том, что для столь дальнего перелета требовалось 16,4 т горючего (что чуть ли не вдвое превышало норму), а общая масса самолета перевалила за 34,7 т. С этим запасом Н-209 мог пролететь около 8440 км.

Синоптики предупредили: ближе к осени погода будет ухудшаться. Если лететь – то, как можно раньше. Точного прогноза погоды над полюсом и за ним никто дать не мог – слишком мало еще было данных для ведения статистики... Эта рекомендация только ускорила темп работы по доводке самолета, что не могло не сказаться на качестве. Теперь все было в руках Леваневского и его экипажа.



Экипаж самолета Н-209.

"В далекий край товарищ улетает..."
Из песни "Любимый город."

Командир.

Состав экипажа Н-209 был утвержден постановлением Политбюро 10 июня 1937 года. В формировании экипажа принимал участие как сам Леваневский, так и специально созданный штаб перелета. Затея вызывала недоумение у знавших о прошлом Леваневского людей – поляк русского происхождения, в 1935 году провалил важное задание, - и теперь получает второй шанс, да еще и новейший самолет для выполнения задания...

Ходили даже слухи, что Леваневский – офицер ГБ, и что в верхних эшелонах власти у него есть сильный покровитель. Называли даже имя этого руководителя – Г.Г. Ягода, нарком внутренних дел в 1934 – 1936 гг.

Впрочем, слухи слухами, - а то, что Леваневский был выдающимся человеком, признавали многие. Один из руководителей Главсевморпути, Н.М. Янсон, перед третьим перелетом⁹ написал письмо Сталину, в котором просил того принять летчика для обстоятельного (!) разговора о будущем полете. Интересно, что в этом письме была дана характеристика Леваневскому: Янсон отметил положительные и отрицательные качества летчика. Среди достоинств были названы высокая профессиональная культура, осмотрительность, исполнительность, храбрость, сила воли. Из недостатков Янсон отметил чрезмерное упрямство, импульсивность, огромное (!) самолюбие - черта, опасная для летчика, особенно полярного. Леваневский был незаурядным, активным, решительным, и не склонным к сантиментам летчиком, всегда находившим выход из любого положения. Заметим – не считаясь при этом с потерями.

Летал он грамотно и красиво, полеты любил до самозабвения. Увлекался также ездой на мотоцикле, охотой, рыбной ловлей и музыкой. Технику знал досконально. Приходилось ему летать и приземляться в необитаемых местах северных краев СССР. За четыре года – с 1933 по 1937 – именно Сигизмунд Александрович больше всех совершил межконтинентальных перелетов. Четыре раза он летал между Чукоткой и Аляской над Беринговым морем, да один раз – через полюс. Только полюс и не пропустил его, заставил вернуться назад...

Леваневский тяжело переживал неудачу 1935 года, коря себя за то, что слишком рано вернулся назад, не попытался пробиться к американским берегам... Сталин прекрасно понимал, что народные герои цветут, питаются кислородом популярности и всенародной любви. Неудачу и опалу они переносят крайне

⁹ Третий по счету - после триумфа Чкалова и Громова.

мучительно. Возможно, еще и поэтому он дал Леваневскому второй шанс покорить полярные небеса - хотя, поначалу, и возражал против нового перелета, поскольку, по мнению вождя, не следовало показывать американцам новый советский бомбардировщик.

Второй пилот.

Когда уже формировался экипаж, Леваневский предложил лететь с ним вторым пилотом Герою Советского Союза А.В. Ляпидевскому. Тот с сожалением вынужден был отказаться, потому что только начал учиться в Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е. Жуковского и боялся отстать от курса. Учеба в Академии была для него давней мечтой, и рисковать теперь он не хотел.

Тогда на должность второго пилота Леваневский пригласил майора Н.Г. Кастанаева, который, как мы помним, испытывал самолет в его «детскую пору». Он мечтал совершить на ДБ-А дальний беспосадочный перелет Москва - Хабаровск, но Леваневский опередил его, предложив иной маршрут. Кастанаев сразу же согласился, и ради этого даже смирился с имевшимися дефектами конструкции самолета ДБ-А. Видимо, это и послужило причиной того, что Кастанаев в отчете по заводским испытаниям основным недостатком выделил плохой обзор из кабины летчиков. Николай Кастанаев был невероятно силен; любой скульптор с удовольствием взялся бы лепить с него Геркулеса: ему не пришлось бы, использовать силу воображения, а оставалось просто копировать. Между тем, по словам самого Николая, он никогда не занимался физкультурой и спортом. Когда, бывало, летчики Моисеев и Юнгмейстер, весившие вдвоем не менее 180 килограммов, в шутку набрасывались на Кастанаева, он без всякого труда и напряжения разбрасывал их как малых котят.

У крыльца его дома лежал огромный камень, поднять который было под силу, пожалуй, разве что четверем - пяти людям. Камень этот не позволял подгонять автомашину к самому крыльцу. Однажды летчик Туманский сказал Николаю:

- Убери ты его! Позови рабочих и убери! Он же мешает тебе!

- Зачем мне рабочие? Я и сам убери.

- Один? Ну, брат, это слишком.

- А вот посмотрим...

Обхватив камень, и слегка поднатужившись, он поднял его и, взвалив на грудь, отнес за угол дома. Туманский остолбенел.

- Жаль, что не поспорили мы с тобой, - сказал Николай. На его лице никаких признаков недавнего напряжения.

По характеру он был человек добрый. На заводе его скоро полюбили и летчики, и механики, и все, с кем ему приходилось общаться. Но имелась у него одна отрицательная черта - излишняя самоуверенность. Это свое качество он тщательно скрывал - либо потому, что сам не любил его, либо стараясь перевоспитать себя. Но, как свидетельствовали некоторые поступки летчика, этой победы он все-таки не одержал.

Штурман.

Им стал известный полярник, верный друг и постоянный напарник Леваневского в его арктических полетах – В. И. Левченко. К тому времени он был флаг-штурманом ВВС Балтийского флота. Крепкого сложения, общительный и веселый, Левченко имел жену и дочь, знал радиодело и пилотирование. Знал бесчисленное множество русских и украинских песен и умел исполнять их под гитару. Именно он оказал конструкторам ДБ (А) наибольшую помощь в установке навигационного оборудования, в частности, - в обустройстве купола для астронавигации.

Бортмеханик.

Кандидатуру Н.Н.Годовикова на эту должность предложил Кастанаев.

Именно он сказал Болховитинову, что Годовиков – единственный человек, прекрасно чувствующий моторы и досконально разбирающийся в капризных маслосистемах. Правда, инженер сопротивлялся – ни слава, ни ордена его не привлекали, ибо он их уже получил. Да и в США он уже успел побывать, - вместе с конструктором Горбуновым в 1934 году знакомился с американской авиационной промышленностью. А еще у него была большая семья – 7 детей (по другим данным – 10). Необычайно энергичный, хлопотливый, не знавший усталости, Годовиков умел удивительно живо и интересно рассказывать о своей богатой приключениями жизни. Много лет он работал поводырем у слепого гусяря и подпевал ему. Потом, когда старик гусяря умер, Николай Николаевич пристроился к нищему и, добредя с ним до Киева, стал работать в Киево-Печорской лавре, сперва на побегушках, а затем гидом для богомольцев. И сколько же интересного рассказывал он о самой лавре, а главное, о жульничестве и проделках монахов! А то, бывало, расскажет, как, будучи бортмехаником у Б. И. Россинского, вылетел с ним в бой против конницы Мамонтова и что из этого вышло...

В лавре Годовиков повстречался с пожилым рабочим-слесарем, которому смысленный парнишка пришелся по душе. С тех пор жизнь Николая круто перевернулась: он полюбил труд и стал работать на киевской ремонтной аэробазе. Остальная его жизнь прошла в авиации. По характеру он был очень добрым человеком. Мог и прекрасно высмеять кого-либо, но почти всегда - за дело.

Что же заставило инженера принять предложение Кастанаева? Все, кто знал Николая Николаевича, считали, что причиной была его застенчивость и скромность. У него не хватило мужества отказаться. Верх взяли ложные опасения: как бы не посчитали за труса. А еще – осознание морального долга перед товарищами по команде: только он в совершенстве знал все механизмы самолета и только он мог выполнить обязанности бортинженера. Среди своих коллег он имел шутовское прозвище «доктор моторов» - потому что был главным и лучшим механиком авиазавода. Когда ему удавалось понять работу механизма, отремонтировать прибор, - он буквально светился от счастья. Такого мастера и знатока своего дела встретишь не часто.

Под его руководством группа Болховитинова перекомпоновала приборные щитки механиков, установили дистанционные бензомеры и электрические газоанализаторы¹⁰. Выхлопные коллекторы двигателей М-34 РНБ часто выходили из строя, и по указанию Годовикова их заменили на аналогичные узлы самолета АНТ-25.

Второй бортмеханик.

В таком самолете, как ДБ (А), нужно было иметь 2 бортмехаников, чтобы обслуживать все 4 двигателя. На должность второго был назначен опытный полярник Г.Т. Побежимов. Простой и открытый человек. Удивительно преданный своему делу, никогда не унывающий. В 30-хх он летал в Арктике с такими летчиками, как В.С. Молоков, М.И. Козлов, А.Д. Алексеев. В июле 1936 года В.С. Молоков и Г.Т. Побежимов на гидросамолете Dornier Wal с индексом полярной авиации Н-2 совершили исторический перелет по маршруту Красноярск – Якутск – Охотск – о. Врангеля - Москва – Красноярск. Длина маршрута составила 26 000 километров. За участие в арктических перелетах он был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

В том же году Побежимов вместе с Леваневским побывал в США для закупки гидросамолетов. После этого Григория Трофимовича включили в экипаж Н-209. Увы, несмотря на свой опыт, он доселе не имел дела с моторами АМ-34ФРН.

Радист.

Первоначально радистом должен был стать испытатель радиоаппаратуры для самолетов АНТ-25 и Н-209 – талантливый самоучка Л.Л. Кербер. Однако в процессе подготовки вместо Кербера в экипаж был включен один из лучших радистов ВВС, воентехник 1 ранга Н.Я. Галковский. Он был знаком с Леваневским и Левченко еще по севастопольской школе морских летчиков.

Причиной такой замены называют то, что Кербер и Леваневский не смогли сработаться в единой команде¹¹. Кербер слыл большим хохмачом, а Леваневский, человек горячий и гордый, шуток не терпел. Одержимый идеей совершить перелет в кратчайшие сроки, он, не считаясь с последствиями такого решения, потребовал заменить радиста. Несмотря на то, что Кербер в совершенстве знал частоты и позывные всех зарубежных радиостанций вдоль всего маршрута перелета, его сняли с должности радиста – и очень скоро отправили на лесоповал...

Галковский был радистом – профессионалом¹², не в первый раз участвующим в дальних перелетах. В 1934 году он вместе с Байдуковым и Беляковым

¹⁰ Эти приборы давали возможность контролировать состав выхлопных газов для подбора более экономного режима работы двигателей.

¹¹ Леваневский пытался сманить радиста Э.Т. Кренкеля, своего большого друга. Подробнее об этом можно узнать в Приложениях, пункт 5.

¹² К тому времени он занимал должность инженера-испытателя по спец. оборудованию НИИ ВВС.

участвовал в перелете Москва – Вена – Париж. Во время полета самолеты попали в сильный дождь, и летчики вели машины вслепую. Правильность курса контролировали только с помощью радиосвязи. Следовало срочно выяснить, какая погода в Париже – и принять решение о посадке. Либо Париж, либо запасной аэродром в Страсбурге. Николай связался с Москвой и с Парижем, после чего сообщил командиру метеосводку: «Над Парижем высокая облачность с разрывами». Это означало – можно.

Пройдя сквозь грозовой фронт, самолеты благополучно приземлились в Париже.

В полет экипаж Н-209 впервые в истории трансполярных экспедиций отправился с радистом-профессионалом, - до этого обязанности радиста и штурмана совмещал один человек. Однако при всем при том Галковский не имел достаточной тренировки на новой для него аппаратуре, не знал самолет – а сроки подготовки таяли с каждым днем...

Снимок на память.

Самому старшему - Н.Н. Годовикову было - 44 года, С.А. Леваневскому - 35 лет, Н.Г. Кастанаеву - 33, самому младшему - В. И. Левченко - 31 год. Леваневский, Левченко и Побежимов уже много раз бывали в Арктике, а Кастанаеву, Годовикову и Галковскому предстояла первая встреча. В США ранее уже приходилось бывать Леваневскому, Левченко, Годовикову и Побежимову, поэтому они немного знали английский. Трое из шести членов экипажа умели работать с рацией, а штурман, кроме своих непосредственных обязанностей, знал еще и пилотирование.



Предполетная подготовка.

"...Арктика - суровая арена битва человека со стихией, не знающей пощады, и экипаж Леваневского - её очередная жертва: чтобы вступить в такую борьбу необходима совершенная моральная и материальная подготовка."

Губерт Уилкинс,

выдающийся американский полярный аэронавигатор и исследователь, участник поисков самолета Н-209 в 1937-1938 гг.

Самолет.

Подготовка самолета шла полным ходом. Конструкторская группа за 15 дней подготовила все чертежи, после чего сразу началось производство. Всего за 5 дней были готовы все детали, тут же поступившие на завод. К группе Болховитинова были прикомандированы уполномоченные Глававиапрома и ВВС, следившие за тем, чтобы подготовка самолета не прерывалась из-за недостатка каких-то материалов или деталей. Главные разработчики всех заводов получили указания считать задания группы Болховитинова самыми первоочередными. На подготовку самолета было отведено всего 2 месяца, поэтому замеченные в ходе полетов дефекты устраняли по ночам.

Машину предстояло переоборудовать для полетов в суровых условиях Арктики. С Н-209 сняли ненужные стрелковые установки, в бомболюке смонтировали дополнительный бензобак, вмещающий 2 тонны горючего, и оставили место для коммерческого груза. Над пилотской кабиной установили астролюк в виде стеклянной полусферы, где размещался солнечный указатель курса. Изменения коснулись и радиооборудования, которым занимались инженеры Черток, Чижов и Траскин¹³.

Кабину штурмана освободили от прицелов, бомбосбрасывателей и пулемета переднего стрелка. Было решено, что в освобожденном пространстве будет размещаться не только штурман, но и бортрадист. Инженеры смонтировали там вторую радиостанцию, работавшую в диапазоне коротких волн (17-20 метров) и

¹³ Первые двое были представителями Горьковского, а третий – Московского радиозавода.

оборудовали место для радиста. Остекление носовой кабины, конечно, пришлось переделать.

Более мощная радиостанция «Онега»¹⁴ была размещена в специально утепленной и шумозащищенной кабине радиста в хвостовой части самолета. Она позволяла работать на волнах длиной от 25 до 1200 метров. В случае, если бы отказали основные антенны, можно было воспользоваться аварийной, выпускаемой на лебедке.

Передатчики могли работать и в радиотелеграфном (на длинных, средних и коротких радиоволнах), и радиотелефонном режимах. На случай аварии экипаж мог получить электроэнергию от аварийного агрегата, состоящего из бензинового двигателя и динамо-машины («солдат-мотор»). Передатчики и приемники были насыщены десятками электронных ламп, очень чувствительных к взлетно-посадочной тряске и вибрациям, возникающим от работы авиамоторов. Для защиты от этих перегрузок все лампосодержащие приборы были подвешены на пружинных амортизаторах. Тем не менее при грубой посадке тяжелый передатчик ударялся о раму. В таких случаях радисту следовало заменять мощную генераторную лампу.

Вероятно, система радиосвязи для данного перелета была аналогична той, что использовалась для обеспечения перелета Михаила Громова над советской территорией в июле 1937 года. Точнее сказать нельзя – архив штаба перелета исчез в годы войны.

В течение полета штурман передавал сообщения о своем местоположении и, если в том была нужда, делал интересующие его запросы – например, о погоде впереди. Делалось это от десятой до двадцатой минуты каждого часа. От начала до двенадцатой минуты определенных часов рация самолета вела прием; это были 0, 3, 6, 9, 12, 15, 18 и 21 часы полета. Определена была также длина волн, на которых велись прием и передача. Первые 8 часов полета передачу следовало вести на волне 54,9 метра, далее до конца полета – на волне 26,35 метра, прием – на волнах 32,8 и 18,36 метра соответственно. Передачи Москвы дублировала радиостанция Диксона на волне 34,4 метра. В случае же невозможности принимать сигналы на коротких волнах радисты Москвы переходили на передачу с длинноволнового передатчика «Коминтерн» на волне 1724 метра, а Диксон – на волне 1450 метров.

При полете над Америкой для экипажа Громова были задействованы радиостанции городов Анкоридж, Фэрбенкс, Форт-Норман, Сиэтл и Сан-Франциско. Экипаж знал их позывные, длины волн и время работы. Принимать их передачи предусматривалось в те же часы: 0,3,6,9 и т.д. с начала часа и до двенадцатой минуты. Главной из них была назначена станция в Сиэтле. Собственно, только радиостанциям Сиэтла и Анкориджа было разрешено вести работу с экипажем. Остальные радиостанции могли вести прием радиogramм с борта самолета, но при этом они должны были передавать полученные данные в Сиэтл и Ном. Эти две радиостанции, в свою очередь, передавали бы полученную информацию в Хабаровск и Анадырь, откуда она по цепочке достигала Москвы.

Для радионавигационного обслуживания перелета в СССР были задействованы длинноволновые радиостанции, расположенные в Ленинграде, Архангельске, Мурманске, а также на Диксоне, о. Рудольфа и мысе Желания. В

¹⁴ По другим данным - «Омега».

Америке же для этой цели предназначались радиостанции городов, плюс ряд трассовых радиомаяков. Часть из них работала по вызову, остальные – круглосуточно.

На случай вынужденной посадки также было установлено определенное время для передач с борта самолета, а также время работы советских и американских наземных станций, которые передавали бы информацию экипажу.

С самолетом же Леваневского должны были еще работать станции Якутска, мыса Шмидта, Аклавика, Кетчикана, Даусона, Джуно, мыса Барроу. На все вызовы РЛ должна была отвечать каждая радиостанция северного побережья СССР.

Н-209 был оснащен новыми форсированными двигателями АМ-34ФРН с турбокомпрессорами, обеспечивавшими наддув. Эти двигатели расходовали больше горючего, чем М-34 РНБ, но зато позволяли увеличить потолок машины до 6 000 метров. До подготовки к дальнему перелету самолет налетал 115 часов. В период подготовки на нем было налетано еще 47 часов, из которых 19,5 – именно с новыми двигателями.

Шаг винта менялся в зависимости от режима полета. На взлете он был одним, на маршруте – другим. Была смонтирована также антиобледенительная система, с помощью которой лопасти винтов омывались спиртом. Леваневский еще в 1936 году привез из США чертежи антиобледенительного устройства, но применить это новшество на ДБ (А) ему не позволили. Вероятно, потому, что времени оставалось крайне мало.

Роль антиобледенительной системы играла и окраска фюзеляжа. Он был выкрашен в темно-синий цвет, благодаря которому происходило поглощение тепловых лучей солнца. Проще говоря – происходил подогрев от небесного светила. Крылья же выкрасили в красный цвет, хорошо заметный на фоне снегов и льдов¹⁵.

Экипаж.

Пока самолет готовили к перелету на подмосковном аэродроме Монино, Кастанаев, Годовиков, Галковский и Побежимов жили в расположенном поблизости домике под присмотром врачей. Леваневский и Левченко ночевали в Москве, но дни проводили на аэродроме, вместе с товарищами тренируясь работать с кислородными приборами. Перелет предстояло совершать на большой высоте, где без этого оборудования выжить было невыносимо.

В.Ф. Болховитинов дневал и ночевал у самолета. Даже подстричься ему было некогда, и однажды летчики побрили и постригли его собственноручно.

Вечерами Побежимов рассказывал друзьям о своих приключениях в Арктике. Из всего экипажа он был самым опытным полярником, и потому ему было чем поделиться.

А Левченко и Кастанаев после полетов развлекались тем, что устраивали «гонки для замера длины бетонной дорожки» - катались на автомобиле по

¹⁵ Злые языки утверждали, что так самолет выкрасили вовсе не из соображений безопасности, а потому, что это были цвета фамильного герба Леваневских.

взлетно-посадочной полосе аэродрома. Разогнавшись, Левченко кричал Кастанаеву:

- Держись! Сейчас оторвется!!!

Действительно, со стороны казалось, что машина вот-вот оторвется от земли и взлетит в опустевшее к вечеру небо...



В.Левченко и Г.Байдуков.

Вместе с Кастанаевым Левченко совершил несколько длительных полетов, по 8-10 часов каждый. За время подготовки самолета Кастанаев совершил на нем 100 вылетов, пролетев около 50 000 километров. Хорошо зная машину, он стремился выяснить ее предельные возможности, понять, как она себя ведет в разных условиях. Правда, существенным минусом Кастанаева, как пилота, было то, что в облаках он пилотировал, мягко говоря, неважно. А ведь где-то на маршруте почти наверняка Н-209 ждало не чистое небо, а сплошная облачность...

Леваневский же занимался разработкой маршрута перелета. После долгих раздумий он остановился на следующем варианте: Щёлково - Архангельск - Баренцево море - о. Рудольфа (Земли Франца-Иосифа) - географический полюс - вдоль 148 меридиана пролететь над районом полюса относительной недоступности - Фербенкс (Аляска, США). В Фербенксе машина должна была дозаправиться и следовать далее в Эдмонтон (Канада) - Чикаго - Нью-Йорк с посадками в Эдмонтоне, Чикаго, и Нью-Йорке. Решение о продолжении полета будет принято после перелета в Фербенкс. Допускалась и посадка в Торонто.

«Наивыгоднейшая высота полета Н-209 в режиме наиболее экономного расходования горючего – от трех до четырех тысяч метров, - размышлял Сигизмунд Александрович. – Чтобы избежать обледенения и не сбиться с курса – надо идти выше облаков. Чкалов шел на пяти тысячах – и то в облака попал, да обледенел... Значит, надо выше... Шесть тысяч. Да, шесть тысяч...».

Он сделал пометку в блокноте и снова углубился в размышления. Сейчас ему приходилось оперировать множеством различных цифр и фактов, чтобы выбрать самое выгодное решение.

«Для начала надо взлететь, - рассуждал Леваневский. Тридцать пять тонн от бетонки оторвать – не мешок с зерном поднять... Потом... Потом второе опасное место: от полюса недоступности¹⁶ до берегов Аляски... Тут компасы бесполезны, ориентироваться придется по солнцу да по радиопеленгу¹⁷... Больших запасов горючего нет, собьемся с пути – пропадем».

Схожим образом оценивал ситуацию и штурман: «Если придется лететь на трех моторах, то у нас будут большие неприятности. Сесть в море на сухопутной машине нельзя – утонем. Дальше лететь – нельзя, вес слишком большой, моторы не вытянут. Придется сливать горючее...».

Виктору Левченко, не имевшему в экипаже дублера, предстояла 30-часовая бессменная вахта. Ему предстояло весь полет находиться в носовой кабине, чтобы с помощью немногочисленных средств воздушной навигации провести самолет точно по намеченной трассе.

...Во время подготовки Сигизмунду Александровичу на некоторое время пришлось отвлечься ради другого дела. Его неожиданно направили в Севастополь, куда из США прибыло парходом три гидросамолета, заказанных им для полярной авиации. Необходимо было подготовить их и облетать. Одну из машин, S-43 Baby Clipper предстояло испытать по полной программе, так как предполагалось выпускать этот самолет по лицензии на одном из советских заводов. Поскольку сам Леваневский выбирал этот самолет в Штатах, то ему и поручили всесторонне изучить особенности и возможности этой машины, после чего – дать заключение для авиастроителей о целесообразности серийного выпуска в СССР.

Друг Леваневского, Алексей Грацианский, также работавший в полярной авиации, с удовольствием согласился помочь ему в этой работе. Работы продолжались до июля. В течение этого времени S-43 был испытан на мореходность, - летчики совершали посадки на волны различной высоты, замеряя взлетную дистанцию и пробег на посадке в различных условиях. Также испытатели проверяли гидроплан в полете, стремясь узнать его максимальные возможности. На дальность Baby Clipper испытали, облетев Крымский полуостров.

В это же время Грацианский сыграл свою свадьбу, на которой Леваневский был тамадой и посаженным отцом. Испытания S-43 подходили к концу, когда пришла телеграмма, предписывавшая Сигизмунду Александровичу срочно вернуться в Москву.

Друзья распрощались, и Леваневский уехал.

¹⁶ Так называют наиболее труднодоступные места, малообследованные области в Арктике и Антарктике. П. о. н. располагаются в Арктике припл. (координаты центра - 83° с. ш., 160° з. д.)

¹⁷ Подробнее об особенностях самолетовождения в условиях Арктики см. Приложения, пункт 6.



Генеральная репетиция.

К тому времени были успешно завершены трансарктические перелеты экипажей Чкалова и Громова¹⁸ (оба – на АНТ-25).

На 28 июля был назначен последний контрольный испытательно - тренировочный полет Н-209 по маршруту Москва – Мелитополь – Москва. Протяженность этого беспосадочного перелета должна была составить более 2000 километров.

Всего за три дня до этого в экипаже Леваневского заменили радиста. Галковский хотя и был инженером-испытателем, все же не мог освоить новую аппаратуру за такой короткий срок, поэтому попросил Б. Чертока участвовать в этом полете для проверки всего радиооборудования. Черток согласился.

В течение почти всего полета самолет вел Кастанаев. Лишь изредка управление брал Леваневский, сидевший на месте второго пилота, или же ходивший по самолету и наблюдавший за действиями других членов экипажа. Годовиков и Побежимов весь полет перебирались от мотора к мотору, проверяя, не течет ли масло, и тщательно контролируя расход горючего. Черток большую часть времени провел в хвостовой кабине радиста, проверяя все режимы работы станции, а Галковский все десять с половиной часов полета работал в носовой штурманской кабине с Левченко.

До Мелитополя шли на высоте 3000 метров при хорошей погоде. На обратном же пути встречный грозовой фронт вызвал сильную болтанку и вынудил Кастанаева подняться на высоту более 5000 метров.

Чертоку стало не по себе. Повинуясь командиру, он надел кислородную маску и продолжил работу. Наконец, он закончил проверять излучение передатчика на всех волнах рабочего диапазона и предложил Галковскому перейти в хвост. Однако тому не хватило времени: Левченко тренировал его в определении местонахождения самолета по засечке радиопеленгов, и что-то у них не заладилось...

Штурман снова попросил Галковского засечь пеленг. Тот дал сигнал и направился к пеленгатору, но по пути случайно дотронулся до антенны, в которую в тот же миг ударила молния. Рискаю жизнью, радист бросился отключать антенну, чтобы грозовой заряд не сжег все катушки и не пробил конденсатор. Аппаратуру удалось спасти.

...Леваневский остался недоволен своим пилотом.

¹⁸ 18.6.37г. и 12.7.37г соответственно.



С.Леваневский и Н.Кастанаев.

- Знаете, он боится летать в облаках, - жаловался он спецкорру Л.К. Бронтману¹⁹. - Старательно обходит каждое облако! Я его силой заставлял входить в облачность. Нет... это не то!

- Зачем же вы его тогда взяли? – поинтересовался журналист.

- Да я не знал. Мне сказали, что он родился с этой машиной, лучше всех знаком с ней. Мне все равно было, кого брать, я и согласился.

С другой стороны и Кастанаев не был в восторге от командира и говорил Бронтману:

- Он белоручка. Машину не водит, а только командует. Часть даже без него летали. Куда это годится. Я ему взлет не доверю - сам буду отрывать.

...За два — три дня до полета в Америку Годовиков, с которым летчики Туманский и Моисеев находились в дружеских отношениях, рассказал им, что за техническую сторону подготовки к перелету он совершенно спокоен:

- На самолете нет ни единого непроверенного болтика, ни единой ненадежной гаечки. Но вот экипажем я недоволен, - с горечью произнес Николай Николаевич. – Командир надеется на Кастанаева, сам даже самостоятельно не вылетал ни разу.

¹⁹ Лазарь Бронтман, которого современник порой называли «королем московских журналистов», четверть века писал под псевдонимом «Лев Огнев». Чрезвычайно любознательный, он освещал строительство первых линий метро и знаменитый автопробег Москва – Каракумы – Москва, участвовал в экспедиции Ушакова, искавшего в Арктике земли Джиллиса и Санникова, дрейфовал на одной льдине с Папаниным, тесно дружил с летчиками-испытателями ЦАГИ, освещал трансарктические перелеты и эпопею с покорением Северного полюса. Перед войной был назначен начальником информационного отдела «Правды». В его дневниках остались описания встреч со знаменитыми людьми, в т.ч. – со Сталиным, Чкаловым, Громовым, Папаниным и другими.

С экипажем держится... отчужденно и свысока. Нету у нас спайки, а без нее в таком деле никуда...

Несомненно, Сигизмунд Леваневский был отличным летчиком и опытным полярником, но... по мнению многих «стариков», педантичности и интуиции Громова ему очень не хватало. Леваневский знал это, хотя из-за самолюбия не желал признавать, что он в чем-то хуже другого героя. Всегда сдержанный и молчаливый, Леваневский как-то не побоялся сказать:

- Громов из той породы людей, которым всегда везет.

В экипажах Чкалова и Громова летчики понимали друг друга буквально с полужеста. У Леваневского же «монолит» сложиться не успел, несмотря на то, что трое из шести членов экипажа работали с ним не впервые. «Притираться» друг к другу предстояло в последние дни – и в течение полета. Спаянности экипажа во многом мешала высокомерность самого командира: между Леваневским и экипажем всегда существовала определенная дистанция. Казалось бы, мелочь, что здоровается за руку только со штурманом, да вторым пилотом – но говорит о человеке красноречиво...



Накануне.

Наиболее подходящие для полетов в Арктике июнь и июль прошли. Приближался август, в арктических широтах изобильный туманами, дождями и снегопадами. Во второй его половине начиналась короткая осень, стремительно переходящая в зиму. А потом – полярная ночь длиною в полгода...

Синоптики не рекомендовали совершать перелет в столь сложных метеоусловиях. Профессор Б.Л. Дзердзеевский предупреждал Леваневского о сильном циклоне, высокой облачности и ураганном ветре. Леваневский мрачнел – лететь следовало как можно быстрее, либо вообще отказаться от перелета.

Прогноз синоптиков в целом подтвердил и советский полпред в США Константин Уманский, сообщивший 11 августа в Москву: “В ближайшие сутки на Аляске ожидается хорошая погода, высокая разорванная облачность. Высокие широты пересекает мощный циклон, возможна многокилометровая облачность”.

Леваневский высказался за форсированное завершение подготовки в течение ближайших дней и скорейший вылет. В штабе перелета закипела работа. Был составлен четкий график и определен срок вылета – 12 августа. Как и многие летчики, Леваневский был суеверен, и потому не решился вылетать 13 числа²⁰.

31 июля 1937 года было принято очередное постановление Политбюро о перелете экипажа Леваневского. В постановлении говорилось о получении Наркоматом иностранных дел разрешения для полета над Канадой и США в соответствии с намеченным маршрутом, а также об отпуске средств для обеспечения перелета - в размере 2,5 млн русских рублей и 75 тыс. долларов в иностранной валюте.

9-11 августа готовность самолета и экипажа подтвердили рапортами в штаб перелета все ведущие специалисты, отвечавшие за подготовку перелета. За сутки до старта Болховитинов писал в служебной записке: «...самолет Н-209 как с точки зрения конструкции и внутреннего оборудования, так и работы винтомоторной группы вполне надежен и готов к полету».

Руководитель расчетной группы Макс Аркадьевич Тайц, разработчик ЦАГИ, который занимался подготовкой перелеты Чкалова и Громова, сообщил результаты своих расчетов в штаб перелета: “ На основании полетных испытаний самолета Н-209 и проверки расчетов... при вылете с весом 34,5 тонны с 16400 килограммами горючего расчетная дальность самолета – 8840 километров, что при расстоянии от Москвы до Фэрбенкса в 6650 километров дает запас равный 26,5 процента...”. Дальность самолета увеличивали за счет дополнительного запаса топлива на борту, для него пришлось уменьшить полезную нагрузку. Поэтому в качестве коммерческого груза была использована пушнина, которая мало весит.

²⁰ В это время на о. Рудольфа дежурил экипаж самолета Н-169, в задачу которого входило обеспечение дрейфа полярной станции «СП-1», а также «попутно» - перелета Леваневского. Узнав о решении Леваневского стартовать 12 августа, командир экипажа И.Мазурук и штурман В.Аккуратов дали радиограмму в Москву, предупреждая, что время старта выбрано неудачно. Однако их не послушали.

Перед вылетом Леваневский, Кастанаев и Левченко были в ЦК, где их спрашивали: есть ли какие-нибудь сомнения в успехе, все ли готово к перелету? Командир доложил, что самолет и экипаж полностью готовы к выполнению задания. Экипажу пожелали успешно совершить перелет.

Последние сутки перед вылетом члены экипажа решили провести с семьями. Леваневский и Левченко заодно навести Леонида Утесова. Им повезло – он оказался дома. Узнав о предстоящем отлете, он взял гитару и стал петь все подряд, - песни из «Веселых ребят», из своих концертных программ, потом романсы... Виктор Левченко смело подпевал Утесову. Леваневский же только тихонько насвистывал, что означало одно – у него хорошее настроение.

Пора, однако, было уходить. На прощание Утесов спел друзьям очень популярную песню из нового фильма “Семеро смелых”, которую все полярники считали неофициальным гимном.



Полет в бессмертие.

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

Джимми Маттерн, американский
лётчик, участник поисков самолета
Н-209 в 1937г.

Последние штрихи.

...Тот четверг выдался теплым и погожим. Вылет был назначен на 18.15 – чтобы прилететь в Фэрбенкс аккурат к тому времени, когда в облачности над тамошним аэродромом «Pacific Alaska Airways» появляются разрывы²¹. В Фэрбенксе Н-209 должен был оказаться 13 августа в 23.15 по московскому времени²². В случае непогоды можно было приземлиться в Анкоридже или Даусоне.

В Фэрбенкс специально для встречи Н-209 уже прибыла небольшая советская делегация – метеоролог М.В. Беляков, спецкор «Правды» Л.Б. Хват, радиоинженер и переводчик советского посольства С.А. Смирнов и представитель Амторга, а в будущем – сотрудник ГРУ А.А. Вартанян. С нетерпением прилета русского самолета ждали и американцы – все население городка собиралось прийти на аэродром к полудню 13 августа. Губернатор Аляски приказал заготовить для Н-209 10 тонн бензина. По его же приказу готовились и празднества в честь успешного окончания перелета.

²¹ После анализа метеоусловий в Фэрбенксе за предшествующие десять лет было замечено, что в августе 18 дней характеризуются сильной облачностью, 10 – дождливой погодой, и всего 3 дня – ясной. До 16 часов дня аэродром, как правило, был закрыт облаками, и лишь к этому времени в облачности появлялись разрывы.

²² Соответственно – 12.15 по местному времени.

Начало перелета.

С самого утра красно-синяя машина стояла на бетонной горке высотой 12 метров возле комендатуры аэродрома. Эта горка играла роль своеобразного разгонного устройства – самолет, скатываясь с нее в начале разбега, быстрее набирал скорость и раньше отрывался от земли, чем, если бы он разогнался по обычной взлетной полосе.

Самолет уже был заправлен горючим и маслом²³, но коммерческий груз и снаряжение размещали на его борту и в день вылета. За этой работой следили конструктора самолета, принимавшие участие в его испытаниях, а также Годовиков, Побежимов и Галковский.

Помимо упакованной в прорезиненные мешки пушнины в груз входило также большое количество русских сувениров, которые Леваневский намеревался просто раздать на память американцам – деревянная лаковая посуда, комплекты московских газет, почтовые марки. Предполагается также, что на борту самолета имелось золото (и, вероятно, бриллианты), предназначенное для продажи в США, а в личных вещах командира – почтовые марки с изображением первых Героев Советского Союза. В том числе – и его самого.

На случай аварийной посадки в самолет было погружено различное снаряжение: запас продовольствия, шестиместная палатка, теплая одежда, ружья и пистолеты, патроны, осветительные ракеты, нарты, лыжи, а также надувная лодка. Предусмотрели и возможность аварийного приводнения – в фюзеляже разместили надуваемые воздухом матерчатые мешки, которые должны были удержать самолет на поверхности океана.

Экипаж явился на аэродром в праздничной одежде. меховая же была погружена про запас – в нее можно было переодеться уже в полете²⁴.

К середине дня на аэродром приехали корреспонденты: Б. Галин, Л. Береговой, О. Курганов (Эстеркин), Л. Бронтман, а также кинооператоры московской фабрики «Союз – кинохроника»²⁵: И.М. Шагин, И.И. Беляков и его ассистент С.С. Школьников. В их задачу входило снять отлет Н-209. Защелкали

²³ Буквально накануне вылета Леваневский приказал инженеру Фролову, занимавшемуся подготовкой самолета, выбросить все лишнее, чтобы залить дополнительный бензин. Приказание было выполнено – так, запас продовольствия был сокращен с 60-дневного до 45-дневного, количество спальных мешков – с 6 до 4. Благодаря этому удалось залить 100 лишних литров горючего.

²⁴ Еще в 1935 году было разработано несколько вариантов теплого летного обмундирования. Оно должно было отвечать нескольким требованиям – быть достаточно теплым для работы в арктических условиях, легко сниматься и надеваться, не стеснять движений, быть элегантным. В итоге был выбран такой вариант: кожаные брюки и куртка из тонкой кожи коричневого цвета с шелковой подкладкой; для утепления между подкладкой и кожей имелась прокладка из гагачьего пуха. В комплект также входили кожаный шлем с шелковым подшлемником и две пары перчаток – обычные шерстяные и кожаные меховые с крагами. Под кожаный костюм вполне можно было одевать обычные штатские костюмы, а не только военное обмундирование. Из обуви были выбраны коричневые или черные полуботинки, поверх которых можно было надевать утепленные мехом кожаные унты. Если летчику становилось жарко, можно было легко снять часть одежды.

²⁵ Ныне Центральная студия документальных фильмов – ЦСДФ.

затворы фотокамер, зажужжал киноаппарат – корреспонденты начали свою работу, хотя до вылета оставалось еще порядочно времени.

Член штаба перелета П.С. Анищенков и спецкор «Правды» Бронтман пригласили Леваневского пообедать в столовой. Тот не хотел, но Анищенкову удалось уговорить его. Впрочем, Леваневский все равно почти ничего не ел.

Рядом вертелся корреспондент Оскар Эстеркин, упрашивавший Леваневского взять его с собой. Сигизмунд пожаловался на него Бронтману:

- Я не понимаю, зачем нужно ему лететь. Ну что он будет делать? Кроме того, мы ко всему должны быть готовы. Представьте, придется сесть в сотнях километров от человеческого жилья. Ведь это тогда лишний рот, притом совершенно бесполезный, не умеющий ничего делать. И такой же нытик, как я.

Про Эстеркина командир, в конце концов, высказался с явным раздражением:

- Мать его так... он думает, что это – прогулка?

Бронтману Леваневский как-то намекнул, что с большей готовностью взял бы его, чем Эстеркина.

С назойливого корреспондента разговор перешел на авиацию. Обсуждали полеты Чкалова и Громова. Леваневский с недоверием отнесся к их сообщениям о том, что на 6-7 тысячах метров они встречали облака:

- В Арктике не может быть высоких облаков. Я много летал там, изучал различные источники – и потому не верю. Когда вы летели к полюсу – вы ведь шли над облаками?

- Да, и не раз.

- А какова была их высота?

- Не больше двух – двух с половиной тысяч метров.

- Вот видите... тут что-то не так.

Потом Бронтман беседовал с Левченко – журналисту предстояло написать статью о штурмане и о перелете. Виктор рассказал ему биографию, привел наиболее интересные факты, дал для статьи навигационный план... Очень интересовался, как выглядят сверху острова Земли Франца-Иосифа, где аэродром на Рудольфе, потому что Бронтман бывал там во время высадки папанинцев.

- А туманы там часто?

- Да. Тогда там нужно садиться около зимовки.

- А там как сядем? Корабль большой!

- Головин садился на Рудольфе. Думаю, сядете.

- А ну, нарисуй план.

Бронтман нарисовал.

- Откуда заход легче и удобнее?

Показал.

- А как льды у полюса?

...Подъехали другие летчики – Водопьянов, Байдуков, Беляков, - в сопровождении офицеров НИИ ВВС Нюхтикова и Никишина. Присутствовали также Шмидт и Болховитинов. Не было только Чкалова – он в тот момент находился в Горьком. Возле самолета прогуливался еще один высокий военный с мальчиком лет 8-9, - это был начальник ВВС РККА, командарм 2 ранга Яков Алкснис. Офицеры были в военной форме и пилотках; лишь Водопьянов и Беляков позволили себе штатскую одежду.

Среди провожатых был и сын Годовикова – Алексей. Детей Леваневского на аэродроме не было – они в тот момент отдыхали в «Артеке».

...До вылета оставалось еще порядочно времени. Левченко, Байдуков и Бронтман расположились в траве неподалеку от самолета. Байдуков весело рассказывал о парижских впечатлениях и об американских любителях сенсаций:

- Ты возьми серебряных денег раздавать — они прямо передерутся.

Виктору идея понравилась. Он заставил друзей вывернуть карманы и собрал рублей шесть мелочи. Принесли папиросы «Заказные». Левченко дал им по одной, остальные отнес в самолет, обрезав их аппетиты:

- Не балуй!

Подошли Ушаков и Леваневский.

- Пойдем, покурим? — предложил Леваневский Бронтману.

- Я только что курил.

- Ну, еще одну, последнюю.

- Ну, давай, - Бронтман поднялся на ноги, и они втроем отошли от остальных.

Ушаков задумчиво сказал:

- Завидую я вам, Сигизмунд Александрович...

- Ничего, Георгий Алексеевич, мы с вами еще летаем, - усмехнулся Леваневский и сунул в угол рта папиросу. – Вот бы вы мне погодку дали хорошую...

- Сейчас неважная...

- Ничего, пролезем. Больше ждать нельзя. Будет еще хуже. Досидимся до того, что придется отложить до следующего года...

Они поднялись на горку. Леваневского окружили иностранные корреспонденты. Сигизмунд Александрович ответил на их вопросы, рассказал, что из Фэрбенкса полетит дальше, в Нью-Йорк.

В это время на аэродроме появился начальник Главного политуправления Красной армии Мехлис. Поздоровавшись с Леваневским, он попросил его взять на борт в Фэрбенксе Хвата. Леваневский попробовал отказаться, но Мехлис настаивал. Пришлось согласиться...

И, наконец, за два часа до отлета к Леваневскому подошел молодой чекист с письменным приказом наркома внутренних дел Н.И. Ежова – передать жене президента США, Элеоноре Рузвельт, подарок от Сталина. Две шубы и банка черной икры. Все это было упаковано в большую опечатанную картонную коробку и погружено в кабину, под присмотр штурмана.

Именно из-за дополнительных грузов не были взяты на борт Болховитинов, Самойлович²⁶ и Эстеркин.

До вылета оставались считанные минуты. В это время к Галковскому подошел один из офицеров штаба ВВС:

²⁶ В то время - директор Арктического института. Его пригласил в Штаты президент американского Географического общества. Через год после пропажи Леваневского Самойлович был арестован и осужден по 58 статье («враг народа»). Погиб в заключении в 1940 г., реабилитирован в 1957.

- Старший лейтенант Шелимов²⁷, - представился он. – Я - помощник начальника связи ВВС. Чтобы мы знали, где вы находитесь, каждые полчаса нажимайте ключ передатчика. Тогда наши радиопеленгаторы засекут сигнал и позволят определить ваше местоположение.

- Хорошо, - кивнул Галковский.

Потемневший от недосыпания Болховитинов о чем-то разговаривал с Леваневским и Кастанаевым, озабоченный Годовиков спорил с мотористами и конструкторами.

Стрелки часов уже показывали начало седьмого.

Бронтман передал Левченко письмо для Хвата. Они обнялись на прощание.

- Я в этом перелете назад возвращаться не буду, - сказал вдруг Леваневский друзьям. – Пойду до конца...

Внешне он выглядел совершенно спокойным. Смеялся, улыбался, шутил, крепко жал всем руки и от души обнимался. Только хорошо знавшие его люди видели, чего ему стоило оставаться таким в эти минуты.

Несмотря на торжественность прощания, члены экипажа прятали глаза, прощаясь с родными и друзьями так, будто им больше никогда не суждено было свидеться. В их настроении чувствовалась какая-то тревога и обреченность²⁸. Почти у всех были невеселые лица.

Кастанаев, прекрасно знавший все изъяны конструкции самолета, примерял новые ботинки, приговаривая:

- Будет в чем по льду от медведей бегать!

Левченко протянул руку Байдукову:

- Прощай, Егор. Прощай навсегда. Вот если б ты с нами был, тогда бы еще..., - он не договорил.

Кастанаев поддержал его:

- Знаешь, если честно – уверенности никакой нет. Мало тренировались.

- Вы все варианты отрабатывали на случай отказа моторов? – спросил Байдуков.

- Нет.

- А Леваневский?

- Да мы его почти не видели, - махнул рукой Кастанаев. – Он в последний момент появился³⁰. Дал ему провозной полет до Америки...

Подошел попрощаться Годовиков. Они с Байдуковым обнялись.

- Прощай, Егор... Наверное, больше не увидимся... – сказал он негромко.

- Да ты что?! – попытался ободрить его Байдуков. – Столько детей наделал, а теперь чушь порешь...

Не получилось. От слов Егора в глазах летчиков все-таки не загорелся огонек уверенности...

²⁷ Дослужился до звания генерал-лейтенанта. Умер в декабре 1986 г.

²⁸ Пройдет время, и многие вспомнят это. Перед отлетом Леваневский тихо сказал Эстеркину, что вместо него летит «таинственная коробка» - намек на посылку чекиста. Галковский незадолго до перелета в разговоре со знакомым обронил фразу «Мы летим на смерть». Чкалов узнает о настроении экипажа Н-209 уже после отлета – и рассвирепеет. «Почему ты не позвонил Сталину и не настоял на отмене полета?» - спросит он Байдукова. Тот только пожмет плечами – мол, как отменить то, что решил Сталин?

³⁰ Тренировочный полет на Н-209 Леваневский действительно совершал всего раз – к Азовскому морю. Опыта пилотирования таких больших летательных аппаратов у него не было.

Все шестеро членов экипажа сфотографировались у самолета³¹, после чего принялись облачаться в кожаные летные куртки. В это время кто-то из репортеров попытался взять интервью у Побежимова.



- Некогда, - отнекивался бортмеханик, смущенно улыбаясь, - сейчас будем запускать моторы!

Леваневский нетерпеливо курил, посматривая на небо. Кастанаев просматривал свежую карту погоды. Последние рукопожатия и поцелуи – и экипаж пошел к самолету.

³¹ Фотографировал экипаж Н-209 известный фотокорреспондент Аркадий Карасев.



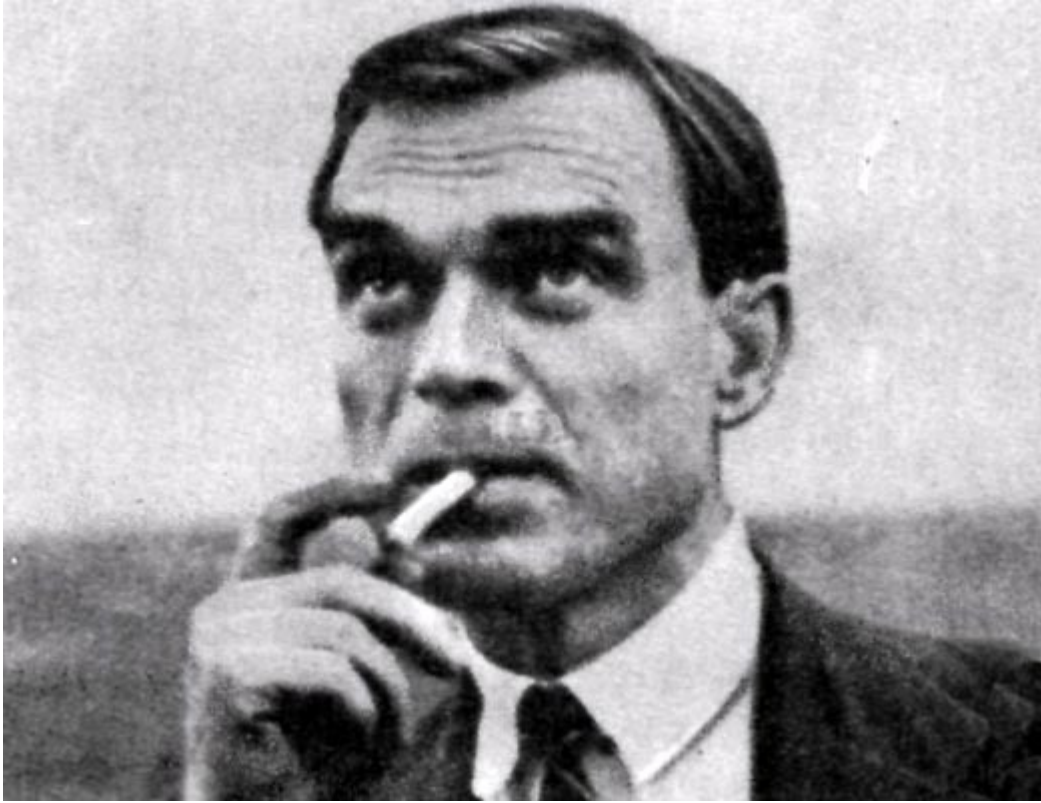
Первым к машине подошел Годовиков. Выглядел он довольно-таки растерянным. Его догнал Черток, решивший передать запасные электрические фонарики, которые в спешке были выброшены вместе с якобы ненужным багажом. Бортмеханик взял пакет, но, как показалось Чертоку, не понял, что там.

- Шарика есть, шарика нету! – сказал он свою любимую поговорку и, пожав руку Чертоку, стал подниматься в самолет.

- До свидания, Николай Николаевич! Счастливо! – крикнул Черток. Но Годовиков махнул рукой, отвернулся и исчез в фюзеляже. Потом вдруг неожиданно высунулся в дверь и крикнул:

- Прощай, Борис, шарика нету!

И исчез окончательно.



С.Леваневский.

Леваневский, слегка возбужденный и счастливый, попрощался с Байдуковым и Самойловичем. Потом по приставной лесенке забрался в самолет. Все остальные уже были на своих местах.

Первые часы самолет должен был вести Кастанаев – так попросил Болховитинов. Именно он сидел на левом, командирском кресле. Мрачнейший же Леваневский же сел на правое. Удачный старт – половина успеха. Еще не хватало потерять машину на пороге мирового рекорда. Пусть лучше Кастанаев поднимет Н-209 в небо...

Байдукова и Нюхтикова, не знавших о просьбе Болховитинова, неприятно поразило, что командир сел справа. Однако они ничем не выдали своего удивления.



Левченко с Галковским включили радиостанцию и радиокompас, после чего, убедившись в их исправности, проверили и подзавили бортовые часы, а потом – солнечный указатель курса. В бортовой документации появились первые записи.

Хлопнула ракетница – и в небо, оставляя змеящийся дымный след, взвилась голубая ракета. Красноармейцы, подбежав к колесам, выдернули из-под них башмаки и убрали мини-забор, отгораживавший самолет от полосы.

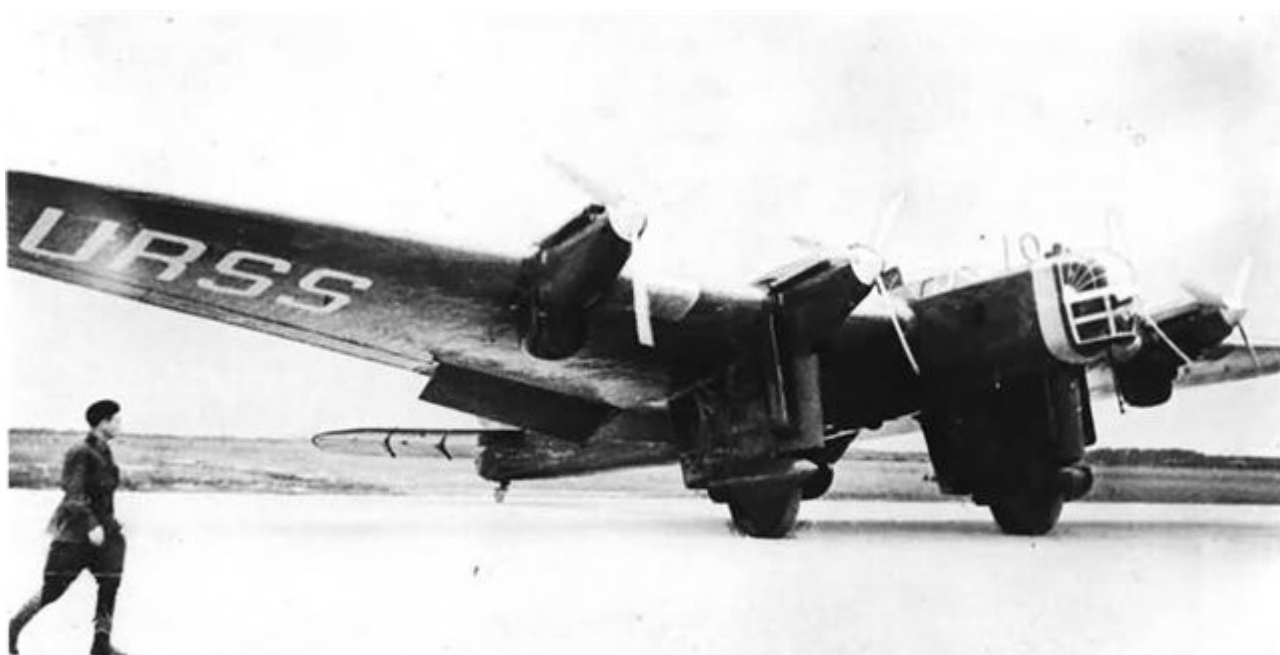
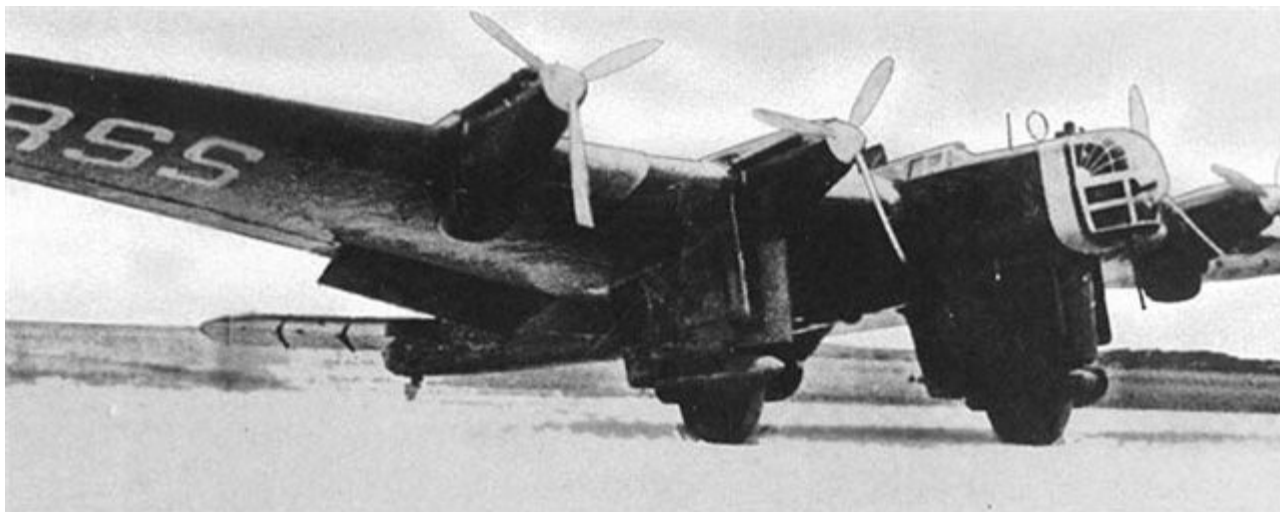
Солнце было еще высоко, когда один за другим взревели моторы. Через взлетно-посадочную полосу перебежали волнующиеся зеваки, не успевшие до того присоединиться к остальным. Наконец, полоса перед самолетом освободилась.

Кастанаев плавно двинул вперед все четыре сектора газа, отпустил тормоза – и самолет, натужно гудя моторами, начал разбег.

Двухкилометровая бетонная дорожка стлалась под колеса. Быстрее... быстрее... стрелка спидометра ползет вверх: 110... 120... 135... 150... Гул двигателей перешел в рев.

Кастанаев двинул штурвал от себя – и хвост самолета оторвался от земли³². Скорость продолжала нарастать, - но медленно, слишком медленно!

³² В этом положении значительно снижается сопротивление воздуха, что позволяет быстрее достичь скорости, необходимой для взлета.



Оторваться удалось только в самом конце полосы. Оставив за собой шлейф поднятой с бетонки пыли, самолет тяжело взмыл в вечернее небо. Медленно

набирая высоту, перегруженная машина взяла курс на север и вскоре скрылась за горизонтом. Рев моторов затих вдали.

Все облегченно вздохнули и зааплодировали – самолет взлетел с потрясающе большой перегрузкой, и уже одно это было подвигом. Алкснис взглянул на часы:

- Тридцать пять тонн веса и тридцать пять секунд разбега... Блестяще!

Заметив поблизости Алексея Годовикова, маршал шутливо заметил:

- Отец – летчик, а сын – танкист? Не годится!

Алексей лишь смущенно улыбнулся в ответ³³.

Иван Шагин, известный по тем временам кинооператор, выключил свою кинокамеру, - он снимал взлет Н-209. Московский корреспондент «Нью-Йорк-Таймс» Денни и корреспондент газеты «Геральд Трибьюн» Барни отметили блестящий старт самолёта.

И только техники Торубанов и Черток увидели, как у самолета вдруг после отрыва задымил правый внешний мотор...

А в это время на земле...

Нервное напряжение у провожающих было таким высоким, что с аэродрома никто не ушел даже после отлета Н-209. На Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе, что на Ходынке, приступил к работе штаб перелета, имевший радиопозывной «Экватор». Сюда же переехал основной состав КБ Болховитинова.

На о. Рудольфа и на станции «СП-1» полярники получили следующую радиограмму: «Леваневский стартовал. Над вами³⁴ пройдет 13 августа примерно в 08.00 по Москве, обеспечьте дачей погоды. Экватор».

У метеорологов началась напряженная работа – метеосводку предстояло передавать 6 раз в день. Радист «СП-1» Кренкель совсем не отходил от приемника.

Полет.

Бодрые радиограммы с борта Н-209 приходили в штаб регулярно. Их тексты были спокойными и неторопливыми.

³³ После смерти Николая Николаевича Годовикова его сын твёрдо решил перейти в авиацию, окончил училище и стал лётчиком-истребителем. Воевал в годы Великой Отечественной войны. 7 февраля 1942 года в небе над городом Череповцом таранил фашистский самолёт и погиб сам, т.к. после тарана, по общему мнению однополчан, потерял сознание и не смог покинуть поврежденный самолет. За этот подвиг ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. А.Н.Годовикова торжественно похоронили в центре города, на площади Жертв революции. Его сыну Леониду исполнился тогда год. В 80х гг. его вдова Нина Алексеевна приезжала туда в День Победы.

³⁴ Имелось в виду – над островом Рудольфа.

12 августа, четверг.

«18.25. Слушайте меня на волне 55 метров. Как вы меня слышите? Галковский».

«18.45. Вас слышу на волне 32,8. Слышу хорошо. Прошли траверз Загорска. Все в порядке. Левченко, Галковский».

«18.49. Начинаем работать по расписанию. Все в порядке. Галковский».

«Я – РЛ. 19 часов 40 минут». Пересекли Волгу-матушку, путевая скорость 205 км/ч. Высота полета 820 метров. Слышу хорошо Москву на волне 32,8. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее. Левченко, Галковский".

Эту радиограмму немедленно передали Алкснису. Он громко ее прочел и произнес потом: «Хорошая радиограмма!». После этого нарком покинул аэродром вместе с сыном, не оставив никаких указаний³⁵.

«20.55. В 20.37 прошли траверз озера Воже. Архангельск, передавайте на волне 512 метров. Москву слышу хорошо. Галковский, Левченко».

«21.29. Диксон принял. Слышу хорошо».

Радистами Диксона в 1937г. были П.Целищев и К.Румянцев.

21:55. "Ждите. Всё в порядке. Галковский."

«22:03. В 21:50 широта 63, долгота 40 градусов 2 минуты. Галковский"».

"23:50. В 23.09 прошли остров Моржовец. Высота 2600 метров. Вынуждены нарушить график из-за сплошной кучевой облачности. Три часа идём ночью. Леваневский, Кастанаев ведут самолёт по приборам. В самолёте горят кабинные огни. Всё в порядке. Самочувствие хорошее. Галковский, Левченко".

Эта радиограмма с Н-209, принятая штабом в 23.53, была десятой по счету. Экипажу предстояло в течение трех следующих часов лететь по приборам в темноте – остальное время самолет должен был постоянно «догонять» полярный день.

Штурман непрерывно вел счисление пути, когда позволяла видимость, отмечал местоположение самолета и вычислял отклонения от заданного маршрута.

Следующие радиограммы пришли уже в пятницу, **13 августа**:

³⁵ Через год нарком будет репрессирован, и в том же 1938 году погибнет в заключении. Его имя навсегда останется связанным с Качинским летным училищем, где он учился и учил летать других. Имя Алксниса носило в советское время Рижское военно-воздушное авиационное училище летчиков.

"00:35. Всё в порядке. Материальная часть работает хорошо. Самочувствие хорошее. Перехожу на волну 26,54м. Галковский".

"00:55. Слушайте меня на волне 26,54м. Как меня слышно? 0 часов 39 минут вышли Баренцево море. Широта 68 градусов 31 минута, долгота 44 градуса 10 минут. Позади осталась ночь. Ожидаем солнца. Высота полёта 2500 метров. Всё в порядке. Самочувствие хорошее. Левченко, Галковский".

"01:53. Всё в порядке. Ждите".

На Центральном аэродроме, в штабе перелета, облегченно перевели дух. Полет проходил, как по маслу. Скоро взойдет солнце, - и экипажу Н-209 будет проще ориентироваться.

Руководитель штаба, В. И. Чекалов³⁶, отвечал на телефонные звонки корреспондентов, сообщал последние радиограммы с борта Н-209, а его помощник П.С. Анищенков передавал тексты семьям членов экипажа. Никто не уходил домой, хотя у многих уже закончилось дежурство.

- Подумаешь, тридцать часов не спать! – горячо убеждали Чекалова радисты и синоптики. – Это ведь не трое суток, как во время чкаловского и громовского перелетов!

...А Н-209 уже летел над ледяными просторами Арктики. Из района Баренцева моря пришла очередная радиограмма:

«02:20. 1 час 40 минут широта 70 градусов 20 минут, долгота 45 градусов 15 минут. Высота полёта 2500 метров. Вошло солнце. Внизу сплошные облака. Температура воздуха – 25 градусов. Ждите, Галковский."

В обговоренное время экипаж снова вышел на связь, бодро рапортуя:

" 02:54. 2 часа 25 минут нахожусь широта 72 градуса 15 минут, долгота 45 градусов 47 минут. Высота полёта 2300 метров. Идём над сплошными облаками. Всё в порядке. Самочувствие экипажа хорошее. Левченко, Галковский."

Ухудшение погоды.

Вечером в четверг, когда Н-209 только начал свой полет, на острове Рудольфа сильно запуржило. «Потоки колючего снега обрушились на остров с диким, выматывающим душу воем, - вспоминал В.И Аккуратов. – Все утонуло в белой мгле, яростном свисте и грохоте ломающихся льдин. Стены полуразрушенной радиорубки, где мы находились, вздрагивали и стонали. Боялись, что они не выдержат бешеного напора ветра и вот-вот рухнут. Стало ясно, что командир Мазурук прилететь к нам не сможет...»

Это надвигался мощнейший циклон, зародившийся над Гренландией. Высота его облачности, до предела насыщенной потоками ураганного ветра, кристаллами

³⁶ Через год он также будет репрессирован по необоснованному обвинению и погибнет в заключении.

снега и зарядами электричества, превышала потолок Н-209 – целых семь тысяч метров. Как назло, сводок с Гренландии советские полярники не получали, поэтому циклон стал неожиданностью...

Радиодневник.

Лучшее, что можно было сделать – это обойти циклон стороной. Однако из-за особенностей работы навигационного оборудования в этих широтах единственно верным было бы выдерживание курса по солнцу. Которое, увы, скрылось в облачности.

- Заберемся выше облачности! – решил Леваневский. Выведя моторы на полную мощность, он перевел машину в набор высоты.

3000... 3500... все холодней и холодней... 4500...

- Одеть кислородные маски!

Экипаж выполнил приказ. Тяжелое оборудование затрудняло движения, люди начали уставать. Лишний раз двигаться и говорить не хотелось.

Гибкие резиновые трубки, соединяющие маску с баллоном³⁷, могли согнуться или сложиться пополам, - и человек мог остаться без кислорода, а через 15-20 минут, задремав, - умереть. Поэтому каждые пятнадцать минут командир проводил постоянный опрос членов экипажа о самочувствии.

Скупые строчки дошедших до нас радиограмм... За ними – отчаянная борьба с беснующейся стихией, с бескрайними пространствами...

"03:16. Метео принял. Ждите 40 минут. Всё в порядке".

"03:42. Всё в порядке. Ждите".

"04:35. 3 часа 50 минут, долгота 44 градуса 20 минут, широта 74 градуса 50 минут. Слышим оба маяка хорошо. Однако к Рудольфу по маяку идти нельзя. Высокая облачность к востоку от 50 меридиана. Идём к земле Александры. Всё в порядке. Самочувствие хорошее. Левченко, Галковский".

"04:58. 4 часа 43 минуты, широта 76 градусов 52 минуты, долгота 44 градуса 50 минут. Всё в порядке. Левченко, Галковский".

"Я-РЛ. 5 часов 43 минуты. Высота 6000 метров. Температура воздуха –27 градусов³⁸. Всё в порядке. Левченко".

³⁷ Переносного кислородного оборудования на борту Н-209 не было – его попросту не взяли.

³⁸ От холода лопаются целлулоид.

Наконец Н-209 выбрался из облаков. Снова засияло солнце. Правда, здесь здорово мешал холод, да и моторы на предельной высоте были нагружены сильнее обычного...

"06:44. 6 часов 20 минут, широта 79 градусов 13 минут, долгота 51 градус 42 минуты. Перевалили фронт. Идём к Рудольфу по маякам. Как слышите? Всё в порядке. Самочувствие хорошее. Левченко, Галковский".

...Предполагалось, что о. Рудольфа Н-209 пройдёт примерно в 08:00 по московскому времени, но он запаздывал. На острове непрерывно работал надёжный радиомаяк, по которому можно было сориентироваться в любую погоду.

"08:30. Рудольф, я – РЛ. Дайте зону радиомаяка на Север".

"09:15. Идём по маяку. Всё в порядке. Самочувствие экипажа хорошее. Галковский".

Эти две радиограммы были приняты на о. Рудольфа³⁹ радистами Николаем Стромилковым и Борисом Ануфриевым. Просьбу с неба полярники выполнили. Полет над маяком экипаж Н-209 определил по изменению слышимости радиосигналов. Однако из-за воя ветра полярники на острове не слышали шума моторов и не увидели самолет. Похоже, Н-209 прошел не над островом, а где-то в стороне.

...После прохождения 82 градуса северной широты стали ненадежно работать магнитный и гиромагнитный компасы. При первой возможности летчики стали снижаться, чтобы разгрузить моторы.

"11 часов 50 минут. По пути к полюсу в зоне маяка. Высота полёта 5400 метров. Материальная часть работает отлично. Температура воздуха -28 градусов. Всё в порядке. Самочувствие экипажа хорошее. Как меня слышите? Галковский".

³⁹ На о. Рудольфа расположена самая северная полярная станция в мире из находящихся на суше; основана в 1936. Гористый остров Рудольфа – самый северный остров архипелага Земля Франца Иосифа и самая северная точка суши СССР (теперь России). До Северного полюса от о. Рудольфа – 900 километров. С февраля по апрель и с августа по октябрь день и ночь чередуются так же, как и всюду. Полярный день длится с мая по, а с октября по февраль здесь властвует непроглядная тьма полярной ночи. В это время здесь бывают бури, порой длящиеся по неделе.

Работники базы о.Рудольфа в 1937г.: начальник полярной станции - Я.С.Либин (в 40е гг., зная, что будет арестован по клеветническому навету, застрелился), парторг и механик - С.И.Войнов, радисты - В.Ф.Богданов и Б.Ануфриев, затем - Н.Н.Стромиллов по 26.10.37г., с 19.11.37г - О.А.Куксин, повар - В.В.Курбатов, комсорг - В.Сторожко, техники радиомаяка - В.Бобков, В.Латыгин, аэролог - В.Канаки и.д.р.

Радиограммы экипажа теперь ловили не только советские станции в Арктике, но и американские на Аляске. Облачность начала повышаться, и через 42 минуты после снижения летчики снова уводят самолет на предельную высоту.

"12:32. Я – РЛ. Широта 87 градусов 55 минут, долгота 58 градусов 00 минут. Идём за облаками, пересекаем фронты. Высота 6000 метров, имеем встречные ветры. Всё в порядке. Материальная часть работает отлично. Самочувствие хорошее. 12 часов 32 минуты. Левченко, Галковский".

Шесть тысяч метров – это минус 40 за бортом. Руки на штурвале коченеют даже в меховых перчатках. На стеклах – слой инея в палец толщиной. Все внимание – на приборы: только они способны помочь определить свое местоположение.

Получив радиограмму, Болховитинов разбудил дремавшего Тайца, и они вместе принялись считать, сколько будет израсходовано горючего, если остаток пути самолет будет лететь на высоте 6 000 метров при встречном ветре.

Между тем встречный ветер усилился и перешел в ураганный⁴⁰. Путевая скорость падала с каждым часом полета – на самолет раз за разом, словно волны, набегали атмосферные фронты. По мере приближения Н-209 к полюсу его скорость упала с 220 до 175 км/час.

Когда остров Рудольфа остался позади, стрелки компасов «загуляли» по шкалам, отклоняясь порой на 60, а то и 90 градусов. Левченко теперь вел самолет по солнечному указателю курса.

На подлете к Северному полюсу стало значительно труднее принимать сигналы радиостанции Москвы. Виной тому был еще и охвативший центральную часть Арктики циклон, центр которого находился в 300 километрах от полюса.

Годовиков и Побежимов следили за режимом работы моторов, снимая показатели топливомеров. Им нужно было получить как можно большую мощность при минимальном расходе горючего. Задача не из легких...

До полюса оставалось еще 223 километра. Встречный ветер все гасил и гасил скорость, но самолет упрямо летел на север, оставляя за собой километры упрямого полярного неба.

Наконец, в штабе перелета приняли восемнадцатую радиограмму⁴¹:

"13 часов 40 минут. Пролетаем полюс. Достался он нам трудно. Начиная от середины Баренцева моря всё время сплошная мощная облачность. Высота 6000 метров, температура -35 градусов. Стёкла кабины покрыты изморозью. Сильный встречный ветер. Сообщите погоду по ту сторону полюса, в США. Все в порядке". (Подписал весь экипаж.)

⁴⁰ На высоте 4 – 6 км скорость ветра составляла почти 90 км/час (примерно 25 метров в секунду).

⁴¹ Восемнадцатую по счету с момента вылета. В данной книге приведены не все радиограммы, а лишь те, что удалось восстановить. Остальные пропали в годы войны вместе в архивом штаба перелета.

Кренкель зафиксировал пролет Н-209 над полюсом. Папанинцы слышали звук его моторов, однако саму машину не видели.

- Идут! Молодцы, идут вперед! – с радостью говорили полярники.

А в штабе перелета, получив эту радиограмму, горячо зааплодировали.

Черток, услышав, при какой температуре работал экипаж, невольно поежился и заговорил с товарищами о возможном отказе приборов, а также об охлаждении аккумуляторов. Инженеры Чижиков и Альшванг подтвердили его опасения: по их мнению, в трубках масломеров, выотомеров, указателей скорости и топливомеров могли образоваться ледяные пробки.

Н-209 между тем продолжал полет. За 19 часов и 25 минут он преодолел 4 000 километров; при этом его моторы сожгли 10 тонн бензина, на 25% превысив расчетную норму. Средний расход топлива составил 2 кг/км.

Впереди лежали еще почти 2100 километров до побережья Аляски. Будь условия благоприятными – оставалось бы всего 8 часов полета. Но ветер по-прежнему был встречным...

Миновав Северный полюс, Леваневский направил машину вдоль 148 параллели, в направлении Фэрбенкса. До этого склонение составляло – 25-30 градусов, теперь же оно равнялось +150 градусов.

Синоптики предрекали улучшение погоды по мере приближения к Аляске. Однако пока что тяжелый самолет пробивался через мощный циклон в сложнейших атмосферных условиях – над верхним краем сплошной облачности, почти на пределе потолка. Настроение в штабе перелета было, однако, приподнятым – радиосвязь с Н-209 была устойчивой, а полет, в общем, проходил по заранее намеченному плану. Советские радиопеленгаторы перестали получать сигнал от самолета, когда он преодолел полюс и ушел от него в сторону Аляски.

И вдруг, словно гром с ясного неба, прозвучала девятнадцатая радиограмма Галковского:

"Аварийная. Высота 6200, отказал правый крайний мотор, снижаемся, входим в облачность, обледеневаем"...

Эта радиограмма, принятая только в СССР, была передана по микрофону, на русском, через 52 минуты после прохождения полюса – примерно в 120 – 200 километрах от него. В Штатах и Канаде ее могли попросту не понять.

В штабе перелета тревожно переглянулись. Потрясенный Шелимов, дежуривший у радиостанции, не прекращал вслушиваться, но больше ничего достоверного не принял.

В 14.32 с самолета была принята еще одна радиограмма – на этот раз морзянкой:

"Отказал правый крайний из-за маслосистемы. Высота полёта 4600 метров. Идём в сплошных облаках. Очень тяжело. РЛ. Ждите".

В штабе перелёта в Москве тревожная радиограмма была принята так:

"РЛ. 14 часов 32 минуты. Отказал правый крайний мотор из-за неисправности маслосистемы. Идём на трёх моторах. Высота полёта 4600 метров при сплошной облачности. Галковский".

В Тикси (Якутия) аварийную радиограмму приняли по-другому:

"Отказал правый крайний мотор из-за неисправности маслосистемы. Идём на трёх моторах. Очень тяжело. Идём в сплошной облачности. Высота 4600 метров".

На Аляске (начальником радиостанции на мысе Барроу тогда был мистер Морган) аварийная радиограмма с борта Н-209 была принята так:

"...Отказал правый крайний мотор, идём на трёх, очень тяжело, сплошные облака. Высота 4600. Снижаемся до 3400. Леваневский".

А на о. Рудольфа радисты Борис Ануфриев и Николай Стромилов принял её иначе⁴¹:

"Я – РЛ, 14 часов 32 минуты. Крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода. Высота 4600. Идём в сплошной облачности. Как меня слышите? Ждите. Леваневский".

Не будучи уверенным, что его услышали, Галковский передал радиограмму несколько раз. Хотя он и не получил подтверждений о приеме, радиограмму все же приняли несколько радиостанций.

Терпящие бедствие

Масляная система снова подвела Леваневского – как и два года назад. Что же могло быть причиной?

Двигатели АМ-34ФРН отлично показали себя как на АНТ-6, так и на АНТ-25. Едва ли дымление четвертого двигателя на взлете было вызвано неисправностью поршневой группы – все 4 двигателя перед стартом были проверены тщательнейшим образом. Результаты компрессионных замеров показали, что с кольцами и клапанной группой у них все было в порядке. Скорее всего, дым был следствием другой неисправности. Вероятно – трещина в маслопроводе.

Всевозможные течи вследствие вибрации преследовали ДБ-А, как злой рок. Масло из трещины могло попасть на выхлопные патрубки, - вот вам и дым на

⁴¹ Возникает закономерный вопрос – почему одну и ту же радиограмму приняли по-разному. Ответ прост: в Арктике радиоволны проходят иначе, чем в средних широтах; кроме того, радисты приняв радиограмму на слух, записывали ее по памяти. Что-то могло быть не слышано, что-то искажено при записи.

взлете⁴². А раз уровень масла постоянно падает – рано или поздно будет отказ двигателя. Что и произошло – когда масло в картере 4-го двигателя кончилось, он заклинил.

Существенным минусом Н-209 была невозможность дозаправить маслобаки в полете. Кроме того, если в крайних баках оставалось 60 кг масла и менее – в моторы оно не поступало.

Отказ двигателя, как можно предположить, произошел между 14.20 и 14.25. Потеряв сразу 25 процентов тяги, самолет стал снижаться.

Леваневский размышлял, как быть дальше. До острова Рудольфа с маяком и хорошим аэродромом предстояло лететь тысячу километров, до Аляски – почти две тысячи, а до Фэрбенкса – свыше двух тысяч⁴³... Но уйти на аэродром Рудольфа – это вернуться, отказаться от перелета. А командир Н-209 помнил, что по расчетам самолет вполне способен достичь берегов Аляски или Сибири на трех двигателях... при условии безаварийного полета.

В 14ч. 49 мин в эфир уходит следующая аварийная радиограмма, принятая американскими станциями в Сиэтле и Анкоридже, и Фэрбенксе:

"Отказал правый крайний из-за маслосистемы. Идём на трёх. Тяжело. Идёт в сплошных облаках. Высота полёта 4600. Посадку будем делать в 3400. Леваневский".

Это была последняя четко принятая с борта Н-209 радиограмма. Двусторонний контакт с самолетом после этого был потерян – все последующие сообщения РЛ были отрывочны и неясны.

Где ты, Н-209?

Несложные расчеты показывают – четвертый двигатель самолета отказал где-то в районе 88-89 градусов северной широты и 148 градусов западной долготы. Радисту станции Папанина, находившейся на 87 градусов 20 минут с.ш. и 0 градусов 00 минут з.д., было приказано перейти на аварийную радиоволну – было предположено, что самолет сел на лед, и теперь действует только аварийная радиостанция. Однако сорокачасовая вахта Кренкеля не принесла ничего нового.

Одним из плюсов Н-209 была возможность продолжения полета на двух моторах – при весе в 25 тонн и благоприятных условиях. Это отметил и сам Леваневский в интервью, которое он дал корреспонденту «Правды» накануне перелета. Однако в полете экипаж столкнулся с обледенением – а при этом

⁴² А это значит – роковая неисправность была еще на земле.

⁴³ Если быть точным – то 1080, 1950 и 2250 км соответственно.

пытаться удержать тяжелый самолет на большой высоте очень опасно. Таково было мнение всех полярных летчиков.

Обычно из зоны обледенения – а оно начиналось с вхождением в облачность, - уходили путем маневрирования по курсу и высоте. Однако вверх Леваневский не мог уйти – не хватало мощности моторов. Оставался другой вариант – снизиться. С этим решением был согласен и Болховитинов: на такой высоте можно было спокойно осмотреться и при необходимости найти место для приземления.

Вдогонку Н-209 ушла радиограмма, предписывающая снизиться до 2000 метров, однако принял ли ее Галковский, осталось неизвестным: радист не подтвердил ее получение.

Мы можем лишь гадать, что происходило на борту Н-209 после отказа правого крайнего двигателя. По мнению многих летчиков, ситуация развивалась так.

После отказа двигателя Леваневский выключил зажигание правого двигателя и перекрыл топливный кран. Флюгирование винтов в то время еще не было предусмотрено их конструкцией, и потому вращающийся от набегающего потока винт стал создавать сильное торможение – а, следовательно, появился разворачивающий момент вправо. Самолет начинает тянуть вправо от намеченного маршрута с креном не менее 15 градусов. Возможно, левый крайний двигатель летчики перевели на малый режим работы, - но машина все равно продолжала идти со скольжением. Леваневскому и Кастанаеву стоили немалого труда попытки вести самолет по прямой: давление на левую педаль превышает 50 кг даже при отклоненном триммере руля поворота⁴⁴.

Левые ноги пилотов затекали и уставали, поэтому на левую педаль они периодически давили правыми ногами. Самолет, однако, все равно уводило в сторону – и время от времени Леваневский и Кастанаев доворачивали на нужный курс.

Тут подоспело и обледенение. Самолет, охлажденный до -35 градусов, вошел в облачность, в более теплый воздух – и капельки воды, осевшие на обшивку, сразу стали замерзать. Вес машины начал увеличиваться. Лед к тому же ухудшил аэродинамику самолета, - и на несущих поверхностях стали появляться добавочные силы, усложнявшие управление. Началась вибрация, усиливавшаяся при отклонениях руля поворота. Н-209 и так страдал недостаточной продольной устойчивостью, а тут еще обледенение...

Порой трясло так, что невозможно было разглядеть показания приборов. Да они и сами порой ввали, - картушки компасов крутились как бешеные, стрелка указателя скорости скакала по шкале то вверх, то вниз... Средняя путевая скорость на трех моторах не превышала 100 – 110 км/час. А моторы при этом потребляли топлива больше обычного – почти 4 кг/км...

⁴⁴ Чтобы парировать разворачивающий момент, летчикам приходилось постоянно держать отклоненным влево руль направления – т.е. нажимать левую педаль. Бустерной системы тогда еще не существовало, поэтому управление Н-209 было поистине нелегким трудом.

Штурману никак не удавалось определить направление на Фэрбенкс. Радист тоже не мог работать. После второй аварийной радиограммы понятных сообщений с борта Н-209 принято не было⁴⁵.

Когда самолет снизился до 4500 метров, бортмеханики смогли заняться ремонтом неисправного двигателя, пробравшись к нему по крыльевым «пазухам». Раньше подобраться к нему они не могли из-за отсутствия переносного кислородного оборудования⁴⁶.

В 15.58 якутская станция приняла сообщение с самолета:

"Всё в порядке. Слышимость Р-1".

То есть плохая.

Очевидно, механикам удалось исправить повреждение, а летчикам – удержать машину в воздухе и продолжить полет. Однако эта радиограмма, по мнению специалистов, сомнительна: запустить двигатель при -35 градусах почти невозможно, ибо маслобаки в Н-209 располагались в носке крыла – зоне максимального обдува. А, значит, за полтора часа масло попросту застыло бы...

Но даже если бы не остыли баки – почти наверняка остыл бы радиатор.

В 17.26 радиостанция корпуса связи армии США в Анкоридже приняла неразборчивые сигналы с самолета. В 17.44 (14.44 по Гринвичу)⁴⁷ эта же станция приняла еще одно сообщение этого же самолета на волне 33 метра:

"...не имеем ориентировки. Затруднения с радиопередатчиком".

Было перехвачено также несколько слов с просьбой принять по радио координаты самолёта.

Затем в 17.53 радиостанция на мысе Шмидта приняла следующую радиограмму:

"Как вы меня слышите? РЛ. Ждите..."

⁴⁵ Причин могло быть несколько. Могли заледенеть антенные трубы, могла нарушиться из-за тряски и обледенения градуировка передатчика; возможно, вышел из строя умформер радиостанции. Вероятно также, что пропал ток в антенне, или же радист допустил неточность в установке волны передатчика – что в подобных условиях немудрено было даже для опытного Галковского. Не стоит забывать также о том, что самолет в конце полета шел на малой высоте – а это сократило радиус распространения радиоволн.

⁴⁶ Если в это время оборвалась основная антенна, то выпускать новую было некому – бортмеханики были заняты. Конечно, мог это сделать и Галковский – оставив свою аппаратуру. Что было исключено.

⁴⁷ Некоторые источники утверждают, что это было не 13, а 14 августа. Если это так, то самолет где-то делал посадку, ибо столько времени находиться в воздухе он не мог.

Современные исследователи считают, что эти радиограммы были переданы из района полюса относительной недоступности, - т.е. восточнее (правее) от намеченного маршрута Н-209. С момента преодоления полюса самолет мог преодолеть около 400 – 700 километров, и, следовательно, находился где-то между 89 и 83 параллелями.

В тот же день радиостанции в Якутии приняли неразборчивые сигналы с Н-209. Одна из станций находилась в Среднеколымске, приняла сигнал на волне 26 метров; вторая же, на волне 34 – 35 метров, работала в Булуне (около Тикси).

Затем, в 22 часа по московскому времени⁴⁸ начальник якутской приёмной станции Ф.М. Пилясов при плохой слышимости и сильных помехах принял сообщение Н-209, которое сразу же телефоновал в Москву:

"Иду на двух.... Пришлось снизиться Впереди вижу ледяные горы".

Эту же радиограмму вечером 13 августа принял и радиолобитель Пастухов из Иркутска. Пастухов тогда сразу послал телеграмму в Москву, в штаб перелета. Спустя несколько дней он получил вежливый ответ, что его сообщение принято к сведению.

До расчетного времени прибытия в Фэрбенкс – 23.12 по Москве – оставалось совсем немного...

Ключ к разгадке.

Возможно, сообщение о горах может помочь понять, что же произошло с Н-209.

Двигатель отказал в 14.32, - и в радиусе 700 километров от самолета не было никаких гор. Однако к 22 часам мск. Н-209 все же переместился в другой район, где имелись горы. В том, что экипаж увидел именно горы, сомневаться не приходится. Ледяные торосы, пусть даже самые высокие, с горами перепутать невозможно.

Но где именно летчики могли встретить на своем пути горы?

Если взглянуть на карту, то можно увидеть, что хребты Брукс и Эндикотт на Аляске простираются до 70 градуса с.ш. Есть также горы на островах Канадского архипелага: Элсмир (расположен на 83 град. и 07 мин. с.ш., имеет большой массив покрытых ледниками гор высотой до 2,5 км) и Аксель–Хейгер (81град. 23 минуты с.ш., горы выше 1800м). Верхоянский и Черский хребты в Северной Якутии имеют высоту более 2000 метров.

Именно Элсмир и Гренландия на момент отказа двигателя были ближайшими местами, где имелись горы.

По всей видимости, экипажу не удалось отремонтировать или запустить мотор; возможно, он снова вышел из строя. Как бы то ни было – но Леваневский решил во что бы то ни стало дотянуть до берега, пусть на двух моторах и без

⁴⁸ По якутскому времени было примерно 4 часа утра.

связи. Да, вполне возможно, что ему и Кастанаеву удалось бы посадить Н-209 на лед, но... это было чревато серьезной аварией, а то и гибелью экипажа. Да и Сталин вряд ли бы простил второе возвращение без достижения цели...

Возможно, именно в этом заключалась причина того, что Леваневский решил лететь через сильнейший циклон.

Тринадцатого августа Москва приняла ещё одну странную радиограмму с самолёта Н- 209:

"Невозможно работать в передней кабине. Переходим назад. Левченко. Галковский."

Что могло заставить радиста и штурмана покинуть свою кабину? Скорее всего, техническая проблема с выпуском запасной антенны. Или поломка рации – вследствие обледенения передняя кабина могла начать разрушаться, что привело к неисправности радиооборудования.

Возможно также, что на борту терпящего бедствие самолета произошел... конфликт между членами экипажа. Тяжелый характер Леваневского, невозможность достичь Фэрбенкса из-за погодных и технических условий, - все это могло привести к тому, что у командира сдали нервы, и он нагрубил членам экипажа⁴⁹. А те могли сорваться в ответ – все-таки с момента вылета прошло больше двадцати часов, и устал не один Леваневский.

Полет в никуда

Радиостанции СССР, США и Канады продолжали прослушивать эфир на волнах Н-209, но больше ничего принять не удалось. Теперь оставалось только одно – организовать поиски самолета и экипажа.

Эти заботы легли на правительственную комиссию и штаб перелета. Вокруг же Болховитинова и его коллектива образовалась некая пустота. Они больше были не нужны. Утром 14 августа инженеры разъехались по домам.

В Фэрбенкс Н-209 так и не прилетел...

⁴⁹ Известный факт: когда в 1935 году при перелете на АНТ-25 обнаружилась утечка масла, Леваневский подкрепил свой приказ разворачиваться тем, что достал из кобуры пистолет и ткнул им в бок Байдукову, сидевшему за штурвалом.



Потеря ориентировки.

*"Требуется большое искусство,
чтобы прилететь куда надо,
но еще большее - прилететь
туда, когда собьешься с пути."*

Авиационный афоризм.

«...приземляемся».

Опытные полярные летчики считали, что командир Н-209 старался дотянуть до земли. На это указывало слово «приземляемся» в последней радиограмме: под самолетом явно была суша или хотя бы прочная ледяная поверхность. Вспомним также фразу «...впереди вижу ледяные горы». Вот только какие именно горы видели летчики – осталось загадкой, хотя предположения строились самые разнообразные.

Полет по приборам.

В условиях Арктики полет возможен только по приборам. Ориентиров внизу никаких – только белое безмолвие от горизонта до горизонта. Компаса, выражаясь по-летному, показывают не истинный курс, а цену на дрова в Эквадоре. Левченко, прокладывая курс, не знал ветровой снос, не имел пеленгов и радиосвязи, не видел звезд и Солнце, и даже не мог разглядеть внизу ориентиры. Да и навигационные карты точностью не страдали. Вспомним также, что Кастанаев не умел летать в облаках, а Леваневский уступал своему второму пилоту в плане управления ДБ-А⁵⁰.

До отказа мотора штурман хотя бы имел в своем распоряжении солнечный указатель курса – но когда пришлось войти в облака, была потеряна и эта возможность. Определить курс на Фэрбенкс, идя в облачности, стало невозможно.

Даже радиомаяк на острове Рудольфа не мог помочь экипажу – работа радиокompаса зависела от условий прохождения радиоволн и мощности радиостанций. Приемник сигналов радиомаяка в облаках работал плохо⁵¹, - рамка

⁵⁰ Впоследствии в СССР были проведены опыты по пилотированию в облаках тяжелого самолета с одним выключенным двигателем. Несмотря на то, что данные опыты проводились на более легкой и устойчивой, нежели ДБ-А, машине, даже признанные мастера слепых полетов теряли ориентацию в пространстве и переставали контролировать самолет через 15-20 минут.

⁵¹ В этот период в Арктике было зафиксировано 3 магнитных бури, вызванных вспышкой на Солнце. Эффективность радиостанций упала до минимума. 18 и 19 августа 1937 года связи с Москвой не имела даже СП-1.

радиопеленгатора покрылась льдом и утратила подвижность. Мощных станций в Арктике тогда не было - и потому на радиокompас особой надежды тоже не оставалось. Как минимум до 16 августа условия прохождения присвоенных самолету волн не позволили бы держать устойчивую радиосвязь.

Компаса в высоких широтах работают плохо. Сказываются особенности земного магнетизма – его сила не удерживает катушку компаса в плоскости земного меридиана. Для нормальной работы эта сила составлять не менее 0,06 эрстед, а в районе полюса она равна 0,03 эрстед.

Единственным работоспособным прибором у штурмана оставался гироскопический полукомпас. Этот прибор соединен с гироскопом⁵² и показывает направление по географическому меридиану. Однако и у него был существенный минус – из-за близости магнитного полюса каждый час полета приводил к уходу курса в сторону востока, а компас ежечасно отклонялся на 15 градусов вправо.

Помимо неизвестного Левченко ветрового сноса, – который, заметим, мог быть как восточным, так и западным, в зависимости от избранного Леваневским курса, - на полет влияла асимметричная тяга трех работающих двигателей. Самолет постепенно отклонялся вправо от намеченного курса, выписывая в полярном небе гигантскую дугу...

В таких условиях неудивительно, что Левченко не мог сказать, где оказался Н-209. Когда летчики увидели береговую черту, никто не знал, Аляска ли внизу – или же советское Заполярье...⁵³

Где искать?

Еще ни один самолет не сумел взлететь в небо и не вернуться рано или поздно на землю. Если Н-209 взлетел – рано или поздно он должен будет приземлиться, хотя бы потому, что горючее на борту ограничено...

Вопрос только в том, где искать следы пропавшего самолета?

Проще всего предположить, что машина упала где-то на Аляске, когда в баках иссякло топливо. Могло быть и так. Но не все столь просто...

Если учесть, что в тот момент, когда магнитные компасы снова начали действовать, их отклонение уже равнялось 25 градусам, плюс 21 градус

⁵² Гироскоп – это устройство, способное измерять изменение углов ориентации связанного с ним тела относительно инерциальной системы координат, под которой понимается система отсчета, где справедлив закон инерции (любое тело, на которое не действуют внешние силы, находится в состоянии покоя или равномерного прямолинейного движения).

⁵³ Так считали известные летчики В.И. Аккуратов, Э.К. Пусэп, Л.Т. Вяткин, М.А. Нюхтиков и др. Так считал и мой отец (увы, ныне покойный) - Костарев Юрий Филиппович, штурман 1-го класса Дальней морской ракетноносной авиации, прослуживший в ней 25 лет (Прим. автора).

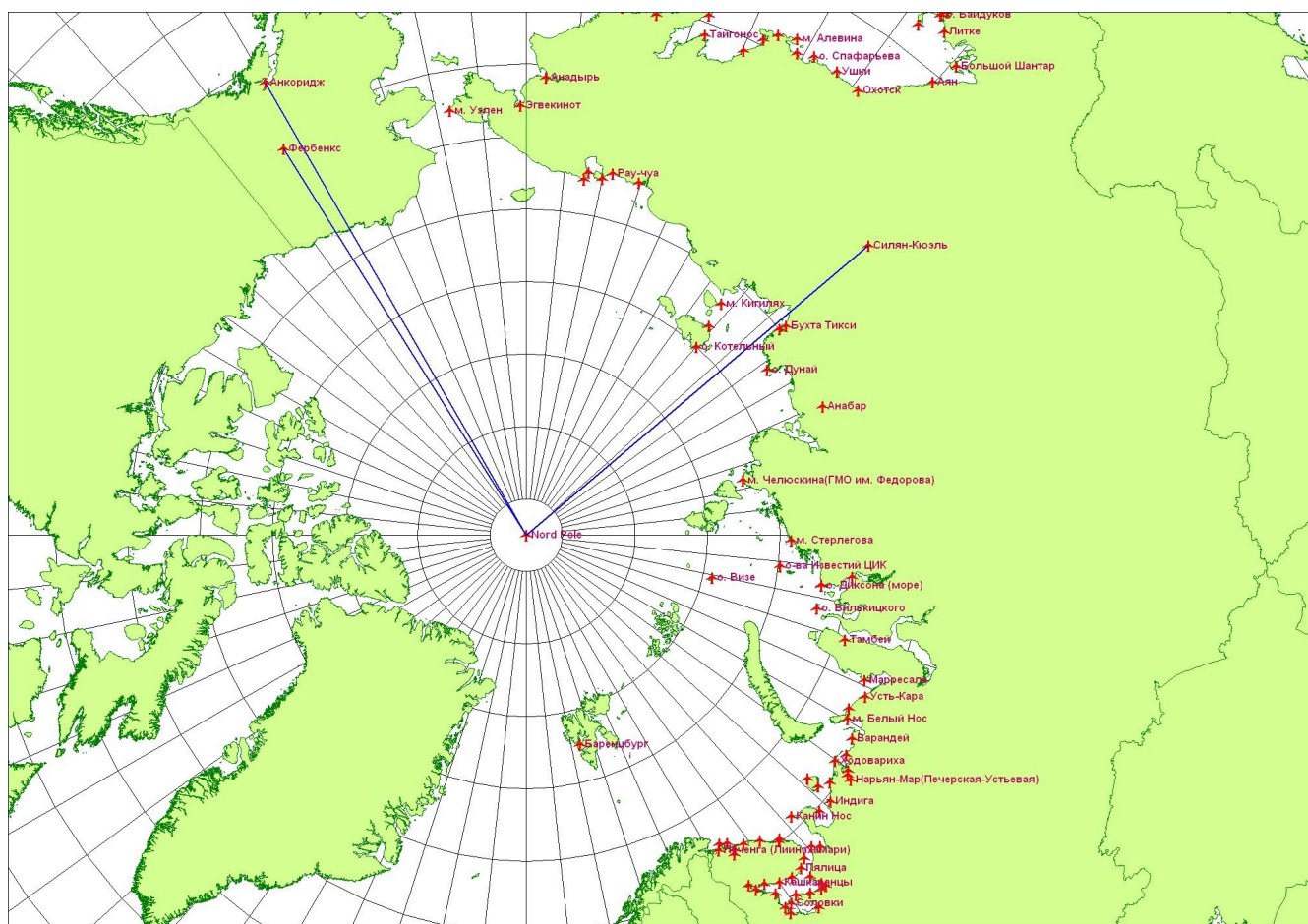
Заметим, что самолетовождение в арктических условиях и сегодня не является простым делом. Так в сентябре 1976 г. упал в Белое море дальний бомбардировщик-ракетоносец ТУ-16К, который вёл командир майор А.Успенский. При заходе группой на полевой аэродром, ночью из-за усложнения обстановки и ошибок руководителя полётов самолёт потерял ориентировку и после полной выработки топлива рухнул в море. На борту был экипаж 6 человек, из них два штурмана... А ведь в их распоряжении были куда более точные приборы, нежели у Левченко.

аэродинамического отклонения за счёт вращения винтов, плюс уход в сторону крена не менее, чем на 15 градусов, а всего в сумме - 79-83 градуса вправо от 148-го меридиана. Но если взглянуть на карту и мысленно просчитать курс Н-209, то оказывается, что следы самолета надо искать где-то в Якутии... И вот почему.

Из-за бокового северного ветра самолет постоянно уводило с курса вправо. Леваневский, видимо, и имел в виду в девятнадцатой радиограмме трудности с пилотированием – нагрузка на рули резко возросла.

У летчиков было два выхода, чтобы исправить асимметричную тягу двигателей. Первый заключался в том, чтобы задресселировать (убрать на малый газ) противоположный отказавшему двигатель и идти на оставшихся двух. Второй был более рискованным – уменьшить тягу левых двигателей и увеличить ее на оставшемся правом, что было чревато отказом и этого оставшегося. Возможно, фраза «Идем на двух» означала, что работают только два двигателя – возможно, только левых. Если сделать расчеты скоростных характеристик для Н-209 при полете на 2 двигателях, то оптимальной окажется скорость в 140 км/ч на высоте 2 – 2,5 тысячи метров.

Тогда самолет неминуемо должен был идти по дуге, приближаясь к сибирскому побережью...



Не скажут ни камень, ни крест, где легли...

«Каких только несчастий на протяжении ряда лет не принесло ты людям, о бесконечное белое пространство. Каких только лишений и каких только бедствий ты не видало. Но ты также повстречалось и с теми, кто поставил ногу на твою шею и силой бросил тебя на колени.

*Но что ты сделало со многими гордыми судами, которые держали путь прямо в твоё сердце, чтобы никогда больше не вернуться домой? Куда ты их девало? - спрашиваю я.
- Никаких следов, никаких знаков - одна лишь бесконечная белая пустыня!»*

Руал Амундсен, норвежский полярный путешественник и исследователь.

Найти любой ценой...

Сроки прибытия Н-209 на Аляску миновали – и начались его поиски. Было ясно, что, скорее всего, самолет совершил вынужденную посадку. В эфир экипаж не выходил – и сомнений в том, что с ним стряслась беда, не было уже ни у кого.

По указу Сталина была создана комиссия, занимавшаяся поиском самолета. Все полярные радиостанции прослушивали эфир на частотах Н-209, - вдруг еще выйдет на связь кто-то из пропавшего экипажа? Телеграфные отделения СССР получили указания – принимать только телеграммы, имеющие отношение к перелету. Поиск Н-209 контролировал лично Сталин.

14 августа 1937 года газеты многих стран сообщали об исчезновении самолета Леваневского. ТАСС передал из Парижа:

« ... Сегодня утром на рассвете самолёты Американского авиационного корпуса вылетают с баз на Аляске на поиски Леваневского и его товарищей...».

Однако «дотянуться» с Аляски до предполагаемого места катастрофы было невозможно – самолетам не хватало дальности полета. Погода же словно препятствовала поискам – циклон не утихал.

В Фэрбенксе предположили, что «...из-за бури... Леваневский сел на лёд, предпочитая экономить горючее, чем бороться с ветром...». Район поиска определили быстро: если считать за время аварии момент потери связи – то это примерно 88-89 градус северной широты вдоль 148 меридиана.



К поискам экипажа Н-209 были привлечены лучшие полярные летчики, в том числе и герои челюскинской эпопеи, и недавние покорители полюса. Рвались на помощь друзьям и пилоты из экипажа Чкалова, только что вернувшиеся из США после триумфального перелета через полюс. Льдину, на которой находилась СП-1, планировали использовать, как промежуточный аэродром и базу для дозаправки самолетов. Выдвигалось много проектов, но все они были основаны на одном предположении: Леваневский и его экипаж жив, они ждут, пока найдут их самолет, совершивший вынужденную посадку...

Далеко не все спасатели были настроены столь оптимистично. Так, открыто высказал свои опасения в провале миссии бортмеханик Н. Л. Кекушев на собрании в ЦК, - однако на поиски он все же полетел⁵⁴.

Хронология поисков Н-209.

Из-за установившейся в Арктике непогоды спасатели в течение двух месяцев не могли приступить к поискам экипажа. Да и полеты, в которых принимали участие 24 советских и 7 купленных или зафрахтованных иностранных

⁵⁴ Позже летчик Мошковский в письменной форме доложит об этом в НКВД, и Кекушев будет арестован.

самолетов⁵⁵, можно было пересчитать по пальцам. Надвигалась полярная ночь⁵⁶, и условия, в которых работали летчики-спасатели, были весьма и весьма сложными.

Поиски были прекращены лишь в апреле-мае 1938 года. За это время летчики спасательной экспедиции пролетели над арктическими льдами около 63 тысяч километров, обследовав район площадью свыше 68 тысяч квадратных километров⁵⁷. Помимо обширного сектора Арктики – между 120 и 150 меридианами западной долготы, - летчики облетели побережье Аляски, Канадского Арктического Архипелага. Также не раз и не два спасатели изучали с воздуха тот сектор Северного Ледовитого океана, над которым у Н-209 отказал двигатель. Летчики делали все, что могли... но тщетно.

Не удалось обнаружить ни единого следа. Н-209 словно растворился в северном воздухе вместе со своим экипажем...



Во время поисков Н-209 было потеряно 2 самолета, погибло 5 человек. Так, двухмоторный «Дорнье-Валь» летчика В. Задкова был раздавлен льдами при посадке, однако экипаж удалось спасти морякам с подошедшего ледокола «Красин». А потом, уже в мае 1938 года, по вине экипажа разбился на взлете АНТ-6 номер Н-212, вылетавший из Холмогор (командир - Я.Д. Мошковский). Из 16 человек, находившихся на борту, погибли: начальник авиаотряда Герой Советского Союза пилот М.С.Бабушкин, врач Е. Россельс, техник по автопилотам И.Рудный, бортинженер И.Жутковский, механик Гурский...

⁵⁵ По другим данным – 15 советских и 7 иностранных.

⁵⁶ Чтобы было понятней, приведем такой факт. На мысе Барроу (Аляска) солнце последний раз было видно 21 ноября, после чего оно уже не поднималось над горизонтом несколько месяцев.

⁵⁷ По другим данным – чуть меньше: 58 000 квадратных километров.

И это не считая различных аварий, в результате которых самолеты также выбывали из строя на разное время⁵⁸.



...Наконец, настал тот день, когда всем стало ясно – экипаж больше никогда не вернется домой. Запас продовольствия, по всем подсчетам, иссяк. В эфир Галковский не вышел – а он, по мнению радиста Н.Н. Стромиллова, который тогда дежурил на о. Рудольфа, вполне мог собрать радиостанцию из обломков, будь она повреждена при посадке. Раз не было получено внятных сигналов⁵⁹ от него – значит, положение было действительно тяжелым...

Руководство партии задало вопрос полярным летчикам и исследователям: целесообразно ли продолжать поиски?

Мнение было единодушным – шансов на успех нет. Экипаж следует считать погибшим. Сталин выслушал ответ молча, всем своим видом показывая, что хотел бы услышать другой ответ. Более оптимистический.

Последним прекратил поиски Н-209 командир летающей лодки S-43 Н-207 Алексей Грацианский...

«...Но вот проходит время, на которое у экипажа могло хватить продовольствия при очень экономном его расходовании, и мы понимаем, что

⁵⁸ При перелете в бухту Тихую попал в бурю и повредил самолет Н-36 авиатор Мазурук. При посадке на о. Рудольфа разбил машину Чухновский.

⁵⁹ О сигналах с Н-209, принятых различными станциями после катастрофы, будет рассказано позднее.

отважных авиаторов нет больше с нами, и с тяжёлым чувством склоняем головы перед их памятью...» (Н.Н. Стромиллов).

Точнее не скажешь...

....Поиски прекратить⁶⁰.

«... Правительство СССР разделяет со всем советским народом скорбь о потере дорогих товарищей, мужественных советских лётчиков, товарищей С.А. Леваневского, Н.Г. Кастанаева, В.И.Левченко, Г.Т.Побежимова, Н.Н. Годовикова и Н.Я. Галковского и выражает их семьям своё глубокое соболезнование. Правительство постановило:

Для увековеченья памяти товарищей С.А. Леваневского, Н.Г. Кастанаева, В.И.Левченко, Г.Т.Побежимова, Н.Н. Годовикова и Н.Я. Галковского воздвигнуть памятник в Москве.

Назначить семьям погибших членов экипажа Н-209 пенсию в повышенном размере и выдать семьям погибших единовременное пособие...»

Это постановление СНК СССР и было единственным памятником пропавшему экипажу... О неудавшемся перелете постарались забыть. Хотя об увековечении памяти и хлопотали – в частности, Эстеркин. Однако на его письмо был получен краткий и выразительный ответ:

«Вы о ком хлопочете? О Леваневском? Есть более важные дела».

Уголовное дело по поводу исчезновения Н-209 было закрыто через несколько лет. Мертвых не судят.

Так уходят кумиры.

Гибель Леваневского потрясла всю страну... Этого героя советские люди любили и уважали. Он был человеком-легендой, чьи портреты не сходили со страниц газет и журналов. И вот он пропал без вести в арктической пустыне...

Людам не верилось, что вот так просто потерялся большой самолет, который вел он. Его пытались искать, но безуспешно – Север умеет хранить свои тайны.

Потом началась Великая Отечественная. Стало не до поисков. Хотя о пропавшем самолете не забывали – но и масштабных экспедиций не устраивали.

В 40-50-хх годах американцы, устроившие в гренландском Туле базу, много летали над арктическими морями и землями, однако никаких следов Н-209 не нашли. Дно моря в районе мыса Барроу было основательно исследовано американскими специалистами в конце 80-хх годов XX века, когда там искали нефть и газ – тоже ничего. Не увенчались успехом и поиски советских летчиков,

⁶⁰ Самолет долго и упорно искали даже спустя десятилетия после катастрофы. Подробнее об этом можно узнать в Приложениях, в пункте 7.

хотя ледовые разведчики осмотрели с воздуха многие острова в Арктике. Мало помогли и расспросы эскимосов и охотников, населяющих тундру Аляски – никто из них не мог ничего сказать, падал ли где-то большой самолет...

Поиски проводились и в Северном Ледовитом океане, и на Таймыре, и на Чукотке... Было много неподтвержденных сведений, касавшихся обнаружения останков самолета, его груза или следов передвижения экипажа, но все они так и остались неподтвержденными...

Однако экипаж Н-209 не был забыт. Советские полярные летчики, оказавшись в районе предполагаемой гибели Н-209, всегда делали широкий круг или покачивали крыльями в честь погибших героев...



Загадочная радиограмма.

*"Истина бывает часто
настолько проста,
что в неё не верят".*

Ф.Левальд.

«Садимся в 3400...»

Именно такая странная фраза содержалась в радиограмме Галковского, которую приняли в Анкоридже и Сиэтле. Некоторые источники настаивают на том, что фраза была иной: «Снижаемся до 3400», однако первый вариант считается более точным.

Нужно сказать о том, что в целях сокращения времени все радиограммы с борта Н-209 передавались цифровым кодом. Радиограмма, принятая в Анкоридже, содержала такую строку:

«48340092.»

Вот как это расшифровывается:

48 – «предполагаем совершить посадку в...».

92 – «Леваневский».

3400 – неизвестно.

Что значит «3400»???

На этот вопрос есть три варианта ответа:

- Указание на квадрат предполагаемой посадки
- Предупреждение о смене курса
- Уведомление о посадке из-за отказа двигателя

Рассмотрим их поподробнее.

Квадрат посадки

Можно предположить, что Леваневский решил после отказа двигателя приземлиться на ближайшей к полюсу суши. Вот только суши «3400» в списке кодов не значилось...

Необходимо пояснить, что у штурмана Н-209 была при себе карта Арктики, разбитая на пронумерованные квадраты. При передаче на борт метеосводок это позволяло сократить время связи – достаточно было назвать номер квадрата и ожидаемую погоду. Так вот, квадрат 34 с координатами 70-750 с.ш. и 85-1150 з.д.,

приходится на район Канадского Арктического архипелага. В частности, на острова Виктория и Принца Уэльского. Здесь встречаются небольшие эскимосские посёлки.

Не исключено, что именно в этом квадрате Леваневский решил совершить вынужденную посадку. Цифры 00 могли означать время предполагаемого приземления – полночь.

Однако поиски в 34-м квадрате советскими летчиками в 1937-38 гг. не велись.

Н-209 мог также приземлиться на острове Элсмир⁶¹. Вполне возможно, что именно его горы, покрытые ледниками, и видели Леваневский с Кастанаевым. Но тогда приходится предполагать наличие в радиограмме ошибки – ибо Элсмир не входит в квадрат 34...



⁶¹ Интересная деталь: для поисков самолета Леваневского привлекались даже специалисты - экстрасенсы. Были среди них лозоходцы и ясновидцы, пытавшиеся дистанционно определить курс самолета и место его посадки. Все они указывали на остров Элсмир, утверждая, что самолет лежит именно там, на хребте Юнайтед – Стейкс, у самой поверхности ледника.



Смена курса.

Также возможно, что «3400» означает вовсе не квадрат посадки, а указание нового курса – 34 градуса северной широты и 00 градусов западной долготы. Тогда место посадки Н-209 будет находиться на северном побережье Гренландии - мысе Моррис-Джесеп, где также есть горы. До него от полюса ещё меньше - чуть более 700км против 760 до Элсмira. Тогда место посадки находится именно на 34 градусе западной долготы. Однако в штабе перелёта это поняли иначе, и искать Н-209 в этом районе не пытались.

Эта гипотеза имеет лишь одно слабое место: в данном районе много лет действует авиабаза Алерт, пилоты которой наверняка зафиксировали бы с воздуха тяжёлый самолёт. А этого до сих пор не произошло.

Отказ двигателя.

Еще одна версия расшифровки радиogramмы⁶² – это указание на отказ двигателя. В ее пользу говорит и то, что в таблице радиста не было радиокода «3400». Как предположили штурманы Аккуратов и Коптелов, радиogramму в этом случае следует читать так: «Посадку будем делать в точке с координатами 0 гр. сев. шир., 0 град. з. д. из-за отказа мотора». То есть, садиться Н-209 пришлось на полюсе.

Есть и другой вариант прочтения. В те годы было расхожим выражение «по нулям», означавшее посадку. Тогда радиogramма читается совсем просто: «Будем садиться из-за отказавшего мотора»...

Вернуться нельзя лететь...

Почему Леваневский после отказа двигателя не вернулся на остров Рудольфа, а продолжал лететь в Фэрбенкс? Что им двигало? Ведь до острова Рудольфа было всего 1080 км, в то время как до Аляски – 1950... Радиомаяк на острове был, приземлиться, ориентируясь по его сигналам, было вполне возможно. Пусть бы поломали самолет, но остались бы живы...

На деле все не так просто, как кажется. Да, техническая возможность вернуться у Леваневского была. Но только техническая. Сталин вряд ли простил бы второе возвращение будущего рекордсмена. И даже если бы Леваневскому удалось вернуться на остров Рудольфа и приземлиться там, а потом отремонтировать злосчастный мотор, - еще неизвестно, разрешили бы ему продолжать перелет... Это отступление могло быть расценено как трусость, а в худшем случае – как невыполнение важного государственного задания. И тогда финал предсказуем – пуля в застенках НКВД или лесоповал ГУЛАГа.

Возможно, именно поэтому Леваневский принял решение пробиваться к Аляске – чтобы любой ценой выполнить приказ «вождя народов».

⁶² Часть цифрового кода для радиogramм:

02 - слышу хорошо, 19 - пеленгов нет, 24 – нахожусь, 28 - высота полёта ... метров, 30 - температура воздуха ..., 32 - матчасть работает ..., 34 - отказал ... (прибор, агрегат...), 36 - горючего израсходовано ..., 38 - всё в порядке, 40 - самочувствие экипажа ..., 42 - сворачиваю и иду на ..., 44 - иду на посадку в ..., 48 - предполагаем совершить посадку в ..., 92 – Леваневский, и т.д.



Версии профессионалов.

*«Нет ничего тайного,
что не сделалось
бы явным...».*

Евангелие от Марка и Луки.

Когда не хватает фактов – появляются гипотезы.

Прошло почти 70 лет с момента исчезновения в Арктике советского самолёта Н-209, а мы всё не знаем, где и почему он погиб со всем экипажем. А ведь Арктика очень быстро скрывает следы таких трагедий... и чем больше времени прошло, тем сложнее понять, что и как.

Версию о том, что машина сгинула в Якутии, я уже высказал. Опираясь на данные перехваченных радиogramм и расчеты. Думаю, читателю будет интересно узнать мнения людей, имевших отношение к этому перелету. Среди них – летчики, полярники, авиационные специалисты, ученые, писатели, участники поисков Н-209, политики...

Полеты в Арктике продолжаются, - а, значит, есть потенциальная опасность повторения новых катастроф. И потому урок Н-209 мог бы пойти на пользу нынешним авиаторам – ведь случись что, нужно будет не только посадить машину в сотнях и тысячах километров от человеческого жилья, но и выжить...

Слово – профессионалам.

*Заслуженный штурман СССР, участник поисков Н-209, полярный лётчик
(общий налёт 26000 часов) **Валентин Иванович Аккуратов:***

«... Допустим, наконец, что самолёт сохранил в облаках горизонтальное положение и пошёл на посадку... Льды за полюсом очень торосистые, высота их достигает 10-12 метров. При сплошной облачности, когда нет теней, все неровности совершенно незаметны, даже для самого опытного глаза. В экипаже С. Леваневского опытных ледовых разведчиков не было, сам он никогда не садился на дрейфующие льды. А если машина врежется в торосы, она загорается, даже если моторы выключены: бензин, выплеснутый по инерции вперёд из разрушенных баков, вспыхивает или взрывается. Уцелеть в такой ситуации практически невозможно... Поверхность самых ровных льдин усеяна ропаками, подсовами и затвердевшими снежными наддувами, способными снести самое

крепкое шасси. Возможно, при невероятном везении Леваневскому и удалось бы сесть, но взлететь никогда... Одним словом, нам остаётся сделать неутешительный вывод. Наиболее вероятно одно : вскоре после того, как радист Галковский передал последнюю (№19) радиограмму, обледеневший, плохо управляемый самолёт Н-209 потерпел катастрофу где-то за полюсом... Хотя и сегодня ещё выдвигается много версий гибели экипажа Леваневского и даже делаются попытки поиска самолёта, уверен, что этот трагический перелёт навсегда останется тайной...»

Герой Советского Союза, штурман чкаловского экипажа Александр Васильевич

Беляков (сентябрь 1937 г., «Правда»):

«... Следует отвергнуть предположения, будто самолёт врезался в лёд на большой скорости. Леваневский и Кастанаев- прекрасные лётчики, и они даже в этих трудных условиях не могли допустить, чтобы самолёт падал... Наиболее вероятно, что самолёт имел вынужденную посадку на лёд, при которой была повреждена радиостанция. Экипаж цел и живёт в самолёте, не имея возможности сообщить своё место. Посадка могла произойти в районе 89 северной широты и 148 западной долготы...»

Эту точку зрения Беляков не изменил и за все последующие годы, вплоть до самой своей смерти, последовавшей в 1982 году.

Герой Советского Союза, лётчик- испытатель М. А. Нюхтиков (вместе с Николаем Кастанаевым испытывал ДБ-А -Н-209 в 1936 году):

«... Если они шли в облаках по гирополукомпасу, то могли отклониться вправо : этот прибор имел такое свойство - уводить в эту сторону. Когда отказал крайний правый мотор, отклонение усилилось, к тому же остановившийся пропеллер работал, как своего рода воздушный тормоз, ведь флюгировать его, ставить лопасти по потоку, тогда не умели. Как дела у экипажа пошли дальше - после последней радиограммы, не знаю, а гадать не хочу...»

Бывший заместитель авиаконструктора А. Туполева, лауреат Ленинской премии, доктор технических наук Леонид Львович Кербер (летом 1937 г. испытатель радиоаппаратуры самолёта Н-209):

«Если опираться только на официально зарегистрированные радиограммы, исключая некие «мистические», где-то кем-то услышанные отрывочные сигналы и позывные, можно сделать некоторые выводы. На самолёте было две антенны. Одна - натянута на киль, вторая – выпускная - под фюзеляжем. Обе они начали обледеневать. Это отразилось на качестве связи. Питалась радиоаппаратура во время полёта от генераторов, установленных на двигателях. Вынужденная посадка

в арктических условиях неизбежно влекла множество разрушений в машине, в том числе и двигателей. Запустить их уже было нельзя. Был ещё аккумулятор. Но он моментально разрядился бы в низкотемпературных условиях. Что же остаётся? «Солдат- мотор» - приспособление для ручного или ножного вращения генератора аварийной радиостанции. Но был ли он? - вопрос далеко не праздный. Пока я входил в состав экипажа, всё радиохозяйство самолёта находилось на месте, было отлажено и не раз проверялось в полётах. После моей «отставки» я уже к самолёту не подходил. Это естественно. Если вдруг что-нибудь случилось со связью, любой мог сказать: «Это он специально навредил». Со всеми вытекающими последствиями. Позже я слышал, что Леваневский для облегчения машины приказал - выкинуть аварийную станцию вместе с «Солдат - мотором»...

Предположим обратное. Оба лётчика до последнего момента сидели за штурвалом и погибли. Осталось четыре человека. Допустим, что в живых остались Левченко и Галковский, и они из разбитой аппаратуры сумели собрать (в чём я очень сомневаюсь) какой - то передатчик. Левченко на «Солдат - моторе» начал крутить генератор, а Галковский - работать на ключе. Сразу же возникает вопрос, на какой волне он работал? Ведь у них не было ничего, что бы замерить или настроить передатчик на ту волну, которая была выделена экипажу. Они могли работать, а их никто не слышал. Ещё раз хочется сказать о замене радиста. Самолёт был оснащён достаточно сложной электросетью. Что бы уметь правильно распорядиться всем этим хозяйством, довести свои действия до автоматизма в сложной ситуации, нужно было иметь глубокое знание этой машины, её конструктивных особенностей. Галковский, будучи даже очень опытным специалистом, таких знаний за несколько дней приобрести не смог... Если бы я полетел этого бы не случилось...».

Сотрудник Гидрометеоцентра, кандидат географических наук М. А. Мастерских:

«В те далёкие августовские дни высокие широты неприветливо встретили Леваневского. Передо мной лежат синоптические карты того периода. 12-13 августа вся центральная часть Арктики была охвачена очень мощным циклоном, центр которого находился примерно в 300 километрах к юго-востоку от Северного полюса. А что несёт собой такой циклон? Во-первых, мощную многокилометровую облачность. Во-вторых, циклон - это очень сильные ветры, усиливающиеся с высотой. Это Леваневский не знал. Не знали об этом в то время и синоптики. По моим оценкам, скорость ветра на высоте 6000 метров составляла 25 метров в секунду - величину, соизмеримую со скоростью Н - 209. Но что особенно важно, ветер вдоль всего намеченного маршрута по обе стороны полюса был для самолёта встречным. Надежды Леваневского, что ветер изменит своё направление, не оправдались - путевая скорость его непрерывно уменьшалась».

Герой Советского Союза, лётчик - испытатель Михаил Михайлович Громов:

«...Очевидно, после остановки мотора они потеряли высоту и вошли в облачность. Раз не было больше радиосообщений, значит, было обледенение. Если бы они благополучно сели, то всё же сообщили бы о себе...При сильном обледенении машина могла развалиться в воздухе или разбиться от удара об лёд при неуправляемом падении».

Герой Советского Союза, командир экипажа поискового самолёта Н – 172 (АНТ-6 «Авиаарктика») А. Д. Алексеев из отряда М. И. Шевелева:

«... Если не произошло разрушения самолёта в воздухе, то удар об лёд решил судьбу экипажа».

Герой Советского Союза лётчик Г. Ф. Байдуков:

«... Из-за продольной неустойчивости самолёта и обледенения в кабине могла начаться тряска, и самолёт... развалился на части».

Участник поисков, лауреат Государственных премий в области радиотехники, радиоинженер Савва Алексеевич Смирнов:

« В 1937 году я находился в Фербенксе, где организовывал радиосвязь с самолётом Леваневского. Мы несли непрерывную вахту на тамошней мощной радиостанции. Впервые восемь часов полёта Н-209 нам не удалось его обнаружить. Только когда самолёт стал приближаться к полюсу, появились первые и, к сожалению, неясные радиограммы. А вскоре пришла девятнадцатая и последняя, но больше никаких сообщений нам принять не удалось... Сведений о катастрофе в воздухе не было. Самолёт мог обледенеть и совершить вынужденную посадку на лёд или уйти под лёд через полынью».

В. Ф. Болховитинов, конструктор самолёта ДБ-А (Н-209):

«...повреждение кокового фюзеляжа в одной части не вызывает аварии самолёта.

Фюзеляж гораздо жёстче и поэтому меньше подвержен деформации».

Дважды Герой Советского Союза, начальник дрейфующей станции «Северный Полюс-1» (СП-1) Иван Дмитриевич Папанин:

"... Тогда в авиации ещё не могли, как следует бороться с обледенением. Оно их и погубило... Леваневскому надо было вверх подниматься. Но началось

обледенение. За короткое время оно создаёт вес, превышающий вес самого самолёта. Огромное наслоение. И самолёт видимо рухнул, даже, может быть, пробил лёд и ушёл на дно."

Полярный лётчик Борис Григорьевич Чухновский, участник поисков, писал в дни исчезновения Н-209:

« Прежде всего, я убеждён, что весь экипаж жив. В этом я не сомневаюсь. При вынужденной посадке, пробивая облака, машина Леваневского подверглась обледенению. Но Леваневскому во время челюскинской эпопеи уже пришлось испытать это явление. И мне представляется, что он, наученный опытом, не мог допустить большего обледенения и пошёл на посадку при первых признаках обледенения. Чем же объяснить тогда отсутствие после последней тревожной телеграммы всяких других известий? Мне кажется, что причину нужно искать все в том же обледенении самолета. Обледенение могло начаться примерно на высоте 3-3,5 тысячи метров, когда самолет еще летел на трех моторах. Ледяная корка нарастала очень быстро и, видимо покрыла антенные трубы. После этого рация перестала работать, и связь экипажа с землей прекратилась. Вскоре после этого самолет сделал посадку. Меня часто спрашивают: почему экипаж не смог восстановить радиосвязь после посадки? Объясняется это очень просто. Нужно только понять, что на летний лед сделать посадку без поломок шасси нельзя... Благополучно сесть, как я уже сказал, не разбив шасси и носовой части, на такой лед нельзя. К несчастью, в носовой части самолета Н-209 находились обе радиостанции, одна из которых - основная. И если во время посадки у них вышли из строя силовые агрегаты, служившие источником питания для рации, ни о какой радиосвязи нечего и думать. С одними лампами и обмотками передачу не наладить...".

Ленинградский радиофизик Л.П. Куперов:

« Анализ условий радиосвязи показывает, что, во-первых, радиоприём сигналов бортовой радиостанции в Якутске(15:58,примечание автора.) и на мысе Шмидта(17:53,примечание автора.) соответствует действительности. Наиболее вероятный район вынужденной посадки после последнего радиоприёма на мысе Шмидта находился около полюса относительной недоступности, т.е. к западу от района поисков, на меридиане 180 градусов около 81 градуса 5 минут северной широты. Примерное время вынужденной посадки - 20 часов 13 августа».

Эту версию разделял и инженер из Самары **В.Пикуль**.

Поверенный в делах СССР в Вашингтоне в августе 1937 года К.А.Уманский писал:

« ... Думаю, что самолёт, возможно, сделал вынужденную посадку в каком-либо районе между Северным полюсом и Аляской».

Американский исследователь Арктики, опытный полярник и участник поисков

Н-209 В. Стефансон:

« Если Леваневский опустился севернее 75 градусов, он мог найти достаточно твёрдый лёд, чтобы рассчитать площадку для взлёта. Но если он сел южнее 75 градусов, тогда маловероятно, что он сел без повреждения при посадке... Если льдина дрейфовала в сторону Атлантики, то она растаяла. Если льдина дрейфовала в другом направлении, то определить это направление у нас нет никакой практической возможности».

Известный исследователь Арктики, профессор, доктор географических наук, адмирал **Николай Николаевич Зубов:**

« Надо полагать, что Леваневский, заметив признаки обледенения, сознательно пошёл на посадку. По собственному опыту Леваневский знал, насколько опасно обледенение...»

Дмитрий Алексеев, научный сотрудник ВВИА имени Н.Е.Жуковского, действительный член Географического общества СССР:

"...Прекращение связи вовсе не означает, что разразилась катастрофа: хаотическое падение обледеневшей машины. Не менее вероятная причина потери связи - обрыв антенны".

Ю.А.Бесфамильный, механик самолёта Н-128, участник поисков самолёта Леваневского:

« При обледенении жёсткие антенны, как правило, очень быстро обрываются. В таких случаях выпускается «мягкая» антенна: тросик с металлическим шариком на конце. Правда, развернуть такую антенну не так-то просто. При минусовой температуре шарик часто накрепко примерзает к эбонитовой изоляционной трубке. Чтобы добраться до трубки, мы на нашем ТБ-3 «Авиаарктика» сделали специальные лючки. Их-то на Н-209 и не было...»

Американский священник Хомер Келлемс, любитель арктических путешествий, участник поисков Леваневского в устье реки Колвилл и между островами Фитис и Спай у мысов Барроу и Оликток на Аляске летом 1938 года:

« Самолёт Леваневского из-за порчи моторов сел где-то на льду между полюсом и Канадой. Экипаж самолёта спустя некоторое время исправил моторы или часть моторов, поднялся в воздух и почти долетел до Аляски. Ввиду неисправности моторов или вследствие недостатка бензина самолёт, находясь уже у Аляски, пытался совершить посадку на одном из островов Джонса, летая с подветренной стороны. Однако посадка не удалась, и самолёт погиб где-то между указанными островами...»

Рон Ширдаун, почетный консул Канады на Аляске, полярный летчик и золотоискатель из Анкориджа, член "Клуба Исследователей"(США), участник поисков самолета Н-209 в 90х-2000х гг.:

"Самолет Леваневского надо искать в Полярной Канаде. Если он дотянул до материка, то, скорей всего, лежит на Баффиновой Земле. Два района, которые заслуживают более пристального внимания - это Писэс Айлэнд и Мак-Клинтон на острове Элсмир".

С Ширдауном согласен и *авиаинженер из Запорожья Виктор Елецкий*, также участник поисков самолета Леваневского.

Очеркист газеты «Правда» в 1934-1949гг., сценарист, писатель, журналист Оскар Курганов (Эстеркин):

« ... Ещё тогда, в августе 1937-го, высказывались самые различные предположения. Столкновение, вызвавшее удар? С торосом? Невозможно: самолёт находился на сравнительно большой высоте. Остановка всех моторов и внезапное падение в воду? Но на борту были два выдающихся пилота - Леваневский и Кастанаев, они могли спланировать. И радиостанция должна была действовать до последней минуты: Галковский был великолепным мастером своего дела. Разумеется, возникал разговор о вредительстве - весьма распространённом в те годы объяснении всех бед. Но до самого старта на борт самолёта допускались только участники перелёта. Круглосуточная охрана даже близко не подпускала к тому месту на аэродроме, где четырёхмоторная машина готовилась к дальнему рейсу...

... Великий радист Кренкель сам не раз, попадавший в трагические ситуации, взвешивал, постигал смысл последней радиограммы Галковского, последнего слова - «Ждите». Стало быть, размышлял Кренкель, Галковский был уверен, что ещё сумеет что-то передать, сообщить о чём-то важном. Тогда-то было высказано впервые предположение, что только внезапный взрыв или пожар, мгновенно охвативший самолёт, могли помешать Галковскому, передать Москве ещё хотя бы слово. Версия эта обсуждалась,... но серьёзного анализа так и не было: правительственное сообщение, приуроченное к первой годовщине старта самолёта, подводило черту под всеми поисковыми операциями. А тайна оставалась тайной. Ещё через год мы с Иваном Папаниным обратились с предложением - создать новую комиссию для расследования всех обстоятельств гибели самолёта Леваневского. Ответ получили от одного из помощников

Вышинского, который к тому времени возвысился до первого заместителя Молотова: «Дело это закрыто, и возвращаться к нему не будут». И если через шесть десятилетий, в те же августовские дни, я всё же обращаюсь к этому «делу», как называли его в то время, то только потому, что «тайна века» может быть раскрыта. (Полностью согласен с Кургановым, примечание автора.) Убеждён, что решающую роль во всей этой истории играл Сталин. Леваневский рассказывал мне с горькой усмешкой, что американские друзья называют его «гладиатором Сталина». И кто знает, может быть нити нового расследования приведут к «Цезарю или его центурионам», если пользоваться древнеримской терминологией...»

Эрнст Теодорович Кренкель, советский полярник, доктор географических наук, Герой Советского Союза, в 1937-1938гг. радист «СП-1», друг С. Леваневского:

« ... О том, что произошло с Сигизмундом Александровичем и его экипажем, оставалось только догадываться. На самолёте было шесть человек. Трое из них умели управляться с радиоаппаратурой. И аппаратура была с тройной тягой: рабочая радиостанция, запасная радиостанция и маленькая с ручным приводом. Лётчики полагают, что облачность была, вероятно, настолько низкой, что доходила до самого льда, переходя в туман. Леваневский, не видя льда, не мог совершить пусть тяжёлую, пусть с аварией посадку. Скорее всего, самолёт «как шёл, снижаясь, так и врезался в лёд...»

Борис Евсеевич Черток, ведущий инженер по спецоборудованию самолета ДБ-А(Н-209):

«...Если предположить, что полет продолжался с небольшими отклонениями от кратчайшего пути к земле до полного израсходования горючего, то самолет затонул в прибрежных водах...Потеряв высоту, самолет быстро обледенел. Ледяное покрытие могло составить несколько тонн. Изменилась аэродинамика самолета, лед мог заклинить рули и самолет мог потерять управляемость. Вместо плавного снижения началось быстрое падение. Возможно, что невероятными усилиями у самой поверхности удалось выправить самолет. При попытке посадить колесный самолет на торосистый лед машина была повреждена, а Галковский ранен или погиб. Восстановить связь с помощью хвостовой радиостанции, даже если кто-либо из экипажа остался жив, без радиста не смогли. Последствием тяжелого обледенения самолета могло быть даже разрушение самолета еще в воздухе.

Я присоединяюсь к версии, что катастрофа произошла спустя один-два часа от последней радиограммы. По расчету времени это случилось на расстоянии 500-1000 километров к югу от полюса, в американском секторе Арктики. К весне 1938 года морские течения и направления дрейфа льдов были известны. С большой вероятностью можно было утверждать, что если самолет при падении не ушел под воду, то вместе со льдами его вынесло в направлении Гренландии и оттуда в Атлантический океан. Непредвиденно быстрый дрейф льдины, на которой

находилась станция "Северный полюс-1", подтверждал такую гипотезу. В феврале 1938 года четверке папанинцев грозила неминуемая гибель у берегов Гренландии, если бы вовремя не подоспели на помощь спасательные корабли...».

Туманский Алексей Константинович, старейший советский летчик, вместе с Кастанаевым испытывал самолет ДБ-А:

«Что же могло произойти с экипажем Леваневского? Самолет шел сначала над облаками. Из-за неисправности мотора, который пришлось выключить, машина стала терять высоту, вошла в сплошную облачность. Если учесть начавшееся обледенение, еще более усложнившее условия слепого полета, и вполне вероятную усталость Кастанаева, то все последующее представляется очень ясно. Управление самолетом было, вероятно, потеряно, и он, перейдя в штопор или в беспорядочное падение, врезался в ледяное поле и ушел на дно океана. ...Едва ли не четверть века спустя вспоминаю я эти события, а горечь и боль не утихли. И говорю я о них единственно из желания способствовать укреплению в нашей жизни таких норм поведения, при которых известность и слава венчают усилия людей, действительно верных долгу и воодушевленных идеей, а не гонимых за фартом, не тех, кто жаждет достичь успеха, не задумываясь о средствах. Древние были мудры, говоря, что честолюбие - вечный враг справедливости».

Полярный летчик Александр Арсеньевич Лебедев:

«Мы всегда помнили о Леваневском, когда совершали ледовые разведки в высоких широтах. Если бы Н-209 долгое время находился на ледяном острове, то был бы найден. В 1954 году, совершая с летчиком Масленниковым полет возле Полюса относительной недоступности, мы заметили на льду самолет. "Леваневский"-было первой нашей мыслью. Но это оказался Ли-2, который потерпел аварию на дрейфующей станции СП-2. Неожиданная встреча! Ведь многие полагали, что льдину вместе с самолетом давным-давно вынесло в Гренландское море. Через полмесяца мне довелось побывать в том же районе. Неожиданно я увидел внизу почти целый самолет. Леваневский? Другого самолета, кажется, быть не может. Но при ближайшем рассмотрении самолет оказался "Дугласом". Он, как выяснилось, был брошен американцами на дрейфующем льду в 1952 году».

Известный американский исследователь, участник поисков Н-209 Губерт Вилкинс:

"Может быть, мы летали над самолетом Леваневского, но не могли его рассмотреть из-за отвратительной видимости."

*Сестра С.А. Леваневского **Софья Леваневская** (по мужу Карнацкая):*

«А знаете...недаром толкуют, что сердце-вещун, и я предвидела неизбежный исход. Он любил на досуге, когда изредка навещал нас после своих путешествий, раскладывать любимый пасьянс. И вечно, помнится, ему выпадал пиковый туз, предвещавший трагедию. Я как могла успокаивала его, но он обреченно махал рукой, доказывая, что от своей доли как бы она горестно не сложилась, никуда не уйти. Мы тогда, в 1937м,затаив дыхания, слушали ваше радио со сводками о начавшемся перелете в Америку, где его так ждали. И когда прозвучало сообщение о неполадке с мотором, я поняла, что это конец...».

***Л.С. Леваневская** (дочь С.А.Леваневского):*

«...долго не верили, что все они погибли в Арктике...Свет прольется на действительность, когда нам это уже будет безразлично, т.е.покинем этот мир».

***Л.Б.Хват**, корреспондент "Правды", находившийся в августе 1937 г. в Фэрбенксе, участник поисков Н-209 на Аляске:*

«Каким невероятным ни казался слух, каждое сообщение о самолете тщательно проверялось...».

***Федор Матвеевич Пилясов**, радист приемной станции в Якутске, обеспечивавший связь с Н-209 в августе 1937 г.:*

«Я все думаю, почему в...последней радиограмме они не сообщили своих координат. Вряд ли их просто никто не услышал. Скорее сами не знали. А то, что из множества радистов последние радиограммы ловили преимущественно радисты в Северной Якутии и в самом Якутске, говорит в пользу гипотезы, что Леваневский в это время мог быть где-то над Якутией».

*Один из руководителей поисковой экспедиции в Якутию в 80-хх гг., трехкратный чемпион СССР по спортивному туризму, кандидат технических наук, ныне - доцент кафедры ПЭ УАИ **Юрий Викторович Лобанов**:*

«...нашей экспедиции не удалось раскрыть тайну гибели самолета Н-209.Но говорить о том, что "якутская гипотеза" уже исчерпала себя, нельзя...».

*Письмо от 21 сентября 1937 г. Зав.отделом науки, научно-технических изобретений и открытий ЦК ВКП(б) т.Баумана председателю правительственной комиссии по организации перелета СССР-США тов. **Рухимовичу**:*

«По поступившим в отдел Науки ЦК ВКП(б) материалам парторганизации ЦАГИ выявляется, что в технике подготовки перелета т. Леваневского на Н-209 было допущено ряд серьезных ошибок, которые могли в той или другой мере обусловить срыв перелета.

...Многokратный опыт подготовки дальних перелетов, имеющийся в ЦАГИ, не был привлечен к подготовке перелета Н-209, хотя на это дело был дан весьма малый срок в 2 месяца. Отмечается хаотичность в подготовке: взвешивание самолета перепоручалось техникам, причем только на Щелковском аэродроме обнаружилось увеличение взлетного веса на 2 тонны: самолет во время работы в нем оставался без надлежащего надзора со стороны технически ответственных лиц и т.п.

Только во время подготовки выявился неправильный выбор колес, т.к. они были рассчитаны на нагрузку в 18 тонн при весе машины в 35 тонн. Подготовка винтомоторной группы не была поручена первоклассным работникам, причем не было учтено заявление инж. Погоского (участника подготовки перелета АНТ-25) о необходимости смены винтомоторной группы.

Кроме того, указывается, что экипаж самолета полностью не изучил работу приборов и аппаратуры, не была также обеспечена смена штурману и радисту. Предварительные длительные полеты в облаках не были проведены. По мнению специалистов, для такого тяжелого перелета в условиях Арктики, который предстоял самолету Н-209, требовалось провести тренировочный полет не менее 30 часов, проведен же был полет продолжительностью только в 10,5 часов...».

Справка начальника 11го отдела ГУГБ НКВД СССР и письмо в ЦК ВКП(б) от инспектора Главной Инспекции НКОП:

«По имеющимся материалам, неудача перелета ЛЕВАНЕВСКОГО, является результатом неудовлетворительной технической подготовки материальной части самолета "Н-209" и в известной степени-ненормальных взаимоотношений его экипажа перед полетом.

...В период тренировочных полетов, несколько раз вследствие вибраций происходили разъединения трубопроводов и образование трещин в выхлопной системе. Недостаточное охлаждение калорифера обогревающего от выхлопных труб, карбюраторы моторов, угрожало прожогом стенок труб и воспламенением бензина. Побежимов видел эти недостатки и говорил, что работники завода №22 где происходила подготовка самолета, не слушали его советов, штаб перелета почти устранил экипаж от участия в подготовке, а Управление Полярной авиации занималось преимущественно покупкой предметов ширпотреба для экипажа.

...По данным агентуры, вероятными причинами неудачи перелета является прорыв трубок маслопровода от закупорки по атмосферным условиям и рецидив тех дефектов, которые наблюдались при тренировочных полетах.

По тем же данным отсутствие связи с самолетом очевидно объясняется поломкой рации при вынужденной посадке, так как рация поставлена в кабине штурмана в носовой части, а не в хвостовой как обычно и в этом случае более уязвима...».

Второе письмо от 21 августа 1937 года по поводу аварии самолета Леваневского:

«Организация была очень плохая, Фролов - ведущий инженер Н-209 и конструктор инженер Болховитинов не имели опыта в подготовке в такой полет машин, они день и ночь работали сами больше, чем руководили...

Т.ЛЕВАНЕВСКИЙ - командир корабля сам мало бывал на Аэродроме, сам машину Н-209 не знал и на ней с большим грузом не взлетал.

...Экипаж на больших высотах с кислородом почти не летал, таким образом, он не был оттренирован, а также в слепую и ночью мало готовился. Графики Леваневский данной машины не знал и отказался их сдавать, т.е. не пришел для проверки.

...Колеса на Н-209 поставлены без госиспытания для 35 тонн...Решили улучшить сплав колес, но они испытания не прошли, что могло отразиться при вынужденной посадке самолета.

...Обо всех недостатках 22 или 23 июля 1937 г. я доложил органам НКВД».

Из всех приведенных писем можно сделать вывод, что машина и экипаж были практически не готовы к перелету.

Правительственное сообщение за 13 августа 1938 г.:

«...Вся обстановка указывала на то, что произошла катастрофа в воздухе и самолет, по всей вероятности, разбился, а не совершил посадку»...

Ушедшие на север.

Арктика умеет хранить свои тайны. Немало исследователей навсегда пропало в ее заснеженных просторах. О том, что при поисках экипажа генерала Нобиле погиб Амундсен, стало известно лишь через 70 дней после его исчезновения – на побережье Норвегии был найден поплавок от его гидросамолета «Латам»... Останки шведских аэронавтов Андрэ, Стринберга и Френкеля, пытавшихся достичь Северного полюса в 1897 году, как мы помним, были случайно найдены лишь 33 года спустя... Экспедицию Д. Франклина, отправившуюся в Арктику на судах «Террор» и «Эребус», вообще отыскали лишь через 80 лет... А вот где покоится экипаж Н-209 – неизвестно до сих пор...

Мы можем лишь предполагать, где следует искать место катастрофы самолета. Вариантов не так много, как кажется – если Н-209 оказался на дрейфующем льду в обширном районе Арктики, ограниченном 130-150° восточной долготы и 85° северной широты, то его (или его остатки), скорее всего, вынесло или к восточному побережью Гренландии или - через Датский пролив - в Атлантику, где льдина растаяла. Тогда обломки самолета покоятся под водой. В

пользу этой гипотезы говорит непредвиденно быстрый дрейф станции «СП-1», экипаж которой, к счастью, успели эвакуировать вовремя.

Если же машина удержалась в воздухе, несмотря на отказ двигателя и обледенение, и продолжала полет, постепенно отклоняясь вправо, то следы посадки, по-видимому, следует искать на материке (в частности – в Якутии), на побережье Северной Земли, Новосибирских островов, Чукотки, Аляски, Канады и Гренландии.

Хочется верить, что когда-нибудь и эта тайна будет раскрыта...



Тайна горного озера.

*"Исчезнувшие самолеты всегда
обнаруживаются не там,
где их разыскивали".*

И.П. Мазурук, полярный и
военный летчик,
участник поисков Н-209
в 1937-1938 гг.

Таежная находка.

Летом 1965 года экипаж советского вертолета⁶³ случайно обнаружили на берегу горного озера Себян-Кюэль⁶⁴, что в 400 км от Якутска, холм явно искусственного происхождения. На нем лежала грубо отесанная старая доска с выжженной или вырезанной ножом надписью:

*«Здесь 13 августа 1937года в результате катастрофы самолёта N-209
погиб экипаж... Леваневский...»*

Под этими словами было еще 3 или 4 фамилии, одна из которых заканчивалась на «...ский». Большинство же прочесть было невозможно – доска подгнила. К ней была прибита металлическая пластинка от консервной банки, на которой было нацарапано то же самое.

Ранее, вероятно, доска была прибита к двум столбикам с метр высотой и повернута надписью в сторону озера; однако со временем столбики подгнили, и доска отвалилась.

Попов известил о своей находке тогдашнего директора Арктического и Антарктического института – корреспондента АН СССР А.Ф. Трешникова, - а также еще ряд заинтересованных людей⁶⁵. Доску с надписью Попов снял и передал экипажу другого вертолета, базировавшегося в Жиганске, чтобы те по эстафете передали ценную находку в Москву.

Казалось, злой рок продолжал преследовать всех, кто был связан с Н-209... Вертолет потерпел крушение, и доска сгорела вместе с машиной.

⁶³ Вертолетчики Е.В. Попов, А.А. Кирсанов и Анохин. В 1982 г. Е.В.Попов жил в Ленске (Якутия), бортмеханик А.А.Кирсанов в Якутске, пилот Анохин - в Хандыге (Якутия)

⁶⁴ Координаты 65 градусов 17,303 мин. с.ш., 130 градусов 09,244 мин. в.д.

⁶⁵ Среди прочих были академик Е.К Федоров, В.И. Аккуратов, а также офицеры органов госбезопасности.

Отчаиваться, впрочем, было рано. Оставались и другие находки, сделанные в районе Себян-Кюэль. Так, эвенкам удалось найти неподалеку от холмика памятный знак в виде креста⁶⁶ и клепаный авиационный бачок из дюрала. Экспедиция из Уфы, состоявшаяся в 1982 году⁶⁷, тоже недаром потратила время: ее участникам удалось установить, что за несколько лет до войны в районе озера действительно разбился неизвестный самолет. И именно в августе 1937 года...

Якутская версия

С самого начала эта гипотеза о месте крушения Н-209 была под сомнением. Казалось невероятным, что экипаж допустил такую чудовищно огромную навигационную ошибку – 83 градуса!

Однако Аккуратов доказал обратное. Широта Фэрбенкса и Себян-Кюэль примерно одинакова (разница – всего 40 км). От места отказа двигателя самолет мог пролететь еще 2200 км на трех оставшихся – и совершить посадку на широте Фэрбенкса. При таком отклонении от курса встречный ураганный ветер становится для самолета боковым – и потому не так сильно влияет на его скорость и расход топлива.

А потерять ориентировку из-за неисправности радиоаппаратура, да еще в сложных метеословиях было проще простого...

Если принять гипотезу о том, что Н-209 все же долетел до Якутии, то «ледяные горы», увиденные летчиками, - это, возможно, покрытые снегом отроги Верхоянского (Черского) хребта. Их высоты между Тикси и Себян-Кюэль достигают 2000 метров. Перелететь их было вполне возможно для Н-209.

А дальше события могли разворачиваться следующим образом.

Конец полета.

...Окончательно потеряв веру в свои приборы, экипаж продолжал лететь в облаках. Приходилось сверяться с худо-бедно работающим гирополукомпасом, чтобы хоть примерно представлять, куда они направляются. Что Фэрбенкс им сегодня не светит – было уже давно понятно. Оставалось искать хоть какую-то твердую землю – на воду сухопутный Н-209 садиться не мог.

- Спустимся под облака! – решил Леваневский. – Глядишь, обледенение исчезнет.

Терять высоту было опасно, но ничего другого не оставалось. Спустились под облака. Чтобы уменьшить асимметричный снос, задросселировали первый двигатель, противоположный отказавшему четвертому. Работающие второй и третий, таким образом, тянули на себе всю махину самолета.

⁶⁶ Кстати, по международному коду визуальных сигналов «Земля – Воздух» крест означает «Двигаться не способны».

⁶⁷ Состав: руководитель – врач-офтальмолог, кандидат наук Эрнст Мулдашев, члены экспедиции – начальник отдела КБ Уфимского авиационного института им. С.Оржоникидзе, кандидат технических наук Юрий Лобанов и писатель Михаил Чванов

Наконец, внизу показалась земля. Что это была за местность – Аляска или Сибирь, - никто сказать не мог. Самолет снижался и снижался, горючее было на исходе. Еще несколько минут – и моторы встанут. А затем последуют падение и страшный удар об землю...

Площадку для посадки высматривали всем экипажем. Однако под крылом были только горы и лес, окутанные ночной темнотой. Ни единого мало-мальски ровного места, где можно было бы притереть тяжелую машину к земле...

- Смотрите! – вдруг вскрикнул кто-то. – Озеро!

Озеро, да еще не затянутое толстым льдом, было плохой заменой твердой земле. Однако выбирать не приходилось – другого места для приземления не было и не предвиделось.

- Штурману и радисту - уйти из носовой кабины! – приказал Леваневский⁶⁸, направляя самолет на озеро.

- Есть, - отозвались те, переходя в хвостовую кабину радиста.

Гул моторов оборвался внезапно, и по ушам летчиков ударила зловещая тишина. Винты еще вращались по инерции, но толку от них уже не было – топливо кончилось.

Еще секунда... другая... красно-синяя машина, с шумом рассекая воздух, спланировала на озеро и, взметая волны, коснулась поверхности полуубранными колесами. А вслед за тем самолет скапотировал и перевернулся на спину⁶⁹...

Уцелевшие члены экипажа успели выбраться из покалеченной машины прежде, чем она затонула, и вплавь добраться до берега. Однако аварийный запас остался на борту машины, и потому выживших летчиков ждала медленная смерть от холода⁷⁰.

Одному из летчиков⁷¹ удалось не только выплыть к берегу, но и вытащить на себе рацию. Потом он сумел развести костер и отогреться, а утром отправился на поиски друзей. Увы, он нашел только их зачоченные тела...

На восточном берегу озера, у протоки, летчик похоронил друзей, а потом поставил над могилой памятник – доску, на которой выжг:

«Здесь 13 августа 1937 года в результате катастрофы самолёта N-209 погиб экипаж... Леваневский...».

Соорудив возле могилы шалаш, летчик некоторое время пытался выйти на связь с Большой землей. Арктические радиостанции ловили его отрывочные,

⁶⁸ В своей носовой кабине Левченко и Галковский подвергались наибольшему риску в случае аварии.

⁶⁹ Самолет изначально не был приспособлен для посадок на воду, хотя в силу большого объема сразу затонуть не мог.

⁷⁰ Находясь в холодной воде, человек замерзает и теряет сознание через 10-30 минут (в зависимости от погодных условий). В воде при 4°C незакалённый человек без защитной одежды в большинстве случаев погибает от переохлаждения уже спустя 30-40 минут.

⁷¹ Возможно, это был Кастанаев или Левченко.

искаженные передачи в диапазоне⁷², но никто не смог понять, кто пытается достучаться до них из глубин сибирской тайги...

Проверка якутской гипотезы.

Известно, что в разные годы эту доску видели 16 свидетелей. Остается, правда, вопрос: умели ли они читать по-русски. Даже сегодня на Крайнем Севере не все коренные жители умеют объясняться на русском...

Однако в то же время возникает и другой вопрос – зачем всем шестнадцати свидетелям врать? Да еще в разные годы...

Неясно также, почему могила летчиков находится почти в километре от озера, возле протоки?

В пользу якутской версии говорит множество фактов. Во-первых, это единственное ровное место во всей округе. Следовательно, можно предположить, что в случае экстренной посадки, когда выбирать было уже не из чего, летчики могли попытаться посадить машину именно на его поверхность.

Во-вторых, на поверхности озера иногда видны масляные пятна. Откуда они тут могли взяться, если в озеро никто не сливает масло и прочие горюче-смазочные материалы? Возможно, их появление связано с неким объектом, лежащим на дне озера – с двигателем, например. Или двигателями.

Обследование дна озера гидролокатором дало интересные результаты. На глубине 70 – 100 метров, вблизи района расположения памятной доски, видно нечто, напоминающее очертаниями самолет. Хотя это «нечто» и давало электромагнитный всплеск, отмечавшийся и в других частях озера, но параметры его позволяют предположить, что это – Н-209. Диаметр холма из наносного ила, покрывающий этот объект, равен 50 метра, а высота – 1,5. Зафиксировать объект при помощи телеаппаратуры в 80-хх годах не удалось – видимость на глубинах более 60 метров сильно ограничена, и на пленке осталось лишь мутное бесформенное пятно.

Результат геомагнитной съемки⁷³ показал, что объект под слоем ила имеет очертания крупного самолета⁷⁴. Из-за глубины озера и толстого слоя донных отложений поднять объект на поверхность не удалось; не сумели без соответствующего оборудования пробиться к нему и водолазы. Доставить же

⁷² Если это действительно были передачи с рации Леваневского, то они доказывают – самолет не погиб при взрыве или посадке на воду в море. Кому-то все же удалось спастись самому и вытащить с собой рацию.

⁷³ Сейчас этот снимок хранится у себьян-кюэльского геофизика Сергея Стативы.

⁷⁴ Примечателен и такой факт. Когда летом 1986г. поисковую экспедицию на озеро доставлял самолёт Ан-2, то командир самолёта, - Герой Советского Союза, лётчик-испытатель КБ имени Антонова, - Юрий Владимирович Курлин сказал: «Если бы пилот такого класса, как Леваневский имел здесь вынужденную посадку, то попытался бы выбросить самолёт вон на тот мыс», - и показал на участок, где поисковой экспедицией как раз и была обнаружена указанная магнитная аномалия.

специальную технику к озеру было невозможно – слишком уж глухое это было место...

В августе 1986 года поисковикам удалось просканировать весь участок каменистого дна на площади в 0,2 км² при помощи видеокамеры с мощной фарой. Результат был потрясающ – самолета в озере не обнаружили!

По сообщениям заведующей музеем питерской Академии гражданской авиации, Н.М. Соловьевой, в ходе поисков на дне озера был обнаружен самолет времен Второй Мировой войны. Возможно, это один из «ленд-лизовских» самолетов, перегонявшихся с Аляски в СССР. Однако подтверждение данной информации отсутствует, и неизвестно, садился ли в годы войны на озеро какой-то из перегонявшихся «Дугласов» или «Кобр»...

Однако это еще не означает, что Себян-Кюэль не имеет отношения к гибели экипажа Н-209. Возможно, лежащую на дне машину за годы еще больше занесло илом. Или же машина разбилась на подлете – то есть, в горах....

Неизвестная радиостанция.

14 августа 1937года из Якутска в Москву сообщили следующее:

«14.08. 12часов 25минут захвачен конец неизвестной радиостанции на волне 26,54 метра, по тону похожей на РЛ и точно на его настройке тчк. Принята цифра 83, повторяемая три раза и знак АС (служебное выражение: «временно прерываю передачу" или "ждите".). Во время работы тон этой станции резко менялся. Соловей, радист из Якутска».

Если предположить, что 83 – это угол, на который Н-209 отклонился от намеченного курса, то получится как раз значение меридиана, на котором расположено озеро Себян-Кюэль! Число 83 передавалось замедленно – возможно, работавший нарочно пытался растянуть время передачи, давая возможность запеленговать его.

Еще целых десять дней после исчезновения Н-209 арктические станции продолжали принимать сигналы неизвестной станции.

«15 августа. Все полярные станции продолжают непрерывно слушать на волне самолёта. Несколько раз радиостанции слышали работу на волне самолёта Леваневского, но из-за слабой слышимости ничего достоверного принять не удалось».

Спустя три дня после исчезновения самолёта 16 августа поступило интересное сообщение из Иркутска:

«В 11 часов 23 минуты до 11 часов 30 минут на волне 26,54 метра слышали сигналы неисправно работающего передатчика. Начало работы и окончание в соответствии с аварийным расписанием. Разобрать что-либо невозможно, но по характеру и продолжительности сигналов похож на РЛ.»

В тот же день, но уже в 21 час 45 минут, радиолюбитель Нестеров Виктор Александрович из г. Переславль-Залесский Ярославской обл., на приемнике СВД-1 на волне 55 метров принял позывной сигнал рации. Он повторялся так:

«РЛ с самолёта Леваневского»

- и повторялся 2 раза, слышимость была хорошая. Нестеров эти слова разобрал хорошо, потом слышимость ухудшилась. Через 10 секунд передача повторилась, но слышимость уже была неразборчивой.

В 22 часа 15 минут того же дня, на той же волне, передача была на иностранном языке. Но слышно было, что тот, кто передает, плохо знает этот язык.

Вечером того же дня пришла телеграмма из Архангельска:

«Радиостанция РЛ была слышна при прослушивании на 55 метрах. Принята отрывочная микрофонная передача в 22 часов 30 минут - РЛ вызывает Москву».

Отдельные станции Аляски (США) 16 августа так же местами неясно слышали работу на волне самолёта, но нет уверенности, что работала именно его рация.

22 августа, т.е. спустя 10 дней с момента исчезновения Н-209, радиостанция Дальстроя НКВД приняла неясный сигнал с позывами «RL».

В тот же день Якутск дважды слышал «РЛ» на 48 и 55 метрах. Можно было разобрать только отдельные знаки, значит батареи могли еще давать энергию.

26 августа 1937года радиоэксперт армии США, лейтенант Фрэнк Джонсон, прослушав слабые сигналы на волне «РЛ», пришел к выводу, что советский самолёт, похоже, совершил вынужденную посадку в каком-то каньоне Арктического побережья США или Канады⁷⁵.

24 сентября, еще через месяц с небольшим с момента исчезновения Н-209, нарком связи Берман сообщил в управление связи Дальстроя, что в Москве тоже слышали позывной «РЛ».

Радист Главдальстроя НКВД в бухте Нагаево Алексей Иванович Виноградов искал «РЛ» на волне 42 метра и в течение вечера и ночи еще 7 раз ловил позывной, похожий на РЛ. Причем эти РЛ называла неизвестная рация с позывными ДН и WEBB. У любителей-коротковолновиков обычно были цифровые обозначения. Что это могло значить, так и осталось неясным...

⁷⁵ Если Н-209 совершил вынужденную посадку в горах Якутии, Аляски, Гренландии, или Канадского Арктического архипелага, то горы становились своего рода экраном для радиоволн и не позволяли принимать сигналы самолёта с земли.

30 сентября (по другим данным 13 сентября) 1937 года в Охотском море, возле Магадана, пароход «Батум» принял на волне 54 метра загадочную и странную радиограмму:

«Широта 83° nord, долгота 179° вост. РЛ».

Это сообщение довольно интересно. Если взглянуть на карту и найти там место, соответствующее данным координатам – мы увидим, что оно расположено в открытом море. Точнее, в районе полюса относительной недоступности, западнее района поисков Н-209, на дрейфующем льду.

А в Куйбышевской области радиоловитель принял такую радиограмму:

«Высылайте помощь, мы на 96 градусе...».

Возможно, это был последний призыв о помощи... В течение полутора месяцев после исчезновения самолета радисты разных стран принимали радиограммы, которые вполне могли быть отправлены с борта Н-209⁷⁶. А потом передачи прекратились⁷⁷...

Продовольствия у экипажа было ровно на полтора месяца...

Итак, какие же выводы мы можем сделать, зная, что полтора месяца после исчезновения Н-209 неизвестная станция подавала сигналы на его частотах?

Как мы помним, радиостанция «Онега», установленная на Н-209, могла работать на волнах от 26 до 1200 метров, а ее передатчик позволял отправлять радиограммы на волнах диапазона 17-20 метров. Позывные «РЛ», принятые после исчезновения самолета разными радистами, передавались на волнах 26 – 55 метров. В этом же диапазоне шли почти все передачи в полете.

Громоздкое ламповое радиооборудование демонтировать было непросто, тем более, если самолет тонул. Можно предположить, что все передачи за эти полтора месяца велись с борта самолета, совершившего-таки вынужденную посадку на твердой поверхности. Выбор невелик – суша или лед, на воде машина долго бы не продержалась.

В то же время, авторитетные ученые и радисты, в числе которых можно назвать А. Берта и Э. Кренкеля, считали, что сообщения эти не заслуживают доверия. Возможно, люди выдавали желаемое за действительное, хотя и искренне хотели помочь попавшим в беду летчикам.

Радиограммы, принятые 14, 15 и 16 августа, однако, все же были опубликованы в Правительственном сообщении, в которое вошли только тщательно проверенные факты.

⁷⁶ Если они и в самом деле отправлялись с борта Н-209, то машина должна была быть целой. А это условие могло быть соблюдено лишь при посадке на ровное место. Т.е., как вариант – на лед.

⁷⁷ Список зафиксированных случаев приема радиограмм от радиста с позывным «РЛ» см. в Приложениях, пункт 8.

На доске, найденной у озера, было написано, что Леваневский погиб. Еще одна надпись, частично уничтоженная временем, заканчивалась на «...ский», - скорее всего, это был радист Галковский. Единственный, чьей фамилии на доске не значится, и кто кроме этих двоих знал радиодело, был штурман Левченко. Скорее всего, если сигналы действительно подавались с радиостанции Н-209, - это была его работа.

Последний.

...Он уже отчаялся наладить связь. Раз за разом его сигналы уходили в эфир – и, похоже, зря. Никто не отзывался... или его станция не принимала ответ...

Запас продуктов подходил к концу, давали себя знать ушибы, полученные при посадке. Он понимал: еще немного, - и конец.

- Надо уходить, - решил наконец штурман. – Людей искать... А то загнусь тут... никто и не узнает...

Он шел вокруг озера, потом вдоль вытекающей из него реки. Он искал какое-нибудь стойбище. Должны же тут быть люди!

Штурман помнил, что в этих краях кочуют эвенки. Значит, можно наткнуться на них, - а тогда он спасен!

Мысль эта придала ему уверенности, - и он упрямо шел дальше, уже без продуктов, на одном желании выжить⁷⁸...

Свидетели.

- Когда я была маленькой, - рассказывала поисковикам летом 1982 года одна из свидетельниц, Захарова Варвара Афанасьевна, - на озере Себян-Кюэль утонул самолет. Об этом мне отец с матерью рассказывали.

Поисковики переглянулись.

- А почему никто об этом не знает?

- А кроме нас тут никто и не кочевал.

Варвара Афанасьевна помолчала, потом продолжала:

- Справа от озера есть гора Дудара, а еще правее – остроконечная гора. Когда мы незадолго до войны кочевали мимо нее, отец крикнул: «Идите сюда, здесь лежит медведь!». Когда мы подошли, то увидели, что это умерший русский. Он был в меховой одежде, лежал лицом вниз. Около головы был воткнут в землю нож, рядом валялся планшет. Около костра стояла миска, в которой он варил кожу от унтов, поэтому он был в одних портянках.

- Когда примерно это произошло?

- В конце августа или начале сентября.

- Кто-нибудь еще побывал рядом с умершим?

⁷⁸ Прежде, чем наступит гибель организма от голода, он может израсходовать 40-50% резервов жировой клетчатки. Тканевых запасов должно хватить на 37-42 суток полного голодания в состоянии покоя. При ходьбе и работе, тканевых запасов хватает на 13-20 дней. Наиболее мучительно голод ощущается лишь первые 3-5 дней.

- Да, побывал. Первыми, как отец говорил, рядом с ним побывали наши однофамильцы – братья Захаровы...

Другая местная жительница, 104-летняя Татьяна Степановна Захарова, бывшая охотница и первый секретарь сельсовета в этих местах, вспоминала: «Плохое это дело. Об этом и тогда мало кто знал. Первыми около мёртвого русского были плохие эвены братья Захаровы. Один из них убил около 10 человек. Одного только за то, что по слухам, тот был связан с красными. До 1938 года в наших краях скрывались белые банды, и об этом погибшем русском все молчали, боялись Ивана Захарова, который мог за это убить!».

Поисковикам удалось поговорить и с другими эвенками. 80-летняя Е.Н. Степанова вспомнила, что в 30 км от озера, в районе Сутана, один старик перед войной видел умершего русского. На нем был одет летный меховой комбинезон. «Старик тогда испугался и не подошел», - вспоминала Степанова.

Как знать, быть может, все они видели одного и того же человека? Который, кстати, мог умереть не своей смертью, а быть убитым... И нож в руке... вполне возможно, что им он защищался.

...Экипаж Леваневского перед вылетом снимали на киноплёнку. В годовщину перелета эти кадры иногда прокручивали по телевидению, - и однажды Мария Иннокентьевна Кривошапкина, увидев их, воскликнула:

- Вот этот человек, которого я видела в тайге умершим!

Потом она рассказала ошарашенным людям, смотревшим телевизор вместе с ней, что когда ей было 10 лет, они наткнулись в тайге неподалеку от озера Себян-Кюэль на человека в комбинезоне.

- Он лежал у костровища лицом вниз, - говорила Мария Иннокентьевна. - В его руке был нож, воткнутый в землю. За несколько дней до этого мои слышали грохот, пошли в ту сторону и наткнулись на этого мертвого. Старики запретили детям ходить в ту сторону.

Что интересно, поисковикам удалось найти не только свидетелей произошедшей на озере катастрофы, но и вполне материальные ее доказательства. Так, некто В.П. Кейментинов, по свидетельствам очевидцев, таскал откуда-то со стороны озера обломки самолета. Поисковой экспедиции уже в 80-хх удалось раздобыть у его родственников часть топливного бака и обшивки неизвестного самолета. Экспертиза доказала, что обломки самолета могут принадлежать только советским самолетам типа ТБ-1 (АНТ-4), ТБ-3 (АНТ-6, Г-2), либо ДБ-А (Н-209).

Грохот же, который слышали якуты в 1937 году в районе озера, может означать шум моторов самолета, садившегося на озеро или где-то поблизости от него.

Но, как оказалось (и это подтвердили шесть свидетелей), на берегу озера Себян-Кюэль ранней осенью 1937 года был найден еще один труп летчика. Эвенкайка Мария Христофоровна Кривошапкина рассказала, что этого летчика увидела лежащим на спине.

- Это был не эвенк, - рассказала она, - а здоровый носатый русский. Лицо его было белое⁷⁹, глаза уже выклевали вороны...

⁷⁹ Признаки сильного обморожения.



Далее она вспомнила такие детали, что заставляют полагать, что это был Леваневский⁸⁰.

- Летчик был одет странно для здешних краев, - между прочим сказала свидетельница. - Черный костюм, белая рубашка, на ногах хромовые полуботинки...

О мертвом русском на дальнем берегу первого озера рассказывали оленеводу А.П. Слепцову его покойная бабушка, а А.А.Алексееву - его покойные родители.

Надо заметить, что у обоих мертвых летчиков были планшеты. По правилам, принятым в авиации, планшеты положены только пилотам и штурманам. Стало быть, летчиками, которых видели эвенки, могли быть Левченко, Леваневский или Кастанаев. Необходимо подчеркнуть, что кочующие эвены всегда говорят только то, что видели. Врать они не умеют. Другое дело, что они могут не все рассказывать постороннему человеку. Да и столбов с памятными досками они не ставят ни на своих, ни на чужих могилах...

На доске, напомним, были написаны фамилии погибших 4 или 5 членов экипажа, а экипаж самолета Н-209 состоял из 6 человек. Естественно, тот, кто писал надпись на доске (Левченко?) не указал своей фамилии. А после ухода Левченко с озера эвены обнаруживают на берегу труп летчика в костюме, по приметам похожего на Леваневского. Но фамилия Леваневского на доске есть. Значит, Левченко был уверен, что командир погиб. Кого же тогда нашли на берегу?

Здесь, скорее всего, произошло следующее. Как я уже писал выше, вероятно, после приводнения Леваневский утонул. Его труп Левченко найти не сумел, но, будучи уверенным в гибели командира, занес его фамилию в скорбный список. А

⁸⁰ В экипаже Н-209 все были перед стартом одеты в костюмы, и только после взлета сменили их на комбинезоны. Кто именно из летчиков решил и дальше лететь "при параде", мы вряд ли когда-нибудь узнаем.

когда он ушел от озера, труп Леваневского выбросило на берег прибоем. Другого объяснения я здесь не нахожу...

Итоги.

Все вышеизложенные факты свидетельствуют о том, что озеро Себян-Кюэль вполне могло стать последней посадочной площадкой для Н-209 и его экипажа. Слишком уж много совпадений – и доска с надписью о катастрофе самолета, и рассказы местных жителей о двух погибших, и сигналы неизвестной радиостанции после исчезновения Н-209, и возможное отклонение его от курса вследствие выхода из строя правого двигателя...

Этот район вообще называют «Якутским треугольником» - по аналогии с Бермудским. Малоизученный, почти ненаселенный... По воспоминаниям Ю.В. Лобанова, руководившего одной из экспедиций, троп в Якутии почти нет. «Гигантские просторы, чудовищный бурелом, труднопроходимые болота, туман - можно пройти в десяти метрах и не заметить друг друга. Особенно опасны встречи с медведями. А огромное количество комаров, таежные пожары! Однажды выпавший 2 августа снег завалил палатку. Как-то весной работали при морозе минус 40! Передвигались на лошадях, оленях и пешком. С собой брали только соль, сахар, спички, сухари. Питались "подножным" кормом, в краю непуганых зверей, дичи и рыбы, грибов и ягод это не трудно. Вечная мерзлота служила для нас естественным холодильником. Вести раскопки там сложно и долго: грунт тает со скоростью несколько сантиметров в сутки, костер применять нельзя».

И именно в этой местности за полвека произошло несколько авиакатастроф. Так, в феврале 1939 года на озере Серен-Кюэль разбился Н-263 (командир экипажа – Лутц). И это далеко не весь список...

Искать Н-209 в Якутии стали только с 70-80-хх, - и то не на государственных началах, а силами добровольцев. А ведь всего-то и надо для начала, что произвести обследование дна водолазами. Самолет за столько лет наверняка занесло илом, и найти его без водолазов будет ой как нелегко!

А настоящие профессионалы-водолазы у нас есть. Вспомните хотя бы операцию по подъему затонувшего атомного подводного крейсера «Курск» - ведь российские водолазы сыграли в ней не последнюю роль.

Да, конечно, в якутской версии катастрофы есть много белых пятен... и все-таки даже самая фантастическая версия может оказаться реальной. Как сказал Аккуратов – «В Арктике всякое бывает!»...

После всего...

*«Наша родина могуча и
непобедима, потому
что ее сыны отдают
ей не только энергию
и силы, но когда надо,
и жизни...».*

С. Леваневский, В. Левченко,
сентябрь 1936 г, после перелета
Лос-Анджелес - Москва,
протяженностью в 19200км.

Выбор

Говорят, мертвые неподсудны. Возможно. Но ведь важное задание правительства было провалено – следовательно, кто-то должен был за это ответить...

О результатах поисков пропавшего самолета Сталину докладывал нарком ВВС Алкснис. Известие о том, что экипаж и машина пропали без вести, Сталин принял хмуро. А потом начались репрессии... как будто это могло помочь...

Множество военных было обвинено во вредительских действиях, которые привели к срыву перелета. Что странно, из КБ Болховитинова никого не тронули.

Но главного ответа - на вопрос «почему?» - никто дать не смог. Чтобы выяснить причину катастрофы, нужно изучить каждый винтик разбившейся машины, узнать, что происходило с ней перед падением, и о чем говорили члены экипажа... А как быть, если нет машины и нет экипажа?

К гибели привыкнуть нельзя. Нельзя привыкнуть к катастрофам. Каждая из них – это сломанные судьбы и оборванные жизни.

Полеты Чкалова и Громова убаюкали многих... Увы, привыкли – что без сучка, без задоринки. И вот итог...

А ведь и у Леваневского был шанс на успешное завершение перелета. Я думаю, ему просто не везло. Фатально не везло... как будто на всей его семье лежало какое-то проклятие⁸¹.

Да, нам кажется простым делом пересечь полюс по воздуху. Пусть задержаться до следующего лета, довести до ума – и полететь себе спокойно. А

⁸¹ Летом 1933г. родной брат Леваневского-34-летний капитан Войска Польского, авиаинженер Юзеф погиб в авиакатастрофе при перелете Варшава-Пекин.

ведь было в то время такое понятие, как «задание партии и правительства»... Не выполнил вовремя – ответишь головой. И потому летели на заре полярной ночи, на сыром самолете, без парашютов, с солнечным указателем курса вместо электронной системы навигации – и не всегда падали где-то за полюсом...

И выбора у Сигизмунда не было. Или лети сейчас – или...

Вы бы что выбрали, читатель?

Что думали другие?

- Ему надо было прикрыть левый мотор и идти на двух к папанинцам... – сказал в беседе с репортерами «Правды» Чкалов. – Это был большой летчик... Ему, а не мне принадлежала идея перелета через полюс... Леваневский погиб, не достигнув цели. Его называли в нашей среде неудачником, и он это знал. Сигизмунд действительно был «невезучий». Вот вы часто пишете, что небо покоряется смелым. Я бы еще сказал - упорным и упрямым. Таким был Сигизмунд. Обратите внимание, только смерть могла преградить ему путь к цели. Небо еще долго будет брать с нас высокую цену...».

Чкалов ненадолго переживет Леваневского – 15 декабря 1938 года он погибнет при испытании нового истребителя И-180. Ему на тот момент будет всего 34 года...

- Как ни больно, надо смотреть на вещи глазами истории, - произнес после исчезновения Н-209 «папанинец» Кренкель. – Разве поблек подвиг Амундсена от того, что смелый исследователь 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...».

Легенды и домыслы

После того, как самолет Леваневского со всем экипажем исчез в бескрайних ледяных просторах Севера, появилось множество статей и исследований, посвященных его судьбе. Порой авторы выдавали на-гора совершенный абсурд: «тайное бегство экипажа на Запад», «захват самолета инопланетным кораблем», «переход на сторону Германии»⁸², «взрыв заложенной в фюзеляж часовой бомбы», «неудавшаяся разведка дальних подступов к Штатам на случай войны»...

Все эти версии, повторюсь, - полный абсурд. Будь на борту бомба – она бы взорвалась, уничтожив всю машину - НКВД умел устраивать диверсии (вспомните

⁸² Утверждалось, что Н-209 совершил аварийную посадку на льдину, и экипаж его был подобран немецкой подлодкой, которая и доставила всех шестерых в Германию. Согласно этой же легенде, все они воевали в составе люфтваффе против СССР, бомбили Москву, но были сбиты. Однако толщина льда в районе полюса достигает нескольких метров... Первый зафиксированный случай подледного плавания относится к февралю 1938 года (советская подлодка Д-3). И то – всплыть тогдашней подлодке в таком месте было нереально. А немецкие субмарины в Арктике стали действовать значительно позже.

устранение Троцкого). Но сообщений о том, что в полете произошел **взрыв** – не было. И никаких «секретных мемуаров» бывших разведчиков⁸³, где говорилось бы об устранении экипажа Леваневского таким вот нетривиальным способом, что-то не видно, - хотя мемуаров подобного толка полным-полно.

«Разведка дальних подступов» - вероятно, имелось в виду то, что на случай войны проверялась возможность нанесения бомбового удара по Соединенным Штатам со стороны полюса. При этом авторы такой гипотезы упирают на то, что, дескать, неспроста в экипаже было много военных, и при взлете Н-209 присутствовали высокие военные чины⁸⁴... Глупость! Н-209 – это военный самолет, бомбардировщик, пусть и адаптированный под дальний перелет. Разработкой бомбардировщиков в тот момент занималось одно КБ – понятен интерес военных к перелету. Да и что это за нанесение удара по территориям Штатов – с посадкой для дозаправки? И угрозы со стороны Штатов в тот момент не было, как таковой – куда больше руководство СССР беспокоили Германия и Япония.

Кроме того, случайных людей в такие экипажи не брали. Все члены экипажа были проверены офицерами НКВД. Впрочем, с точки зрения западного читателя, все орденосцы, коммунисты, энтузиасты своего дела, патриоты и просто семейные люди, возможно, только и мечтали, что переметнуться в мир капитализма...

НКВД основательно занимался делом о пропаже Н-209 – и если бы подтвердилась информация о том, что летчики действительно оказались предателями, их семьи были бы репрессированы, да и улицы в их честь называть бы не стали...

С началом Второй Мировой войны имя Леваневского снова оказалось на слуху. Так, в 1941 году, по словам московских старожилов, наряду с бомбами на город падали листовки с портретом летчика и надписью, гласившей, что бомбит именно он⁸⁵. А чуть позже был сбит бомбардировщик «Хейнкель-111», пилот которого попал в плен. Не сразу разобрались, что это – не Леваневский... настолько похож фашист был на Сигизмунда. И фамилию он, кстати, носил такую же. Только звали его Ганс.

Однако быть тем самым Леваневским он не мог. Родственники погибших героев обратились в Верховный Совет СССР. Им ответили, что уверены: если бы летчики были живы, они летели бы бомбить Берлин...

Судьбы и имена

После гибели Леваневского представитель советского посольства в Польше навестил его мать и передал ей решение правительства СССР о том, что она

⁸³ Список советских разведчиков можно увидеть в пункте 9 Приложений.

⁸⁴ Из военных, провожавших Н-209, можно назвать начальника ВВС Я.Алкниса, помощника начальника связи ВВС Н. Шелимова, а из состава экипажа Н-209 - бортрадиста Н. Галковского, штурмана В.Левченко, второго пилота Н. Кастанаева – и самого Леваневского. Его, кстати, считают еще и офицером госбезопасности.

⁸⁵ История, вообще, темная. Говорят, к ней причастен брат Леваневского – Владислав, - находившийся в то время в оккупированной немцами Польше.

ежеквартально будет получать пенсию в 900 злотых. И действительно, она получала ее регулярно. Когда началась война, было принято решение одноразово обеспечить мать С.А.Леваневского. Сотрудник посольства СССР привез 200 тысяч злотых и посоветовал купить какую-нибудь недвижимость. Сестра С. Леваневского, Софья Корнацкая⁸⁶, купила двухэтажный дом в Константине под Варшавой. Во время оккупации они жили там. Их разыскивало гестапо, но служащая мэрии сказала, что «Леваневских нет в списке жителей Константина, и потому Леваневским удалось избежать внимания гитлеровской спецслужбы.

В доме во время оккупации размещалось кафе, где встречались члены польской подпольной организации. После освобождения Варшавы в доме появился советский офицер и рассказал, что, «когда Сталину доложили об освобождении Варшавы, он спросил, что слышно о матери С.А.Леваневского, велел ее отыскать и окружить заботой».

Мать умерла в начале апреля 1945 года. Её похоронили в Сколимове. Памятник на могиле поставило посольство СССР.

В честь Леваневского и его товарищей было названо несколько точек в Арктике. Так, остров южнее о. Харлей на Земле Франца-Иосифа получил имя «Леваневский»; в Антарктике именем летчика была названа гора. Пик в районе Себян-Кюэль также был назван в честь командира экипажа. Имя штурмана Левченко носит ныне мыс на западной оконечности острова Сальм (архипелаг Земля Франца-Иосифа). Мыс на севере острова Циглер того же архипелага получил имя Побежимова, а мыс на юго-востоке о. Беккер – Галковского.

Именами членов экипажа были названы улицы в Москве, Екатеринбурге, Коломне, Элисте, Воронеже, Ярославле, Дзержинске, Казани, Туле, Липецке, Буйнакске, Краснодаре, Архангельске, Якутске, Махачкале, Киеве, Виннице, Мариуполе, Полтаве, Бресте, Кудымкаре, Днепропетровске, Белой Церкви, Житомире, Севастополе и др. В Мариуполе есть улица Левченко, в Москве - улица Кастанаева. В деревне Усманке под Самарой есть комната - музей, где в фотографиях и документах отражена жизнь Г.Т.Побежимова. Имя Побежимова было присвоено Красноярскому (Сибирскому) авиаремонтному (ныне судоремонтный) заводу. Имя Н. Годовикова было присвоено в 1938 г. московскому авиатехникуму. Одно время Николаевское военное авиационное училище морских летчиков носило имя Леваневского. Сейчас это Центр боевой подготовки ВВС Украины. В 1937г. был построен 300-местный лайнер «С. Леваневский». Также были построены ледокольный пароход «Леваневский», теплоходы и катера типа «Леваневский». На Украине в городе Белая Церковь открыт Музей С.Леваневского, созданного при ГПТУ-9, расположенном по одноименной улице. В его создании принимали участие А.Грацианский и В.Логинов. В музее удалось собрать много ценных экспонатов, исторических материалов, включая даже личный меховой полярный костюм, унты легендарного летчика С. Леваневского. А на окраине Свердловска (сейчас Екатеринбург) какое-то время даже действовала электростанция имени Леваневского. Также, именем Левченко был назван авиаполк БФ, именем Галковского-Якутский радиоузел

⁸⁶ Ее муж, капитан польских ВВС Вацлав Корнацкий, во время второй мировой войны погиб в фашистском концлагере.

Главсевморпути, именован Кастанаева-аэродром и летно-испытательная станция при авиазаводе № 22.

Послесловие.

Поиски Н-209 всегда почему-то были уделом энтузиастов. Ни Главсевморпуть, занимающийся освоением Арктики, ни ВВС, ни флот, ни Госдума не торопились и, похоже, не собираются помочь им хотя бы снаряжением и специалистами – а уже это могло бы сказаться на успехе экспедиций...

А ведь это наш общий долг перед прошлым! Радист-полярник Н.Н. Стромиллов верно сказал: «Человек не может и не должен жить без прошлого. И правильно делаем мы, время от времени обращаясь памятью к делам давно минувших дней. Иногда это помогает, сопоставляя вчерашний день с сегодняшним, лучше понять, каких огромных успехов за относительно короткое время достигла наша Родина, иногда - не повторять ошибок прошлого. Часто обращение к прошлому, заставляет нас клонить головы перед памятью наших соотечественников, отдавших жизнь в борьбе за лучшее будущее поколений, в военное или мирное время безразлично...».

Тысячу раз прав Бернард Шоу: «Величайшим грехом по отношению к нашим согражданам является не ненависть, а равнодушие к ним».

Не было бы Н-209 и его экипажа, сделавшего шаг в неизведанное, - не было бы у нас опыта строительства и эксплуатации тяжелых самолетов в Арктике... Первооткрыватели среди людей есть всегда, просто их иногда забывают.

Значит, надо искать.

А Леваневский не ушел от нас. Он остался в нашей памяти в образе Сани Григорьева из романа Каверина «Два капитана». И пусть его подвиг не канет в Лету – не должна Родина забывать своих героев...



Приложения.

1) Эвакуацию челюскинцев осуществляли летчики Анатолий Ляпидевский, Василий Молоков, Сигизмунд Леваневский, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов и Иван Доронин. Все они стали первыми Героями Советского Союза и были награждены орденами Ленина.

2) Личный состав высокоширотной секретной экспедиции «Север-1» весной 1937г., 43 человека:

И.Д.Папанин. Начальник дрейфующей станции «СП-1».

О.Ю.Шмидт. Начальник экспедиции, начальник Главсевморпути, академик.

П.П.Ширшов, гидролог-гидробиолог

Е.К.Федоров, астроном - магнитолог

Э.Т.Кренкель, радист.

М.И.Шевелев. Командир летного отряда, заместитель начальника экспедиции по летной части, начальник управления полярной авиации Главсевморпути.

А.А.Догмаров. Парторг, представитель Главсевморпути.

Самолет Н-170 (флагман):

командир экипажа Герой Советского Союза М.В.Водопьянов,

второй пилот М.С.Бабушкин,

флагштурман ВВС комбирг И.Т.Спирин,

бортрадист С.И.Иванов,

инженер эксплуатационно-ремонтного отдела (ЭРО) авиазавода им. Фрунзе К.Н.Морозов.

Самолет Н-171:

командир Герой Советского Союза В.С.Молоков,

второй пилот Г.К.Орлов,

штурман А.А.Ристлянд,

бортрадист Н.Н.Стромилов,

бортмеханики В.Л.Ивашина, С.К.Фуртецкий (или Фрутецкий).

Самолет Н-172:

командир А.Д.Алексеев,

второй пилот Я.Д.Мошковский,

штурман-радист Н.М.Жуков,

ботмеханики И.Д.Шмандин, В.Г.Зинкин (или Гинкин), К.Н.Сугробов.

Самолет Н-166:

командир П.Г.Головин,

штурман А.С.Волков,

бортрадист Н.Н.Стромилов,

бортмеханики Н.Л.Кекушев, В.Д.Терентьев.

Самолет Н-169:

командир И.П.Мазурук,
второй пилот М.И.Козлов,
штурман-бортрадист В.И.Аккуратов,
бортмеханики П.Д.Шекуров, Д.А.Тимофеев (он же - представитель авиазавода).

Самолет Н-128:

командир Л.Г.Крузе,
штурман-радист Л.М.Рубинштейн,
бортмеханик Ю.А.Бесфамильный.

Синоптик летного отряда профессор Б.Л.Дзержевский.

Кинооператор М.Я.Трояновский.

Корреспонденты - Л.К.Бронтман (газета «Правда»), Э.С.Виленский («Известия»).

3) В ходе испытаний ДБ-А был составлен список из 38 неисправностей. Основные пункты выглядели так:

1. Недостаточная устойчивость и управляемость. В нормальном режиме самолет вдруг самопроизвольно начинал набирать высоту, потом теряя скорость, опускает нос и начинает разгоняться, впадая в штопор, а выводить его не так-то просто;
2. Малоэффективны элероны самолета и велики давления от них на штурвал;
3. Малоэффективны рули поворота и глубины и велики давления на штурвал и педали;
4. В болтанку эффективность оперения резко снижается и самолет теряет управляемость, длительный полет в болтанку невозможен, т. к. быстро выматывает летчика;
5. Прогорают патрубки выхлопных коллекторов;
6. Неточные показания дают газоанализаторы;
7. Плохой обзор из низковатой кабины пилотов мешает при посадке;
8. Двигатели не отличаются большой мощностью;
9. Необходимы были доработки в винтомоторной группе и хвостовом оперении.



4) Техническое описание самолета ДБ-А (Н-209).

Дальний бомбардировщик ДБ (А) был спроектирован конструкторской группой Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского, возглавляемой В.Ф. Болховитиновым. Ему помогали: его заместитель по конструкторской части Сабуров, М.М. Шишмарев (конструкция и расчеты на прочность), Я.М. Карицкес (аэродинамика), Б.Е. Черток и Бузуков (радиооборудование), военный инженер И.Ф. Фролов (летные испытания), В.П. Мишин (механика), инженер-моторист Родзевич (из КБ Туполева), А.А. Енгибарян из Глававиапрома и др. Вскоре бригаду Болховитинова перевели из Казани в Фили на авиазавод № 22, организовав там КБ-22.

По мнению конструкторов, серийный бомбардировщик ТБ-3 можно было улучшить. В этом был заинтересован и коллектив завода, выпускавшего четырехмоторные гиганты. Технические требования к самолету предъявлялись весьма жесткие: скорость должна была составлять не меньше 310 км/ч, потолок 6-7 тыс. м., грузоподъемность до 5 тонн. ДБ (А) практически перекрыл эти показатели – его скорость была равной 330 км/ч, грузоподъемность – до 12 тонн, потолок при полетном весе в 21,5 т составлял 5100 метров. Энерговооруженность машины позволяла свободно осуществлять полет и при одном выключенном двигателе со скоростью до 292 км/ч.

В конструкции самолета было немало новых технических решений. Так, поворот носовой пулеметной установки обеспечивался сервомотором, выпуск колес и посадочных щитков, открытие и закрытие бомболюков производились с помощью сжатого воздуха. В случае отказа пневмосистемы предусматривалась возможность аварийного выпуска шасси с помощью ручной лебедки, - правда, сделать это мог только физически сильный человек.

Были также сглажены обводы самолета. «Вылизали» все, где был хоть один острый угол – мотогондолы стали более остроносими, шасси обзавелось обтекателями, «хрустальный гроб» штурманской кабины на носу превратился в полусферический.

Самолет представлял собой цельнометаллический моноплан с фюзеляжем типа полумонок, силовым элементом которого была гладкая обшивка толщиной 0,6 – 0,8 мм, подкрепленная стрингерами и шпангоутами. Предшественник ДБ (А), - ТБ-3, - имел обшивку из гофрированного алюминия, прочность и жесткость которого значительно выше гладких листов. Такая обшивка, однако, в разы увеличивала сопротивление за счет большей площади так называемой «смачиваемой» поверхности. У Н-209 обшивка была выполнена из прочного и жесткого дюралюминия, позволявшего избавиться от гофра. Вдобавок обшивка была покрыта специальным лаком, чтобы снизить аэродинамическое сопротивление, создаваемое шероховатостями. Аэродинамическое качество самолета было 15 единиц (т. е. с высоты 1000 метров он мог планировать 15 км.).

Под центропланом располагался бомболюк размером 6*2 м, вмещавший до 3000 кг бомб. В носовой части располагалась турельная экранированная установка с пулеметом ШКАС калибра 7,62 мм. В центральной части фюзеляжа располагалась турельная установка с пушкой ШВАК калибра 20 мм, а в хвосте —

кинжальная и кормовая пулеметные установки с пулеметами ШКАС. Полный боезапас у пулеметов 3000 патронов, у пушки — 250 снарядов. Технические требования ВВС к самолету ДБ-А предусматривали возможность переоборудования его в парашютно-десантный вариант силами строевых частей.

Все кабины экипажа, кроме отделения для кормового стрелка, закрытые. Остекление кабин целлулоидное. Кабины самолета не обогревались, но экипаж мог в любой момент переодеться в теплое обмундирование. Фюзеляж делился на отсеки. Штурман из носовой кабины мог пройти к пилотам; из средней кабины в хвост вел коридор. Связь между членами экипажа осуществлялась при помощи пневмопочты, а также самолетного переговорного устройства, как и на АНТ-6. Проектом предполагалась установка автопилота АВП-10.

Самолет обладал хорошей путевой устойчивостью, твердо лежал на курсе на любой скорости и не имел тенденции к рысканию. ДБ-А обладал нормальной продольной устойчивостью с закрепленными рулями (по современной терминологии - с фиксированным управлением) и хорошей поперечной устойчивостью. Управляемость самолета оценивалась как удовлетворительная. Однако самолет получился достаточно “тугим” в управлении, для того, чтобы двинуть рули, требовалось приложить поистине геркулесово усилие. Закрытая кабина летчиков улучшила условия их работы, но при этом снижался обзор вперед, на плоскости крыльев и назад. Отсутствие видимости концов крыльев делало почти невозможным вождение самолета в строю, в связи с этим на серийных самолетах ДБ-А рабочие места летчиков было решено поднять на 400 мм.

Трехлонжеронное крыло состояло из центроплана и консолей. Профиль крыла 20% толщины в корневом сечении аналогичен профилю крыла самолета ТБ-3. Угол поперечного V крыла по оси переднего лонжерона $6^{\circ}10'$. В крыле расположены бензобаки, вмещающие 14 500 л бензина. Посадочные щитки Шренка с углом отклонения до 60° позволили снизить посадочную скорость до 80 км/ч. Под крылом устанавливались бомбодержатели, рассчитанные на подвеску 2000 кг бомб. С грузом 2 тонны ДБ-А мог пролететь 7,5-8 тысяч км.

Элероны, рули высоты и направления снабжены флеттнерами. Для весовой компенсации рулей высоты на них устанавливались весовые балансиры.

Горизонтальное и вертикальное оперение цельнометаллические. Стабилизатор растягивался сдвоенными тросами-расчалками.

Основные колеса шасси размером 2030*450 мм убирались по полету в специальные обтекатели. Шасси крепилось в трех точках: передний узел располагался на втором лонжероне, а два других, включая подкос, — на третьем.

Амортизаторы основных колес телескопические, масляно-пневматические. Хвостовое колесо убиралось полностью. Выпуск колес и посадочных щитков, поворот носовой пулеметной установки, открытие и закрытие бомболюков делались с помощью сжатого воздуха.

Для полетов зимой была предусмотрена возможность крепления лыжного шасси. Амортизация смешанная: шнуровая и масляная.

Первоначально на ДБ-А устанавливались моторы М-34РН с двухлопастными деревянными и металлическими винтами. Впоследствии их заменили на двигатели АМ-34РНБ с трехлопастными винтами, шаг которых регулировался на земле. Каждый двигатель весил 700 кг. и оснащался своей маслосистемой. Если один выходил из строя, то самолет мог нормально лететь на трех, при полетном весе 21500 кг со скоростью 292 км/ч на высоте 5100 метров, а при полетной массе 19500 кг. был возможен горизонтальный полет на двух двигателях на высоте 2500 м. Но при дросселировании двух двигателей с одной стороны у самолета возникал сильный разворачивающий момент, и он переходил в пологое планирование.

На самолете Н-209 часто выходили из строя выхлопные коллекторы двигателей М-34РНБ. Конструкторам пришлось заменять их на соответствующие узлы с самолета АНТ-25.

В крыле между трех ферменных лонжеронов располагались девять бензобаков, вмещающие 14600 л. бензина и широкий проход, по которому в полете можно было запросто добраться до любого двигателя и произвести небольшой ремонт в случае необходимости. Наземное обслуживание двигателей планировалось выполнять со стремянок-мостков, расположенных справа и слева от каждого двигателя. В качестве таковых использовались откинутые наружу части носков крыла, являвшиеся крышками люков, обеспечивавших выход из крыльевых коридоров к двигателям.

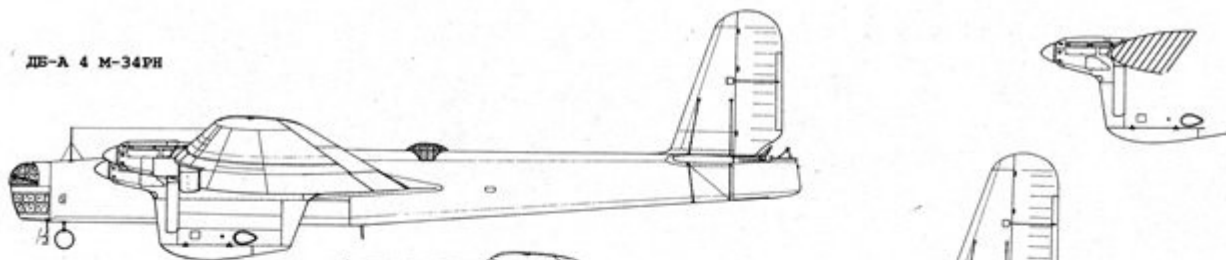
ДБ-А был оборудован комплектом приборов, позволяющим уверенно пилотировать машину в сложных метеоусловиях. Приборная доска в кабине летчиков состояла из трех частей. На ней располагались: указатель поворота и скольжения, авиагоризонт, гиромагнитный полукомпас, приборы контроля работы двигателей, указатель скорости, высотомер (альтиметр), бортовые часы, радиопеленгатор АПР-3. На самолете Н-209 вместо АПР-3 был установлен американский радиополукомпас "Фэрчайлд". Индикаторы радиокompаса были выведены на три рабочих места: штурмана, первого и второго пилотов.



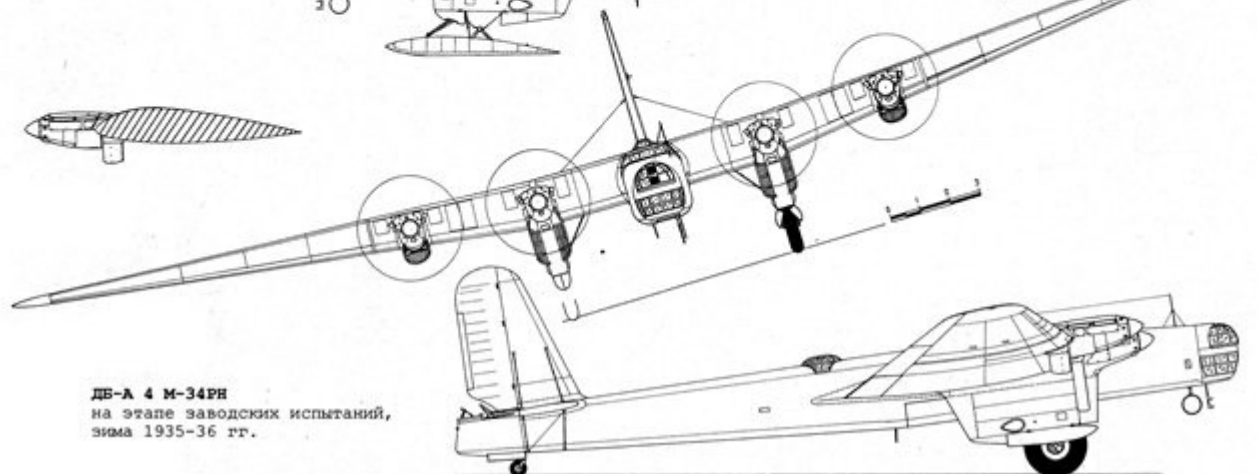
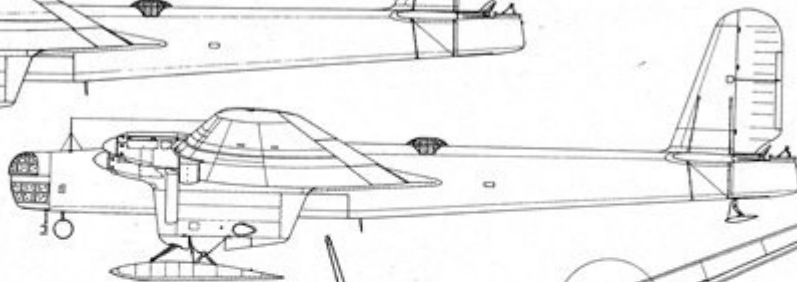
Машина имела следующие летно-технические характеристики:

- скорость максимальная у земли 280-300 км/ч;
- крейсерская скорость - 260 км/ч;
- на высоте 4000 метров - 316-330 км/ч;
- посадочная скорость - 80-85 км/ч;
- максимальная скороподъемность - 135 м/мин;
- скороподъемность(средняя)-2,45 м.с;
- набор высоты/мин (км.)-5(1);56(7);
- вес пустого (без вооружения) - 15,4 т;
- масса полной нагрузки - 6500 кг;
- нормальная взлетная масса - 21900 кг;
- максимальный взлетный вес- 35 т;
- длина самолета - 24,4 м;
- размах крыла - 39,5 м;
- высота самолета-8,5 м;
- площадь крыла - 230 м²;
- удельная нагрузка на крыло-95-105 кг/кв.м;
- удельная нагрузка на мощность-кг/лс-5,7;
- разбег - 400 м;
- пробег - 300 м;
- массовая отдача-30%;
- практическая дальность полета - 4500 км., с дополнительными баками- 8840 км;
- практический потолок - 7220-7730 м;
- расположение двигателей - в крыле;
- тип двигателя - поршневой;
- силовая установка - 4 форсированных двигателя АМ-34РНБ мощностью по 850 л/с, либо 4 двигателя АМ-34ФРН по 900 л/с (600 kw) с турбокомпрессорами;
- диаметр трехлопастных металлических винтов - 4,1 м. (от самолета АНТ-25);
- экипаж - 6-8 человек, военного варианта - 11-13 человек;
- тип ВПУ - сухопутный трехопорный (хвост);
- конструкция крыльев - моноплан;
- тип оперения - нормальное однокилевое;
- вооружение: 1х20 мм пушка ШВАК, 6х7,62 мм. пулемета ШКАС (или 1 пулемет УБТ), бомбовая нагрузка - 5000-6500 кг;

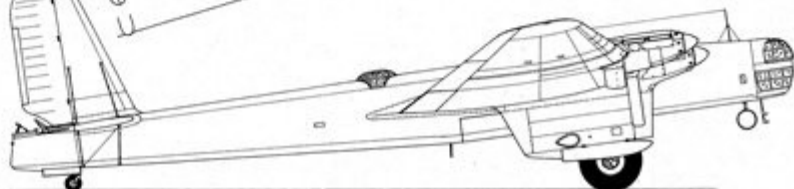
ДБ-А 4 М-34РН



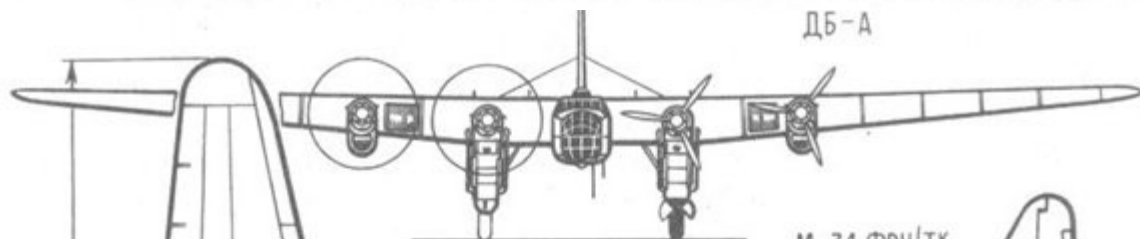
ДБ-А 4 М-34РН на лыжах,
зима 1935-36 гг.



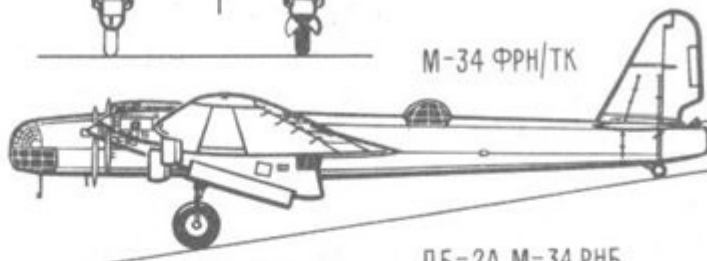
ДБ-А 4 М-34РН
на этапе заводских испытаний,
зима 1935-36 гг.



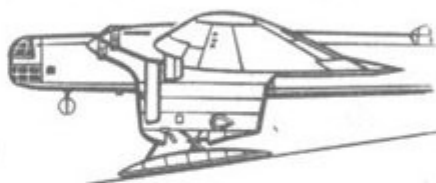
ДБ-А



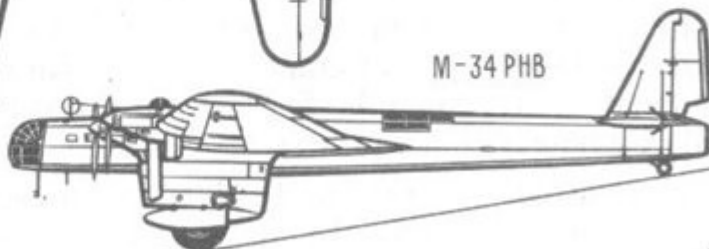
М-34 ФРН/ТК



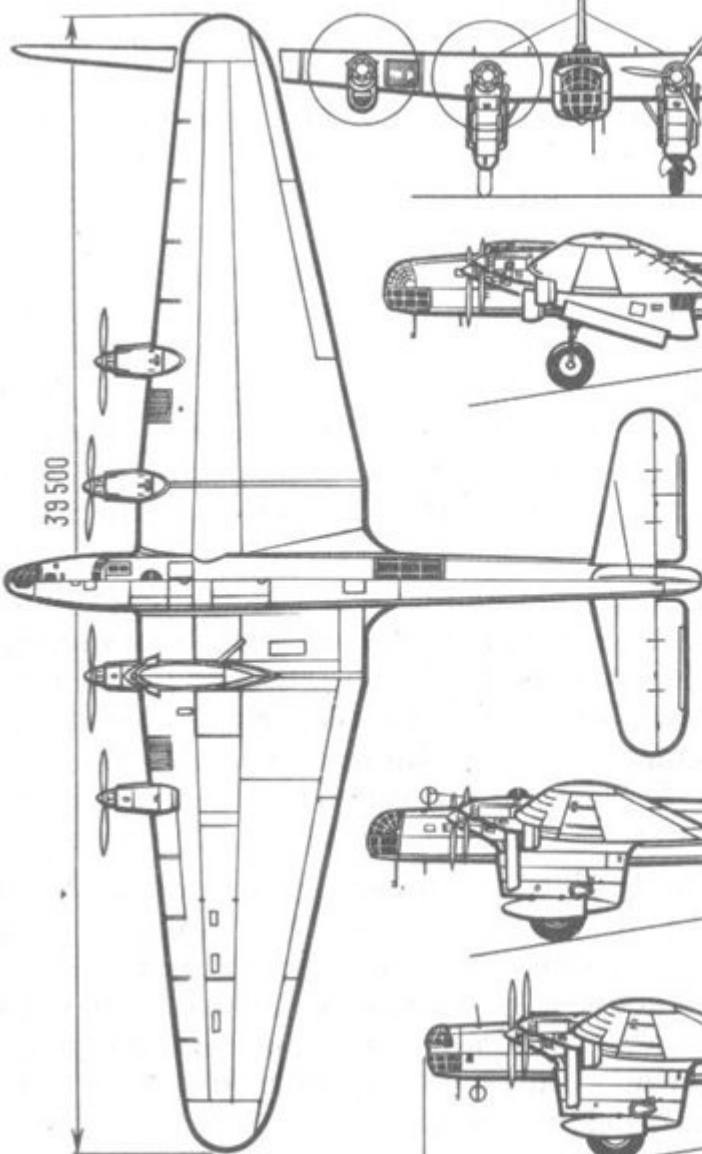
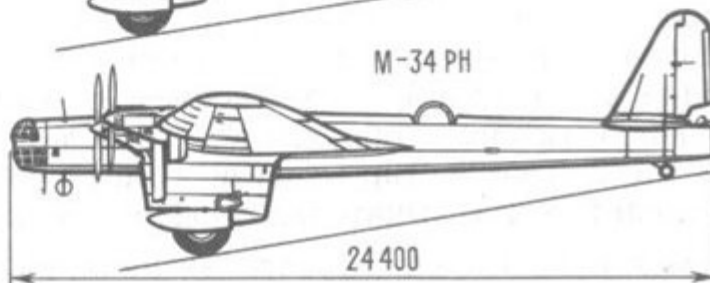
ДБ-2А М-34 РНБ



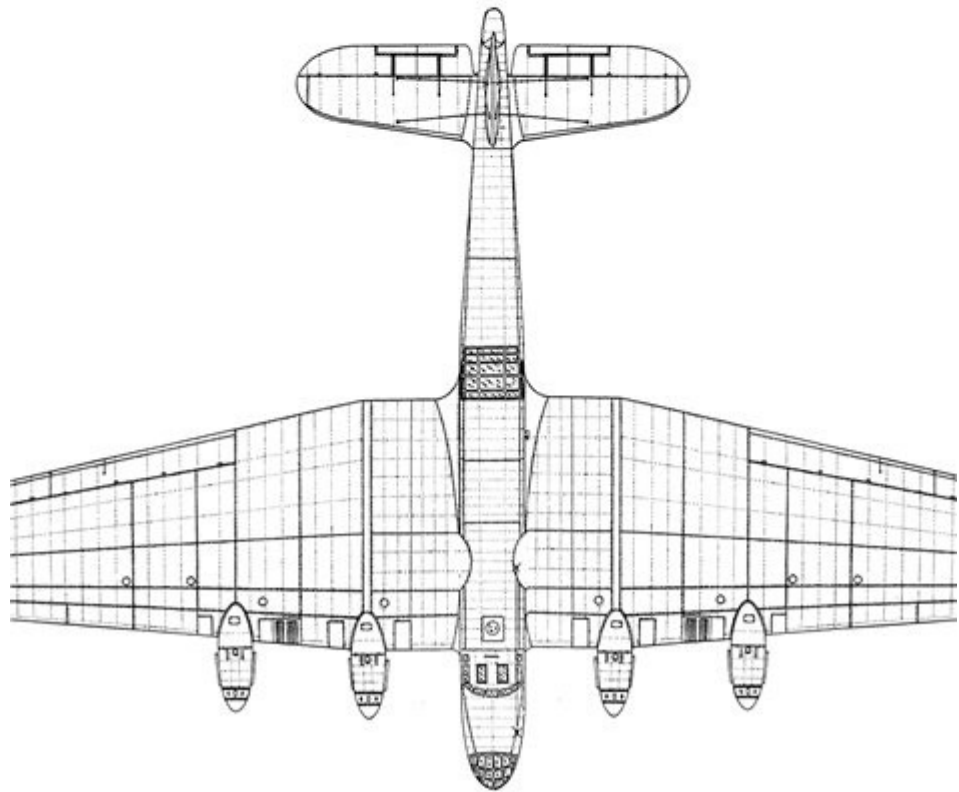
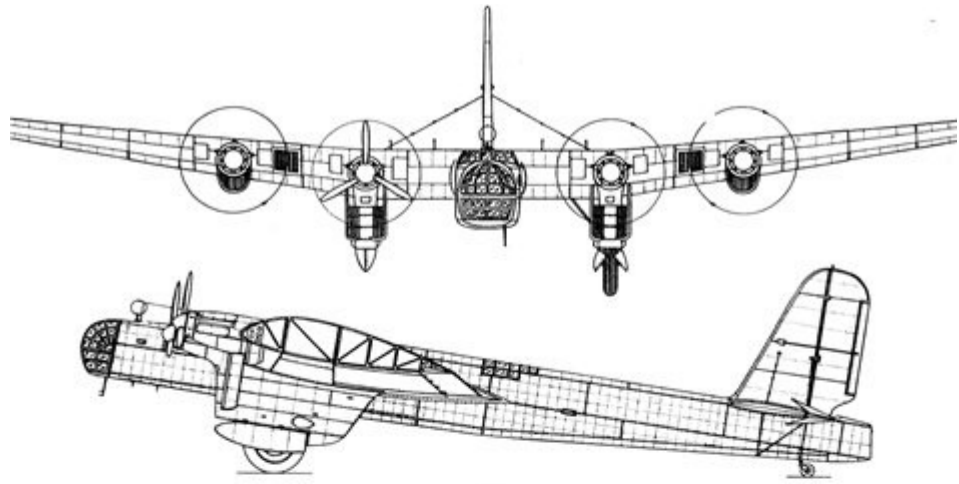
М-34 РНВ



М-34 РН



24 400



5) Воспоминания Э.Н. Кренкеля о Леваневском:

"...В феврале 1937 года, когда подготовка к полюсу была в самом разгаре, в два часа ночи раздался звонок. В одних подштанниках я побежал к двери. Звонок в такое время не сулил ничего доброго.

- Кто там?

- Открой, это я, Сигизмунд!

- Что ты шляешься по ночам? Пугаешь добрых людей!

- Я из Кремля. Лично докладывал Сталину план перелета в Америку через полюс. Получил разрешение. Значит, летим?

Я невразумительно что-то ответил. То ли от звонка, то ли от разговоров проснулась моя жена и, просунув голову в дверь, испуганно спросила:

- Что случилось, кто пришел?

- Не волнуйся, Наташа, это Сигизмунд, да еще с интересными новостями.

Интересные новости требовали обсуждения. Между окнами, на холодке, нашлась недопитая поллитровка, лежал хвост селедки и огрызок огурца. Банкет начался незамедлительно. Выпив по рюмочке за успех предстоящего полета, перешли на чай. Леваневский изложил все подробности беседы со Сталиным и закончил словами:

- Ну, Эрнст, собирайся. Мы летим!

- Дорогой Сигизмунд, извини, но я с тобой не полечу!

- Но мы же договорились!

- Да, но меня уже утвердили в четверке на полюс. Менять это решение не в моей власти.

Тогда Леваневский решил действовать через жену.

- Слушай, Наташа, объясни своему дурню, что лететь со мной проще и быстрее. Экспедиция может разбиться при посадке о лед. В каком направлении их потянет дрейф, неизвестно. Они там передерутся, зарежут друг друга, сойдут с ума. Врача у них нет. Простой аппендицит или заворот кишок - и кончен роман! Затем, их просто могут не найти в Ледовитом океане. Одним словом, полтора года сплошных волнений. А тут сутки, максимум двое - и сверли дырку в пиджаке для Золотой Звезды.

- Знаешь, Сигизмунд, я в ваши мужские дела не хочу вмешиваться. Пусть Эрнст решает сам.

Пришлось мне выдвинуть наиболее убедительную аргументацию:

- Вот, Сигизмунд, ты умный человек. Представь себе, что в высокое учреждение приходит Кренкель, чтобы сказать - не хочу лететь с Папаниным на полюс, хочу с Леваневским в Америку. Ну, что бы ты ответил?

- Я бы погнал тебя поганой метлой, и ты бы не попал ни туда и ни сюда!

- Правильно. Золотые слова! И на эту тему говорить больше не стоит.

Леваневский замолчал. Мы посидели еще немного. Разговор пошел уже про другое. Около четырех часов утра Сигизмунд ушел домой. Провожая его, я вышел на лестничную клетку. Спустившись на один марш лестницы, Леваневский остановился на площадке, обернулся и спросил:

- Ну, как, летишь со мной или нет?

- Давай, давай, иди спать. Не лечу.

В ту ночь я видел его последний раз..."

6) Особенности самолетовождения в условиях Арктики.

Полет высокоширотной экспедиции на Северный полюс весной 1937г. выявил следующие особенности:

- 1) магнитный компас работал до самого полюса, но требовал тщательного соблюдения режима полета. При малейшей болтанке он колебался, а временами совсем уходил в сторону;
- 2) Гирополукомпас работал вяло;
- 3) Гироскопический магнитный компас работал хорошо до 87 градусов северной широты, после чего наблюдались значительные колебания;
- 4) Радиомаяк ориентировал до полюса правильно (однако, радионавигация тогда еще только разрабатывалась, и радиоконпасы на самолетах в 1937 году были новинкой);
- 5) Полеты вдоль избранного меридиана в высоких широтах можно было выполнять лишь с помощью «солнечного компаса» (сук). Этот прибор был разработан в НИИ ВВС Л.П.Сергеевым. С его помощью экипаж мог точно выдерживать заданный курс в тех районах Арктики, где магнитный полюс отказывал или давал большие ошибки. Единственное, что требовалось – это не скрытое облаками солнце. Для того чтобы самолет шел заданным курсом, необходимо было периодически следить через окуляр за солнцем. Летчик по команде штурмана медленно поворачивал самолет, а штурман, поймав солнце в окуляре, тотчас давал сигнал летчику, который замечал показания гирополукомпаса и в течение последующих 8-10 минут вел самолет по этому курсу. Потом летчик опять проверял правильность положения солнца в окуляре и замечал новый курс по гирополукомпасу.



7) Хронология поисков самолета Н-209.

14.8.37г. - канадский полярный летчик Роберт Рэндалл на самолете, арендованном советским полпредством у компании «Макензи эр сервис», пролетел над рекой Макензи из устья (север Канады) вдоль северного побережья и приземлился в тех местах, в т.ч. на острове Бартер. Затем совершил полет к мысу Барроу. Спустя несколько дней он возвратился, пролетев немного вглубь материка и ведя поиск вдоль подножия гор от территории, прилегающей к острову Бартер и на запад.

14.8.37г. - из Фэрбенкса вылетели три зафрахтованных метеорологом М.Беляковым самолета. Летчик Д. Кроссон повел свой «Локхид Электра» на север (с ним летали М.Беляков и корреспондент «Правды» Л.Хват). Робинс и Армистед Клайд на «Фейрчальде» пошли на северо-запад.

На другом «Фейрчальде» вылетел на поиски Мэррей Стюарт (его сопровождал сотрудник советского посольства С.Смирнов.). Обследовав огромное пространство от Фэрбенкса до острова Флакмен, долину реки Юкон и предгорья хребта Эндикотт, эти три самолета вернулись в Фэрбенкс.

22.8.37г. - на остров Бартер прилетел американский полярный исследователь Губерт Уилкинс (Вилкинс) с канадским пилотом Г. Холлик Кэньоном, радистом Р. Бусом, бортмехаником Д.Брауном на купленном советским правительством (Главсевморпуть) двухмоторном гидросамолете «Консолидейтед». С 22.8.37г. по 21.9.37г. Г. Вилкинс налетал над Ледовитым Океаном более 10000 миль. Они пять раз летали в сторону «полюса относительной недоступности», достигнув 86°10 с.ш.

25.8.37 - из Москвы на поиски вылетели четырехмоторные самолеты АНТ-6 "Авиаарктика" поискового лётного отряда М.В.Водопьянова-Н-170, Н-171,Н-172.

Отряд был задействован с 25.08.37г. по 26.10.37г. Начальник экспедиции - Герой Советского Союза - М.И.Шевелев. Парторг - А.А. Мирошкин. Командир отряда самолетов и командир самолета Н-170 - Герой Советского Союза - М.В.Водопьянов. *Экипаж самолета Н-170:* бортмеханики Ф.И.Бассейн, К.И.Морозов, П.П. Петенин, радист С.А.Иванов, второй пилот старший лейтенант Тягунин.

Экипаж самолета Н-171: командир Герой Советского Союза - В.С. Молоков, второй пилот Г.К.Орлов, штурман А.А. Ристлянд, механики В.Л.Ивашина, В.Д.Терентьев и Д.А.Тимофеев, бортрадист В.Ходов.

Экипаж самолета Н-172: командир Герой Советского Союза - А.Д.Алексеев, второй пилот капитан Курбан, штурман Н.М.Жуков, механики К.Н.Сугроров, Чечин и В.Н. Гинкин, бортрадист О.А. Куксин.

Синоптик - Б.Л. Дзердзеевский. Представитель завода авиационных приборов - И.Г. Кистанов. Представитель завода радиоаппаратуры - Траскин. Кинооператор - Р.Л. Кармен (принял участие в экспедиции, опасаясь ареста органами НКВД - его коллега писатель М.Кольцов был арестован.).

26.8.37 - с мыса Барроу на Аляске начинает поиски летчик В.Задков на самолете «Дорнье Валь» - Н-2 (базирующемся на ледоколе «Красин» в море Бофорта). Он совершает поисковые полеты также 28 августа, второго и третьего сентября. За время поисковых полетов летчик успел обследовать побережье Аляски и горный район Эндиккот. 5-го или 8-го сентября льдины раздавили его самолет у борта ледокола «Красин». Экипаж был спасен.

12.9.37г. - (по другим данным 13 или 14.9) на о.Рудольфа из Москвы прилетают четырехмоторные самолеты «Авиаарктика» АНТ-6 Водопьянова (Н-170), Молокова (Н-171) и Алексеева (Н-172). Командует всей поисковой экспедицией начальник Полярной авиации Севморпути М.И.Шевелев. Вторые пилоты А.Н. Тягунин, А.А. Курбан, М.И. Козлов. Отряд застрял из-за непогоды и приступил к поискам, когда началась полярная ночь.

18.9.37г. - (по другим данным 21.9.37г.) Г.Вилкинс прервал свои полеты.

...9.37г. - ледокол «Красин» прошел по 148-му меридиану на север до 73°13 с.ш.

14.9. - 30.10.37г. - летчик А.Грацианский со штурманом А.Штепенко, радистом Козиным, механиками Красновым и Писаревым на двухмоторной амфибии С-43 (Н-207), базируясь на м.Барроу, сделал 6 полетов. Самый дальний по 148-му меридиану он совершил до 75°30с.ш. Экипаж провел в воздухе 42 часа, покрыл 10000км.

...9.37г. - от м.Барроу до 74° с.ш. совершил полет и вернулся американский летчик Джеймс Маттерн. Затем он летал на поиски между Джуно и Уайтхорст. На Уайтхорст он совершил посадку, затем возвратился в Джуно.

20.9.37г. - в 06.13 с Рудольфа на поиски Н-209 вылетел АНТ-6- Н-169 (командир Мазурук, штурман Аккуратов). Дойдя до 84°35с.ш. самолет повернул назад.

22 – 23.9.37 - с мыса Барроу на поиски вылетает Грацианский со штурманом Штепенко.

02.10.37г. - в Москве сформирован поисковый отряд под руководством Б.Г.Чухновского (командир Н-210).

06.10.37г. - с о. Рудольфа на поиски вылетел четырехмоторный Н-170 (командир Водопьянов, второй пилот Тягунов, штурман Спириин, механик Морозов...).

06.10.37г. - в 09.00 утра с Центрального аэродрома Москвы вылетели и через 6 часов сели в Архангельске самолеты АНТ-6 «Авиаарктика» Б.Г.Чухновского (Н-210), М.С.Бабушкина (Н-211), Я.Д.Мошковского (Н-212) и Ф.Б.Фариха (Н-213). Маршрут отряда: Москва - Вологда (вдоль железной дороги) - поселок Куя близ

Нарьян-Мара (посадка) - берег бухты Канкрина (невдалеке от Маточкина Шара на Новой Земле) посадка - о.Рудольфа.

07.10.37г. - в 04.15 с о.Рудольфа вылетел на поиски Н-170, в 07.23 - Н-169. Н-170 был в воздухе 10 часов 02 минуты (по другим данным 9 часов 41 минуту), дойдя за полюс до 88°05 (по другим данным 88°30 с.ш.) и возвратился обратно. Это был один-единственный серьезный поисковый полет и первый в мире ночной полет за Северный полюс. Во время этого полета был обследован огромный район длиной в 1000 км., шириной свыше 80км.

25.10.37г.- самолеты отряда Чухновского взлетели с берега бухты Канкрина (невдалеке от Маточкина Шара) и взяли курс на о.Рудольфа.

26.10.37г. - самолеты Н-170, Н-171, Н-172, не оборудованные для полетов и поисков ночью, улетели в Москву.

19.11.37г. - на смену отряда Водопьянова на Рудольф прилетают четырехмоторные самолеты АНТ-6 «Авиаарктика» Б.Г. Чухновского (командир отряда), М.С.Бабушкина, Я.Д.Мошковского и Ф.Б. Фариха - Н-210, Н-211, Н-212 и Н-213. Этот отряд, имевший мощные прожекторы, месяц просидел на вынужденной и в 1937г. не летал. Отряд был задействован с 02.10.37г. по май 1938 г.

Самолет Н-210: командир Б.Г. Чухновский, военный летчик, пилот Лисицын, пилот Пивенштейн (секретарь парткома отряда), флаг-штурман отряда Шельганов, первый бортмеханик Петрухин, вторые бортмеханики Гурский и Куликов, бортрадист Макаров и синоптик Клемин.

Самолет Н-211: командир Герой Советского Союза М.С.Бабушкин, военный летчик, пилот Цыганов, штурман Глуменко, первый бортмеханик Бобченко, вторые бортмеханики Нелидов и Проскурин, бортрадист Разумов, радиоинженер Белякович и астроном Шавров.

Самолет Н-212: командир Я.Д. Мошковский, военный летчик, пилот Глущенко, штурман Саморуппо, первый бортмеханик Крылов, вторые бортмеханики Коротаев и Бойко, бортрадист Хапалайнен, главный инженер экспедиции Е.К. Стоман и инженер Качканьян.

Самолет Н-213: командир Ф.Б. Фарих (репрессирован в 40е гг. по клеветническому навету), военный летчик, пилот Э.К. Пусэп, штурман Гордиенко, бортрадист А.Ковалевский, первый бортмеханик Н.Л.Кекушев, вторые бортмеханики В.Терентьев и П.Иванов, техник по автопилотам, авиаинженер И.Рудный (погибнет в авиакатастрофе весной 1938г.).

Начальники навигационной службы - военный штурман И.М. Шельганов и астроном Шавров. Инженер отряда В.Гутовский (весной 1938 г. погибнет в авиакатастрофе).

Врач и синоптик отряда И.А.Клемин (по другим данным Россельс).

Начальник всей поисковой экспедиции - М.И.Шевелев, начальник Полярной авиации (вылетел ранее с отрядом М.Водопьянова).

Осень 1937г. - на Землю Франца-Иосифа доставлены на пароходе два легкомоторных самолета П-5. Базируясь на бухту Тихую, летчики Бицкий и Котов совершили два полета - один по меридиану Рудольфа до 86° с.ш., другой по нулевому меридиану.

14 и 15.1.38г. Уилкинс с пилотом Кеньоном за штурвалом совершили первый полет при лунном свете. Они пролетели на север и обратно расстояние около 1420 миль, сделав поворот в точке, расположенной на 76° с.ш. и 170° з.д.

274 дня с **21.5.37г. по 19.2.38г.** в Северном Ледовитом Океане дрейфовала на льду экспедиция «СП-1» И.Д.Папанина, Е.К.Федорова, П.П.Ширшова, Э.Т.Кренкеля. За это время льдина прошла более 2500км. от полюса до берегов Гренландии. Зимовщики были сняты ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман».

02 и 03.3.38г.- Уилкинс обслуживает район высокогорья вдоль хребтов Эндикотт и Брукс и несколько раз пересек их с интервалом в 10 минут.

10.3.38г. (по другим данным 14.3.38г.) - самолет Уилкинса и Кеньона совершил последний 8-й поисковый полет и достиг точки $87^{\circ}50$ с.ш. (по другим данным $87^{\circ}45$) и 105° з.д., затем повернул обратно и приземлился в Аклавике после 19 часов полета, покрыв расстояние примерно 3300 миль.

31.3.38г. - советская поисковая экспедиция с Рудольфа предприняла полет в направлении Гренландии. Его совершил на четырехмоторном Н-212 Я.Д.Мошковский. Самолет облетел район между 82° и 84° к востоку от Гренландии.

04.4.38г. - Я.Д.Мошковский совершил поисковый полет в район предполагаемой посадки Н-209 (с учетом дрейфа льдов). Самолет прошел полюс и продолжал полет по нулевому меридиану в сторону Северной Америки, обследовав район до $88^{\circ}40$ с.ш., летчики повернули обратно и вернулись на базу. Тогда же летчик И.Котов на одномоторном самолете конструкции Поликарпова Р-5, переоборудованном для дальних арктических полетов, выполнил второй полет в более южный район, куда дрейф мог переместить льдину, на которую, возможно, сел Леваневский.

18.5.38г. в 4.40 утра (по другим данным в апреле 1938г.) при взлете под Архангельском с аэродрома Княж-остров разбился самолет АНТ-6 Я.Д.Мошковского-Н-212. Погибли: Герой Советского Союза пилот М.С.Бабушкин, врач Ефим Россельс, техник по автопилотам Иван Рудный, бортинженер И.И.Жутовский, механик Гурский. Остальные участники полета получили ранения... Тела Россельса и Гурского так и не были найдены. Бабушкина и Жутовского с почестями похоронили в Москве на Новодевичьем кладбище. На траурном митинге прощальное слово сказал легендарный полярник Отто Шмидт.

Апрель - май 1938г. - прекращение официальных поисков самолета Леваневского Н-209.

Лето 1938г. - поисковая экспедиция доктора Хомера Келлемса на судне «Пандора» около м.Барроу и между островами Фитис и Спай на Аляске. Глубина воды в этом районе достигала тогда 25 - 30 футов.

Более двух лет (26 месяцев и 20 дней) с **23.10.37г. по 13.1.40г.** продрейфовал в высоких широтах ледокольный пароход «Г.Седов» (капитан К.С.Бадигин, старпом А.Г.Ефремов, стармех Д.Г.Трофимов, руководитель научной части В.Х.Буйницкий и др.).

05.8 -17.10.40г. - североморская подводная лодка «Щ-423» (командир И.М.Зайдулин) впервые в истории совершила переход на Дальний Восток по Северному морскому пути в надводном положении. Поход длился 73 дня, из которых в течение 56 дней «Щ-423» была на ходу. Она прошла 7227 миль, из них 682 мили во льдах. Лодка прошла воды восьми морей: Баренцева, Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского, Берингова, Охотского и Японского. Для того времени это было выдающееся плавание, сопряженное с неимоверными трудностями.

К 1941г. В Главсевморпути имелось более 200 самолетов, были постоянно работающие авиалинии: Якутск - Тикси, Тюмень - Салехард, Архангельск - Диксон, Тикси – Анадырь. Авиабазы располагались в Красноярске, Тюмени, Игарке, на Индигирке и т.д.

В марте 1941г. четырехмоторный самолет СССР Н-169 вылетел из Москвы в район полюса относительной недоступности. Самолет был оборудован как «летающая лаборатория» для выполнения целого комплекса стратегической ледовой разведки.

Маршрут Н-169: Москва - Амдерма - м.Желания (Новая Земля) - о.Рудольфа (Земля Франса-Иосифа) - Северная Земля - м.Челюскин - Хатанга - о.Котельный (Новосибирские Острова) - о.Врангеля - район полюса недоступности. С 2 марта по 23 апреля Н-169 трижды летал на полюс недоступности с острова Врангеля. Самолет совершал посадки на лед между 78°26' - 81°27' с.ш., 170-178° в.д. В общей сложности экспедиция провела во льдах 15 суток.

Экипаж самолета Н-169:

Командир И.И. Черевичный.

Второй пилот М.Н. Каминский.

Штурман В.И. Аккуратов.

Старший бортмеханик Д.Д. Шекуров

Второй бортмеханик В.П. Барукин.

Третий бортмеханик А.Я. Дурманенко.

Бортрадист А.А. Макаров.

Учены Ленинградского Арктического института - начальник научной группы экспедиции Я.С. Либин, астроном - магнитолог М.Е. Острекин, метеоролог Н.Г. Черниговский.

В октябре 1945г. состоялся беспосадочный полет от мыса Челюскина до Северного полюса и оттуда - к Новосибирским Островам. Его совершил экипаж М.А. Титлова, впоследствии - Героя Советского Союза. Штурманом самолета был В.И. Аккуратов. На борту самолета находился и ледовый разведчик, океанолог М.М.Сомов. За пятнадцать с половиной часов было покрыто расстояние почти в 4500км., причем авиарейс проходил в условиях начинающейся полярной ночи. Главной задачей этой экспедиции было произвести дальнюю ледовую разведку, испытать навигационное оборудование самолета в период перехода полярного дня в полярную ночь.

Дрейф парохода «Г.Седов», полеты Черевичного и Титлова, поход подлодки «Щ423» не имели целью поисков самолета Леваневского. Однако если бы они хоть что-то случайно заметили, то это стало бы сразу же всем известно...

В послевоенные годы Арктика была уже хорошо освоена и изучена советскими моряками, летчиками, полярниками, учеными и военными.

Следов катастрофы самолета СССР Н-209 обнаружено не было...

Июль 1979г. - для проверок гипотезы о возможности гибели самолета Леваневского в Якутию прилетели Герой Советского Союза, папанинец, председатель Советского комитета защиты мира академик Е.К.Федоров и член-корреспондент АН СССР, президент Географического общества, директор Арктического и Антарктического НИИ А.Ф.Трешников, члены Якутского обкома КПСС, вертолетчик Е.В.Попов. Они побывали на гидрометеостанции, расположенной на озере Сюрень-Кюэль, и изучили место предполагаемого захоронения членов экипажа Н-209.

Лето 1982г.- поисковая экспедиция газеты «Воздушный Транспорт» (руководитель - инженер Евгений Коноплев), обнаружившая в долине реки Кавы (верховья реки Тауй) на юге Магаданской области разбившийся ТБ-3. Выпущен он был в 1938 – 39 годах. Этот самолет принадлежал Дальстрою и потерпел аварию при перелете Хабаровск - Магадан, зацепившись за склон сопки в сложных метеоусловиях, при этом экипаж и пассажиры остались живы.

Июль 1982г. - поисковая экспедиция авиаторов из Эгвекинота во главе с В.Логиновым на западном берегу Колючинской губы на Чукотке. Экспедиции оказывали содействие представители местных властей и Аэрофлота.

Август 1982г. - поисковая экспедиция (руководитель - писатель из Уфы Михаил Чванов) журнала «Техника Молодежи» и газеты «Советская Башкирия» в районе высокогорного озера Себян-Кюэль в 300- 400 км. севернее Якутска. Участники экспедиции: заместитель начальника экспедиции - кандидат медицинских наук, врач-офтальмолог Э.Р.Мулдашев

(впоследствии руководитель Уфимского Всероссийского центра глазной и пластической хирургии), кандидат технических наук, начальник отдела КБ Уфимского авиационного института им.Орджоникидзе Ю.В.Лобанов, медик Р.Т.Булатов, А.Ю.Салихов, Н.П.Ников, С.В.Вырупаев и др.

Лето 1983 г. - небольшая поисковая экспедиция, организованная газетой «Советская Россия» в район озера Себян-Кюэль.

Август 1986 г. - экспедиция в район Себян-Кюэль. Руководители: Э.Р. Мулдашев, Ю.В.Лобанов. Участники: летчик, Герой Советского Союза Ю.В. Курлин, писатель М.Чванов, медики Р.Булатов и О. Родионов, инженеры Г. Айбулатов (сотрудник кафедры ПЭ УАИ) и Ю.Васильев, завотдела газеты «Советская Россия» А.А.Степунина, океанографы-супруги Муравьевы, В.И.Елецкий (впоследствии ведущий инженер Запорожского ГП "Ивченко-Прогресс")...

В районе долины реки Баянджи, долины Дулгалаха, что около озера Сюрень-Кюэль, на склоне горы в верхней части ущелья, почти у самой перевальной точки в боковой расщелине, экспедиция обнаружила разбившийся неизвестный огромный самолет. Что это за самолет, тогда выяснить не удалось, но это был не Н-209...

Лето 1986 г. и с 6 по 20 августа 1987 г. - бывший американский летчик Уолтер Курильчик провел ряд поисков (частично на свои средства, частично – при содействии компании АРКО) в районе островов Спай и Тэтис в группе островов Джонса на Аляске (где летом 1938г. работала группа Х.Келлемса). Приборы экспедиции В.Курильчика зафиксировали примерно 30 аномалий от металлических предметов с такими высокими амплитудами, как 15, 18 и 20 гамма. Эти данные получены в связке и показывают крупный объект в поисковой зоне. Водолазы не смогли поднять ни одного куска предполагаемого самолета.

Слой песка в 5 - 8 футов покрывает металлические объекты. Глубина воды в этом районе достигала 12 - 18 футов. Дно океана в основном ровное, покрыто гравием и илом. В летние месяцы между островами Тэтис и Спай проходят айсберги. В некоторых местах они перепахали дно. Но если самолет Н-209 действительно находится там, то его фюзеляж должен большей частью сохраниться.

Холодная вода, небольшая соленость и то, что самолет покрыт песком, - все это должно послужить защитой.

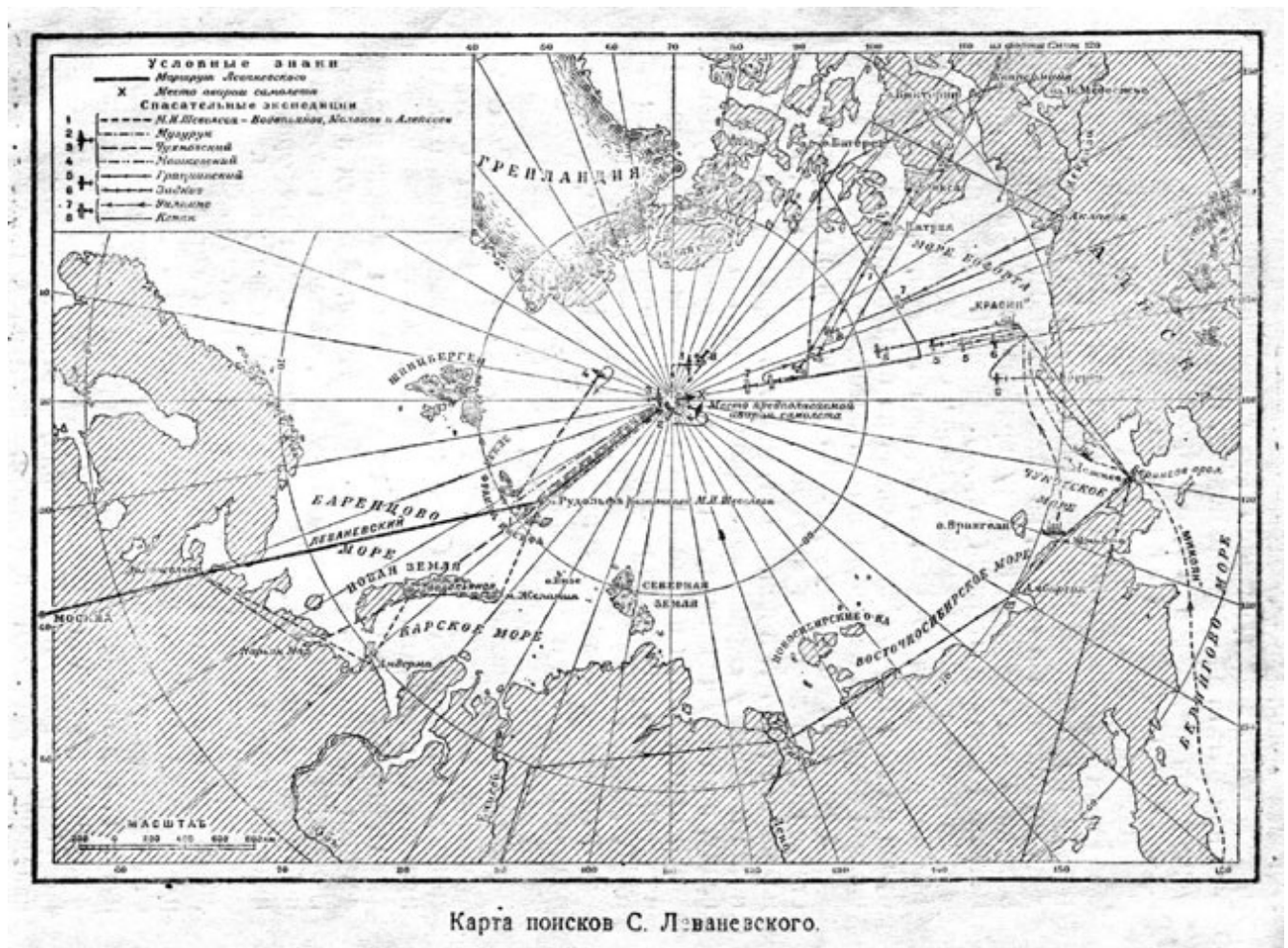
Апрель 1990 г. - американо-советская поисковая экспедиция в море Бофорта (север штата Аляска) у мыса Оликток. Участники: Уолтер Курильчик, летчик Роджер Беккер, профессор геофизики Дэвид Стоун, директор музея авиации в Фербенксе Эверетт Лонг, Тим Максвелл, Денис Лонг, Эрджу Гудлайф, Боб Роберт, инженер из Киева Евгений Коноплев, Ваниз Юнисов.

Сентябрь 2000 г. - американо-российские поисковые работы на Аляске в заливе Кэмден - Вэй. Участники поисков в августе 1999г.: Рон Ширдаун, Ли Уорхем, Дэвид Стоун, Тим Зграгген, Людмила Петраш, Виктор Елецкий. На глубине 10м. обнаружен объект, очень похожий на фюзеляж самолета, длина которого 22м. Однако, при проведении поисковых работ на шельфе с помощью магнитометров следов самолета обнаружить не удалось, а "фюзеляж" оказался остатком китобойной шхуны.

10.11.2006 г.: новая версия о возможном местонахождении самолета легендарного советского летчика Сигизмунда Леваневского, потерпевшего крушение в 1937 году на пути к Аляске, появилась в Якутии.

Местный следопыт, генеральный директор частной авиакомпании «Дьулуур» Игнат Попов считает, что останки четырехмоторного самолета ДБ-А надо искать в южной части Якутии. Игнат Попов уверен: искать самолет следует в Якутии, в районе реки Олекмы. В доказательство своей версии следопыт демонстрирует аэрофотографию одного из горных районов республики, на которой виден силуэт летательного аппарата. Эта уникальная фотография была обнаружена в архивах одного из сибирских институтов. После изучения снимка специалисты определили: это четырехмоторный самолет с гофрированным крылом.

На данный момент имеются точные координаты данного места, энтузиазм следопыта и интерес правительства Якутии. Вице-премьер республиканского правительства Артур Алексеев, выслушав следопыта, решил организовать летом 2006 года экспедицию. Но, скорее всего, этот самолет является ТБ-3, т.к. Н-209 везде имел гладкую обшивку, а не гофрированную.



8) Случаи приема радиogramм от радиста с позывным «РЛ» после исчезновения Н-209.

Дата выхода в эфир «РЛ»	Время выхода в эфир «РЛ»	Пункт приёма «РЛ»	Волна передачи «РЛ»:
13-14 августа 1937 года	Вечер, ночь	Среднеколымск (Якутия)	26 метров
13-14 августа	Вечер, ночь	Булун (Тикси, Якутия)	34-35 метров
14 августа	12ч.25мин	Якутск	26,54 метра
16 августа	11ч. 23мин - 11ч.30мин	Иркутск	55 метров
16 августа	21ч. 45мин	Переславль-Залесский, Ярославской обл.	55 метров
16 августа	22ч. 15мин – 22 ч. 30 мин	Архангельск	55 метров
22 августа	-	Якутск	48 и 55 метров
26 августа	-	США	-
13 (или 30 сентября)	-	Охотское море, возле Магадана	54 метра
24 сентября	Вечер, ночь	Бухта Нагаево	42 метра
-	-	Куйбышевская обл.	-

9) Советские разведчики и агенты разведки в США в 1937 - 1938 гг :

Нелегальный резидент РУ ГШ РККА (военная разведка СССР) (декабрь 1935 - август 1938) Адамс Артур Александрович; 25.10.1885 - 14.01.1969. Нелегальный резидент РУ ГШ РККА 05.32 - 10.37 - батальонный комиссар Арнольд Адамович («Роберт», «Эвальд»); 1906-1942. Репрессирован 02.12.37. Приговорен к 10 годам тюрьмы. Умер в лагере. Реабилитирован 15.09.1956.

Резидент РУ ГШ РККА с 1936 по 1938 - майор ГБ Базаров (настоящая фамилия Шпак) Борис Яковлевич. Репрессирован 03.07.38. Реабилитирован посмертно; 1893 - 21.02.1939.

Нелегальный резидент РУ ГШ РККА в 1937-1945 - Залман Вульфович Литвин («Мулат», Игнатий Самуэль Витчак), техник-интендант 1го ранга.

Легальный резидент ИНО ГУГБ НКВД Петр Давыдович Гутцайт. Легальный резидент РУ ГШ РККА 09.36 - 07.40 - военный инженер 3го ранга Петр Иванович Баранов; 1909 - 04.42. Трагически погиб в Англии будучи с июля 1941г. секретарем военной миссии при посольстве СССР.

Нелегальный резидент РУ ГШ РККА с 1936 по 1939 полковой комиссар Борис (Альтман) Яковлевич Буков («Саша»).

Легальный резидент РУ ГШ РККА в 1934 - 1937 - интендант 2го ранга Манштейн Август Фридрихович; 1899 - 27.04.1938. Репрессирован 02.12.1937. Расстрелян. Реабилитирован 22.08.1956.

Военный атташе 11.36 - 05.38 (при полпредстве) военинженер 1го ранга Розенблит Филипп Самойлович - военврач 2го ранга; 1888г.р. Арестован в январе 1938г. 17.09.39 Особое совещание при МГБ постановило сослать Розенблита на поселение за принадлежность к «троцкистско-шпионской» организации.

Оперативный сотрудник РУ ГШ РККА - политрук, вице-консул генконсульства СССР в Сан-Франциско и Лос-Анджелесе - июнь 1934 - май 1937 - Алявдин Николай Валерьянович; 03.12.1901г.р., в США с 1933г. Уволен в запас РККА в июне 1937г.

Нелегальный резидент ИНО ГУГБ НКВД Исхак Абдулович Ахмеров в 1937-1939гг., его зам. с 1937г. Норман Михайлович Бородин (в СССР вернулся в 1940г.).

Агенты: Гольд Гарри («Гусь», «Раймонд», Генрих Гольдоницкий) с 1934 по 1945; 1910-1972. Дагган Лоренс («Фрэнк», «Принц», «Шервид») с 1936 по 1944 (ИНО ГУГБ НКВД - НКГБ);

Дозенберг Николас (Стопинь, «Артур») с 1927 по 1939 (РУ ГШ РККА), 1882г.р.;

Хеле Лоури (ИНО ГУГБ НКВД);Маргарита Коненкова и др.

Начальником американского (1го)отдела в ИНО ГУГБ НКВД СССР в Москве до 1938г. был Андрей Григорьевич Граур, затем Федор Будков.

Библиография.

1. Альбом фотографий «Поиски т.т. Леваневского, Кастанаева, Левченко, Побежимова, Годовикова и Галковского», Фербенкс, Аляска, август 1937г.
2. «Алфавит», № 32 (194), 08.8.2002г.
3. В.Иванов «Первая Всемирная в Москве», «Алло плюс.», 10.97г., №3.
4. «Авиация.», энциклопедия, М., 1994г.
5. «Авиационный справочник (Для летчика и штурмана)». М., Воениздат, 1964г.
6. «Анкоридж дэйли Таймс», 08.37г.
7. Аккуратов В.И. «Лед и пепел», М., Современник, 1984г.
8. Аккуратов В.И. «Право на риск», М., Молодая Гвардия, 1974г.
9. Аккуратов В.И. «В высоких широтах», М-Л., 1947г.
10. Аккуратов В.И., "Искатель"., № 5, 1964г.
11. Аккуратов В.И., статьи в журналах «Вокруг света» и «Техника молодежи».
12. Алексеев Д.А., Новокшенов П.А. «По следам таинственных путешествий», М., 1988г.
13. Алексеев Д.А., Новокшенов П.А. «Будет ли найден ключ к загадке полета Н-209?»,
Воздушный транспорт, 11.01.79.
14. Алексеев Д.А., Новокшенов П.А., статьи в журналах «Вокруг света» и «Техника молодежи».
15. Алексеев Д.А. «Тайна ждёт раскрытия», Воздушный транспорт, 27.1.79 и 25.9.82г.
16. Анфиногенов . «Ледяной час», Знамя, № 6, 1994г.
17. Амундсен Р. «Собрание сочинений», в 5 томах, Л., 1936-1937гг.
18. Бабушкин М.С. «Записки летчика», М – Л., 1941г.
19. Байдуков Г.Ф. «Первые перелеты через Ледовитый океан», М., 1982г. и 1987г.
20. Байдуков Г.Ф. «Москва – Северный полюс – США. Год 1937», Новая новейшая история, № 2, 1987г.
21. Байдуков Г.Ф. «Чкалов», М., Молодая Гвардия, 1977г.
22. Байдуков Г.Ф. «Рассказы разных лет», М., 1983г.
23. Байдуков Г.Ф. «Чкалов», М., 1991г.
24. Бабичев С. «Рекорд на все времена», Независимая Газета, 19.06.97г.
25. Беляков А.В. «Валерий Чкалов», М., 1977г.
26. Беляков А.В. «В полет сквозь годы», М., Воениздат, 1988г.
27. Беляков А.В. «Из Москвы в Америку через Северный полюс».
28. Белов М.И. «Тайна, скрытая в Арктике», Вечерний Ленинград, 1967г.
29. Бронтман Л.К. Дневники 1932–1947 / Прим. Ноахер. @ Военная литература (militera.lib.ru), 2004. /// Бронтман Л.К. Дневники 1932–1947. @ Журнал «Самиздат» (zhurnal.lib.ru), 2004.
30. Бурыкин А.А. «Над льдами Арктики», Флот; «Тайна доски Попова».
31. Бурыкин А.А. «Тайна Н-209» - все ли версии изучены?», Восток России, 1992г., №31(52).
32. Бурыкин А.А. «Ушедшие в арктическое небо – личность в истории», «Сибирская заимка» - история Сибири в научных публикациях, № 3, 2002г., Археология.

33. «Вокруг света»: №№ 6-7,1979; № 1,№ 5,1981;№ 5,1987;№ 2,1988;№ 4,1989;№ 1 1990;№ 1,№4,№12 1991г.
34. Вяткин Лев «Трагедии воздушного океана», М., Издательский Дом «Прибой», 1999г.
35. Водопьянов М.В. «Мечта пилота», М., 1937г.
36. Водопьянов М.В. «Полярный летчик», М., 1969г.
37. Водопьянов М.В. «Повесть о первых героях», М., 2 изд., 1980г.
38. Водопьянов М.В. «Валерий Чкалов», М., 1954г.
39. Водопьянов М.В. «На крыльях в Арктику», М., 1954г.
40. Водопьянов М.В. «Путь летчика», М., 1953г.
41. Воронов В., Крушельницкий А. «Третий перелет», Новое Время, № 6, 1998г.
42. Вяхирев М.В. «В краю пурги и льдов», Л., 1985г.
43. Галковский Н.Я., "Рабочая Москва", 13.08.37г;"Мой отец",Н.Галковская-Айвазян,"Вщздушный транспорт".
44. Грацианский А.Н. «Уроки Севера», Л., 1979г.
45. Гольдберг С. «РЛ на связь не вышел. Гибель С.А.Леваневского».
46. Грибанов С. «Василий Сталин...».
47. Громов М.М. «Через всю жизнь», М., 1986г.
48. Давыдов Ю. «Головин», ЖЗЛ, М., 1968г.
49. Данилин А.С. «Через Северный Полюс – с мировым рекордом», М., ДОСААФ СССР,1981г.
50. Демкин С. «Телепат выходит на связь».
51. «Дальневосточные путешествия и приключения»,альманах (в очерке Г.Оглезнева), Хабаровск.
- 52.«До фронта не долетели», Гражданская Авиация, № 5, 1995г.
53. Зайцев В. «Гайна полета Н-209».
54. Залужный В. «Штурман ледового перелета», Ростов-на-Дону, 1976 г. (документальная повесть о Викторе Левченко – штурмане самолета ДБ-А (Н-209).
55. Зингер М.Э. «Сигизмунд Леваневский», М., изд-во Главсевморпути, 1939г.
56. Зингер М.Э. «Путь героя», М., ДОСААФ., 1958г.
57. Зингер М.Э. «Ходили мы походами», М., Советский писатель, 1959г.
58. В.И.Елецкий «Следы стоянки самолета Н-209 надо искать на Элсмире», 05.01.2001г.
59. В.И.Елецкий, Воздушный транспорт, № 8, 01/99г.
60. Ильвес М.А. «Мог ли Леваневский изменить маршрут ? », Воздушный транспорт,№ 2, 1993г.
61. Ильвес М.А. «Восточный форпост», Магаданская Правда, Магадан, 01.2001г.
62. Ильвес М.А. «Канадская версия. Можно ли найти самолет Леваневского ? Кто найдет».
63. Ильвес Михаил "Загадки Севера".
64. Историко – литературный выпуск / Морская Газета, 23.07.97г., № 82-83 (13570 – 13571).
65. «История открытия и освоения Северного Морского Пути», т. 4, Л., 1969г.
66. «Известия»: 17.08.37г., 20.08.38г., 24.08.96г.
67. Калашников Б. «Гениальный неудачник. Взлет и падение Сигизмунда Леваневского», Совершенно секретно, № 9, 1997г.

68. Каманин Н.П. «Летчики и космонавты», М., 1972г.
69. Каминский Ю. «Под фанфары...», Смена, № 1, 1990г.
70. Каминский Ю. «Полет в никуда», Смена, № 1, 1992г; "Кремлевские перелеты", 1998г., Журналистское агентство "Гласность".
71. Калинин И.В. "Недопетая песня России"., "Транспорт России"., 2004г.
72. Каминский М.Н. «В небе Чукотки», ч.2, Магадан, 1967г.
73. Каминский М.Н. «В небе Чукотки», ч.2, М., Своими руками, 1977г.
74. Каневский З.М. «Это было в полярных широтах», М., Политиздат, 1985г.
75. Каневский З.М. «Загадки и трагедии Арктики», М., 1991г.
76. Каневский З.М. «Разгаданный Полюс», М., Политиздат, 1973г.
77. Кекушев Н.Л. "Звериада"., М., 1991г., "Юридическая литература".
78. Кондратьев Н.Я. «Авиационная астрономия», М., Воениздат, 1969г.
79. Коноплев Е.А. «На край земли за самолетом», «Аляскинский вариант», Воздушный транспорт, 1990г., 31 марта.
80. Коноплев Е.А. «Обломки найдены. Н-209 ли это?», Воздушный транспорт, 16.06.90г.
81. Коноплев Е.А. «Тайна смятой фольги», Воздушный транспорт, 16.06.90г.
82. Козлов М. «Перелет Лос-Анджелес-Москва», Бюллетень Арктического Института, 1936г., № 8-9
83. Комсомольская Правда: 04.10.37г; 27.04.90г; 01.07.2003г.
84. Кренкель Э.Т. «Мои позывные – РАЕМ», М., Новый Мир, 1970г., № 9.
85. Кренкель Э.Т. «Мои позывные – РАЕМ», М., Новый Мир, 1971, № 10-11.
86. Кренкель Э.Т. «Мои позывные – РАЕМ», М., Новый Мир, 1979г.
87. Кренкель Э.Т. «Четыре товарища. Дневник», Изд. 2, М-Л., 1940г.
88. Кузьмина Л.М. «Генеральный конструктор – Павел Сухой», М., Молодая Гвардия, 1983г
89. Сайты Интернета (смотрите далее).
90. Корякин В.С. «Стахановский дрейф», Природа, 1998г., № 2.
91. Куперов Л.П., сборник «Проблемы Арктики и Антарктики», выпуск 29, 1968г.
92. Курушин М.Ю. «Стальные гробы рейха», М., Вече, 1999г. (Военные тайны XX века).
93. Курганов О.И. «В разные годы.», М., 1981г., «Навстречу гибели.», (роман).
94. Курганов О.И. «Дело Хинта. Ночь у Сталина. Навстречу гибели», М., 1992г.
95. Курганов О.И. «Ждите ...», Известия, 24.08.96г., № 158 (24765).
96. Леваневский С.А. «Моя стихия.», Ростов-на-Дону, 1935г.
97. Леваневский С.А. «Моя стихия. Как мы спасали Челюскинцев», М., 1936г.
98. Леваневский С.А. «Наш перелет Лос–Анджелес - Москва.», Советская Арктика, 1936г., № 11.
99. Лобанов Ю.В. «Август в Якутии», Советская Башкирия, 12-13.10.86г.
100. Лурье В.М., Кочик В.Я. «ГРУ – дела и люди», Изд.дом «Нева», М., Олма-Пресс, 2002г.
101. Лебедев А.А., Мазурук И.П. «Над Арктикой и Антарктикой.», Мысль, М., 1991г.
102. "Магаданская правда"., 12.11.2004г., "Самолет Леваневского будет найден"., Рон Ширдаун.
103. Магидович И.П. «Очерки по истории географических открытий», М., Учебн.-педагог. издательство Мин-ва просвещения РСФСР, 1957г.

104. Махмудбеков В. «История одной марки», Независимая Газета, 12.10.2001г., №191 (2501).
105. "Моделист-конструктор": 1966г., № 6 и 8; 1971г., №5; 1972г., № 10; 1978г., № 8; 1983г., № 8; 1987г., № 9.
106. «Маршал Жуков. Каким мы его помним.», М., Политиздат, 1989г.
107. Молоков В.С. "Родное небо", М., Воениздат., 1977г.
108. Непомнящий Н., Курушин М. «XX век – хроника необъяснимого. От катастрофы к катастрофе», М., Олимп, 1998г.
109. Мошковский Я.Д. «Записки пилота.», М., 1938г.
110. Орлов А. «Тайна Себян- Кюэля.», Социалистическая Якутия, 07.06.85г.; «Самолет найден.», Социалистическая Якутия, 20.08.85г.
111. Осипчук И. «Летчик Леваневский», «Человек и общество», Факты и комментарии, 30.11.99г.
112. Папанин И.Д. «Лед и пламень», изд. 4-е, М., 1988г.; «Жизнь на льдине», изд. 2-е, М., 1972г.
113. «Правда»: 11-16, 21, 25 августа 1937г.; 15.05.37г; 7.10.37г; 20.08.38г.
114. Прохоров Ю. «Перелет С.Леваневского в 1937г. был авантюрой», Мегаполис, 04.09.2003г., № 35 (145).
115. Павлов В. «Операция снег» Полвека во внешней разведке КГБ», М., ТОО «Гея», 1996г., серия «Рассекреченные жизни».
116. Петров И.Н. «Место службы – океан», М., ДОСААФ СССР, 1982г.
117. Пикуль В.С. «Как исчезла экспедиция Леваневского», Изобретатель и рационализатор», 1987г., № 11.
118. Пинчук А.А., Пинчук И.В. «Великие тайны XX века», М., Мартин, 2001г.
119. Прохоров Ю. «Траурная марка или полет ценою в жизнь».
120. Пусеп Э.К. «Тревожное небо», Таллинн, Ээсти Раамат, 1978г.
121. Раскова М.М. «Записки штурмана», Молодая Гвардия, М., 1939г., М., 1976г.
122. Ребров М., Красная Звезда, 19.04.97г.
123. Рыбалка В.В., Шишов Л.М. «Крылья Родины», М., ДОСААФ СССР, 1983г.
124. Рыков К. «Посадка могла быть благополучной...», Изобретатель и рационализатор», 1987г., № 11.
125. "Советский энциклопедический словарь", М., 1989г., "Советская энциклопедия".
126. Строганов О. «Где – то там, за полюсом», Наука и жизнь.
127. Сальников Ю.П. «Жизнь, отданная Арктике», М., Политиздат, 1984г.
128. Сальников Ю.П. «Сигизмунд Леваневский», Уральский следопыт, 1978г, № 4.
129. Сальников Ю.П.: публикации в журнале «Вокруг света».
130. Сергеев Л.П. «Руководство по воздушной астрономии», М., 1934г.
131. Смирнов К. «Леваневский и его экипаж оказались заложниками стратегической программы», Чудеса и приключения, 1996г., № 3.
132. Белый Н. «Тайна гибели Н-209», Советский Сахалин, 20.06.89г.
133. Ходиков В. «Трасса века», открытая пропавшая экспедиция», Санкт-Петербургские Ведомости, 12.08.97г., № 153 (1578).
134. Спирин И.Т. «Спасательная миссия в Арктике», «Покорение Северного Полюса».
135. Слепнев М. «Первые герои Советского Союза», М., Становление авиации в России, 1955.

136. Степунина С. «Тайна черного блокнота», Советская Россия, 30.12.1984г.
137. Степунина С. «Что мы ищем в веках?», Советская Россия, 1985г., № 16.
138. Стефановский П.М. «Триста неизвестных – вне видимости земли», М., Воениздат, 1968г.
139. Стефансон В. «Гостеприимная Арктика», Л., 1948г.
140. Стромиллов В.Н. «Впервые над полюсом», Л., Гидрометеиздат, 1986г.
141. "Техника Молодежи": №№ 10, 11, 12, 1982г.; № 1, 1983г.; № 4, 1984г.; № 3, 1988г.; № 7, 1987г.; № 3, 1985г.; №8, 2000г.
142. Трешников А.Ф. «Год на льдине», М., 1956г.
143. Трешников А.Ф. «Мои полярные путешествия», М., Мысль, 1985г.
144. Туманский А.К. «Полет сквозь годы», М., Воениздат, 1962г.
145. Фэрбенкс дейли ньюс майнер, 20.08.37г. и 23.08.37г.
146. Чекуров М.В. «Загадочные экспедиции», М., Мысль, 1984г.
147. Чванов М. «В поисках Леваневского», Советская Башкирия, 20.10.82г.; ряд публикаций в "Советская Россия" и "Техника Молодежи".
148. Чванов М. «Челюскинская эпопея», 1974г.
149. Черток Б.Е. «Ракеты и люди, Фили. Подлипки. Тюратай», М., Машиностроение, 1 изд. 1996г., 2 изд. 1999г. (в главе «Арктические триумфы и трагедии»).
150. Числов Ю. «Сигизмунд Леваневский – кто он ? », Навигатор – Интернет – газета, Казахстан, 28.07.2003г.
151. «Через океан на дрейфующих льдах», М., Географ-гиз, 1957г.
152. Черкашин Н. «Конверт с Дракулой. Могут ли почтовые марки нести информацию о будущем ? », Незримая сила, 1999г.
153. Шавров В.Б. «История конструкций самолетов в СССР», М., Машиностроение, 1969г., 1974г.
154. Шумилов А. «Н-209 не отвечает», Знание – сила, № 11-12, 1998г.
155. Щербаков А.А. «Перелеты в Америку на АНТ – 25».
156. Щербаков А.А. «Спасение «Челюскина» (из «Летчики, самолеты, испытания»).
157. Ушаков Г.А. «По нехоженой земле», 1974г.
158. Юнисов Г.А., " Комсомольская Правда", 27.04.90г.
159. Юдин Л. «Рекорды, ценою жизни», Сегодня, 21.09.2002г., № 1260.
160. «Прерванный полет», Энергия Востока, № 4 (7), 2002г.
161. Яковлев А.С. «Цель жизни (записки авиаконструктора)», М., Политиздат, 1968г.
162. Якубович Н. «На стыке эпох», «Самолет ДБ-А», М., Моделист-конструктор, № 8, 1983г.
163. Якубович Н. «Третий трансарктический», Чудеса и приключения, 1996г.

Фильмография.

"Век полета – виражи и судьбы" (в 2х сериях: "Гонки с выбыванием"), режиссер М.Минкин, сценарий: М.Минкин, А.Подосенов, 26 мин.;

"Центробежная сила", автор сценария и режиссер А.Славин, 26 мин., РЕН – ТВ, Культура, 18.06.02г.

"Неизвестный квадрат Леваневского", 1983г., ЦСДФ. Режиссеры: В.Скитович, Ю.Сальников.

"Рейс, сквозь память", 1987г., ЦСДФ. Режиссер Коновалов В., код 18701435, № 1435, 5 частей.

"Дальше всех, быстрее всех, выше всех!" (В телепередаче С.П.Капицы "Очевидное – невероятное", начала 80х гг.).

"Челюскинцы", Ленфильм, 2 серии, 1984г. Автор сценария О.И.Курганов. Режиссер М.Ершов.

"Цивилизация. Сигизмунд Леваневский", ОРТ, 18.08.2002г.

"Папанинцы", 1938г. Рисованный. Режиссер И.Лазарчук. Фильм на экран не вышел.

"Валерий Чкалов", 1941г. Режиссер оператор А. Гинцбург, музыка -В. Пушкин, 1 серия, "Ленфильм", 82 мин.

"Небо далекое, близкое", режиссер С.С.Школьников, Таллинфильм.

"Крылья" ("Полярная авиация", "Тяжелая авиация"), А. Разбаш, телекомпания «ВИД», ЗАО «Крылья – Медиа», 2003г.

«Тайна гибели самолета «Максим Горький.», «Самолет «Максим Горький», Дмитрий Дёмин, РТР, 07.11.2000г.

"Ленинградское дело. НКВД против полярников" (РТР-планета, 16.10.2003г.). Автор проекта Бэла Куркова, режиссер Дмитрий Желковский, оператор Игорь Попов. ООО «ДТВ» по заказу ГТРК «Культура», 2002г.

"Ордена ушедшей страны", **"Золотая Звезда Героя"**, 2003г. (РТР-планета, 24.11.2003г.).

"Искатели. По следам пропавшей экспедиции", 2004 г., ТРК "Цивилизация" по заказу ОАО "Первый канал", идея программы Ю. Исаченков, С. Ильин-Козловский.

"Рукопожатие через полюс". Режиссер Ю.Сальников, 1975г.

"Перелет, ставший легендой". Режиссер И.Бессарабов,1975г.

"Валерий Чкалов",ТВЦ.,2004г.Авторы фильма:М.Дегтярь,Э.Дубровский.

"Кремлевские асы", 2004г. Режиссер Михаил Минкин. Авторы сценария: Ю. Каминский, М. Минкин. Автор текста - Р. Гуревич. Студия ООО "Классика-Фильм" по заказу ФГУП, "Телеканал "Россия".

"Дуга большого круга". Режиссер С.Белянинов,1982г.

"В небе и на земле". Режиссер С.Зеликин,1983г.

"Река и небо". Горьковское ТВ,1970г.

"Тайны века. Последний полет Валерия". "Останкино" по заказу ОАО "Первый канал",2002г.

Дополнительная полезная информация.

http://www.polarpost.ru/Library/Taina_3pereleta/main-3perelet.html

<http://www.avsim.su/f/dokumentaciya-obshego-znacheniya-16/tayna-tretego-perelyota-ili-ceytnot-levanevskogo--22446.html>

<http://www.zovneba.irk.ru/text.html>

<http://www.proza.ru/2006/06/02-275>

<http://www.skyvoyage.ru/pages/288>

<http://ilp-p.narod.ru/n209/index.htm>

<http://www.polarmuseum.ru/oldnp/209/209.htm>

http://www.polarmuseum.ru/oldnp/209_1/209_1.htm

Эстония,Таллинн,2010 г.Свидетельство о публикации №1606020275

