

Тайна третьего перелёта или цейтнот Леваневского.

Автор-составитель Костарев Евгений Юрьевич.



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.**



С отцом в 1980г.

Предисловие.

Все 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. Автор проанализировал большой массив этой литературы, использовал многие публикации на русском языке. Была проделана огромная многолетняя работа. Но так как почти все материалы были заимствованы автором из различных разрозненных источников (они даны в подстрочных примечаниях и в конце книги), то поэтому он не претендует на авторство в прямом смысле этого слова, о чем честно здесь всех предупреждает, он просто подобрал нужные материалы, проанализировал их, обобщил и свел воедино. Конечно, это стоило ему больших усилий, но его цель состоит в том, чтобы просветить молодежь и гражданскую общественность о первых дальних беспосадочных межконтинентальных трансарктических перелетах и нацелить людей на возобновление поисков пропавшего без вести много лет назад при загадочных обстоятельствах советского самолета Н-209 с экипажем в шесть человек, под командованием Героя Советского Союза морского и полярного летчика **С. А. Леваневского**. Тем более, что зацепки, где искать самолет, есть...

Цель эта совсем не коммерческая, а благородная и патриотическая:
Родина - не должна забывать своих героев.



Экипаж самолета Н-209.

Часть 1.

Начало.

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

Боевой призыв Советского правительства.

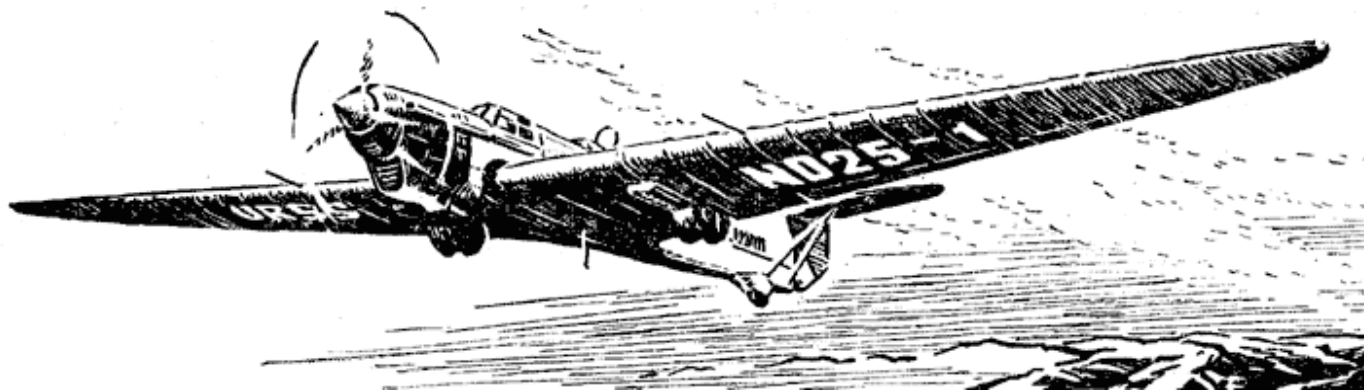
Осенью 1934 г. Героя Советского Союза, морского полярного летчика, Сигизмунда Александровича Леваневского привлекли полеты на дальность- в СССР ему первому принадлежала идея перелета через Северный полюс из Москвы в США.



С.А.Леваневский.

Правительство СССР к этому проекту отнеслось с большим интересом и Кремль поддержал идею трансполярного беспосадочного перелета.

С. Леваневский – фигура неоднозначная. Прославился он в челюскинской эпопее. Он имел большой опыт морского пилота в полетах на Севере и пользовался непререкаемым авторитетом. Но первая его попытка в августе 1935 г. перелететь через полюс в США на одномоторном туполевском самолете **АНТ-25** с Г. Ф. Байдуковым и В. И. Левченко не увенчалась успехом.



Самолет АНТ-25.



Байдуков,Беляков,Гуревич,Леваневский,Левченко,1935г.

Из-за неисправности маслосистемы над Баренцевым морем самолет возвратился обратно. После этого Леваневский стал сторонником дальних перелетов, но только на многомоторных самолетах. Он высказал мнение, что на одномоторном самолете лететь через Северный полюс невозможно и поругался с конструктором самолёта А.Н.Туполевым, обвинив его на глазах у И.В.Сталина во вредительстве-страшной для 30х гг. статье... Мнение Леваневского о том, что подобные перелёты необходимо выполнять на многомоторных самолётах поддержали многие-считали, что длительные и сложные перелеты надо выполнять на многомоторных самолетах

...

Несмотря на неудачу, завоевание севера советскими летчиками стремительно продолжалось.

Через год в обстановке полной секретности началась практическая подготовка к броске в район Северного полюса четырех четырехмоторных самолетов **АНТ-6 (ТБ-3)** и одного двухмоторного **Р-6 (АНТ-7)**. Они должны были доставить участников научно-исследовательской экспедиции (Папанин, Ширшов, Федоров, Кренкель) и необходимый груз на дрейфующий лед. Готовилась уникальная экспедиция. Ей дали кодовое название **«Северный полюс-1» (СП-1)**. Руководил ею академик О. Ю. Шмидт и его заместитель по летной части М. И. Шевелев. Командирами воздушных кораблей назначили М. В. Водопьянова (флагман), В. С. Молокова, А. Д. Алексева. Предполагалось, что четвертый экипаж возглавит С. А. Леваневский, но вскоре он получил, на заседании Политбюро разрешение на повторный перелет из СССР в США, поэтому вместо Леваневского командиром стал известный дальневосточный летчик И. П. Мазурук. Сам Леваневский высказался за парашютный десант. Его поддержали В.Чкалов и М.Слепнев.

29.3-21.5 1936 г. М. В. Водопьянов, второй пилот В. М. Махоткин (летчик Махоткин в 40-е гг. по клеветническому навету будет арестован органами НКВД), штурман В. И. Аккуратов, радист С. А. Иванов, бортмеханики Ф.И. Бассейн и

В.Л.Ивашина на самолете **П-5- Н-127** совершили рекогносцировочный полет на остров Рудольфа Земли Франца-Иосифа с целью выяснить, возможно ли построить там опорную базу экспедиции «Север-1». Летчики выполнили задание и выяснили, что базу построить можно.

Летом 1936 г. на Рудольф прибыла группа строителей и механиков, и более 20 из них остались на зимовку.

Для полярной экспедиции были выбраны серийные туполевские машины АНТ-6 (военный вариант этого самолета обозначался ТБ-3). Эти самолеты выпускались серийно с 1932-го по 1937 год. АНТ-6 (ТБ-3) был свободнонесущим монопланом с четырьмя двигателями. Четыре мотора были прикреплены на консольных фермах к носовой части крыла, по два с каждой стороны фюзеляжа.



ТБ-3.

В середине 30-х гг. XX века СССР был единственной страной, наладившей массовое производство таких огромных самолетов, как ТБ-3. Основным их выпуском руководил сам А.Н.Туполев, назначенный главным инженером управления авиационной промышленности Наркомтяжпрома. Прежде названия самолетов конструкции А.Н.Туполева образовывалось из начальных букв имени, отчества и фамилии конструктора - АНТ; теперь название дают две первые буквы фамилии конструктора – ТУ.

ТБ-3 оказал решающее влияние на дальнейшее развитие бомбардировочной авиации, как отечественной, так и зарубежной. Этот самолет продолжил дорогу для создания тяжелых сухопутных самолетов и предопределил наиболее рациональную схему их конструкции. 818 ТБ-3 являлись основной советской бомбардировочной авиации в предвоенные годы. К сожалению, не один из них не сохранился до наших дней.



ТБ-3 в небе Москвы.

АНТ-6 не могли совершать беспосадочные перелеты к полюсу, поэтому были тщательно подготовлены промежуточные аэропорты. Сами самолеты подверглись (моторы – тоже) некоторым переделкам с учетом специфики работы в условиях Арктики, поэтому отличались от однотипных с ними АНТ-6 (ТБ-3) застекленными кабинами летчиков, дополнительными бензобаками, установленными в бомбовом отсеке, трехлопастными металлическими винтами на двигателях, оранжевой окраской и одинарными шасси. На АНТ-6 установили также новые радиооборудование и некоторые приборы. Реконструкции подверглись и все внутренние помещения самолетов. Им дали название **«Авиаарктика»**.



"АВИААРКТИКА".

Подготовка к полету продолжалась 2 месяца.



Папанинцы.

Личный состав высокоширотной секретной экспедиции «Север-1» весной 1937г. (многие из них потом участвовали в поисках самолета Н-209 в 1937-1938гг.), 43 человека:

Начальник дрейфующей станции «СП-1» И.Д.Папанин. Начальник экспедиции О.Ю.Шмидт, начальник Главсевморпути, академик.

Гидролог-гидробиолог П.П.Ширшов, астроном – магнитолог Е.К.Федоров, радист Э.Т.Кренкель.

Командир летного отряда и заместитель начальника экспедиции по летной части М.И.Шевелев, начальник управления полярной авиации Главсевморпути. Парторг А.А.Догмаров, представитель Главсевморпути.

Самолет Н-170 (флагман): командир Герой Советского Союза М.В.Водопьянов, второй пилот М.С.Бабушкин, флагштурман ВВС комбирг И.Т.Спирин, бортрадист С.И.Иванов (Бортрадист С.И.Иванов в 1938 года умрет в Москве от воспаления легких.), инженер эксплуатационно-ремонтного отдела (ЭРО) авиазавода им. Фрунзе К.Н.Морозов,старший бортмеханик Ф.Бассейн,бортмеханик П.Петенин.

Самолет Н-171: командир Герой Советского Союза В.С.Молоков, второй пилот Г.К.Орлов, штурман А.А.Ристлянд (Штурман А.А.Ристлянд погибнет 6 февраля 1938г. при катастрофе дирижабля «В-6» под Кадалакшей, в Карелии.), бортрадист Н.Н.Стромилов, бортмеханик В.Л.Ивашин, С.К.Фуртецкий (или Фрутецкий).

Самолет Н-172: командир А.Д.Алексеев, второй пилот Я.Д.Мошковский, штурман-радист Н.М.Жуков, бортмеханики И.Д.Шмандин, В.Г.Зинкин (или Гинкин),первый

бортмеханик К.Н.Сугробов (он погибнет в войну).

Самолет Н-166: командир П.Г.Головин, штурман А.С.Волков, бортрадист Н.Н.Стромилов (с Н-171), бортмеханики Н.Л.Кекушев (Н.Л.Кекушев в 1948 г. будет арестован НКВД по клеветническому навету.), В.Д.Терентьев.

Самолет Н-169: командир И.П.Мазурук, второй пилот М.И.Козлов, штурман-бортрадист В.И.Аккуратов, бортмеханик П.Д.Шекуров, инженер Д.А.Тимофеев (по совместительству и 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 – газеты «Правды» Л.К.Бронтман, «Известий» - Э.С.Виленский (после экспедиции он умрет под операционным ножом).



Участники воздушной экспедиции на Северный полюс. Слева направо И.Т. Спирин, М. И. Шевелев, М. С. Бабушкин, О. Ю. Шмидт, М. В. Водопьянов, А. Д. Алексеев, В. С. Молоков.

Вылетели они с Центрального аэродрома Москвы 22.3.37 г. в 07 часов утра.



Водопьянов, Шмидт, Бабушкин перед вылетом.

Ранняя весна с исключительно скверной погодой тормозила движения экспедиции. К тому же сами самолеты были очень тихоходными. После посадки в Холмогорах самолеты вылетели в Нарьян-Мар только 30 марта и 19 апреля совершили посадку на острове Рудольф.

5 мая летчик Павел Георгиевич Головин и еще 4 человека на самолете-разведчике Р-6 (АНТ-7) вылетели с острова Рудольфа на полюс в разведывательный полет.



"СССР-Н-166".

Через 5 часов они достигли полюса и вернулись на базовый аэродром... Но здесь следует указать, что в конце апреля 1940 года Герой Советского Союза полковник П.Г. Головин погибнет при испытании двухмоторного самолета **«ВИТ»** (воздушный истребитель танков, он же **БПБ** – ближний пикирующий бомбардировщик) конструкции Поликарпова. Из-за ошибок, допущенных при проектировании, самолет разрушился в воздухе, похоронив под своими обломками экипаж. Так погиб первый советский летчик, пролетевший над Северным полюсом. Было ему тогда 30 лет. Вместе с ним погибли ведущий инженер К.Н.Александров и бортмеханик Н.Г.Добров...



П.Г.Головин.

А тогда, в 1937 году 21 мая, после полёта Головина, флагманский самолет Водопьянова АНТ-6-"Авиаарктика"- Н-170 впервые в истории успешно приземлился в район Северного полюса на огромную льдину толщиной в три метра, и площадью 4 кв. км. у 89 градусов 26 минут с.ш., 78 градусов з.д. Вскоре туда прилетели остальные самолеты экспедиции.



С этого дня в Москве решили, что Арктика покорена советскими людьми, и можно думать о том, как осуществлять над ней международные перелёты из СССР в США или Канаду. Для проверки данной смелой идеи было принято решение, что будут осуществлены беспосадочные перелёты из Москвы в США на туполевском самолёте АНТ-25 экипажами В.Чкалова и М.Громова. Леваневскому предложили лететь третьим... Но, если Чкалову и Громову достались самолёты АНТ-25-Туполева, с кем Леваневский поссорился и не желал иметь никаких дел, то ему-Леваневскому-автору идеи беспосадочного трансарктического перелёта лететь через Северный полюс было не на чем...

15 июня 1937г. все самолёты экспедиции «Север-1» ушли в Москву. В столицу они прилетели 25 июня 1937 года в 17 часов. По указанию правительства на о. Рудольфа остался самолёт "Авиаарктика"- Н-169 с экипажем И.П.Мазурука для обеспечения безопасности дрейфа папанинцев. В Москву он вернулся только через 13 месяцев.



*Поселок дремлет в снегу по пояс,
морозный ветер стучится в дверь.
Москва далеко и рядом полюс-
но этой географии не верь...*

Из песни «Далекий полярный поселок».,
стихи Л. ДЕРБЕНЕВА. музыка А. ОСТРОВСКОГО.

Часть 2.

Самолет ДБ-А (И-209).

*«Трудовой народ, строй
Воздушный флот!»*

Лозунг первых пятилеток.

Перед Леваненским со всей остротой встал вопрос- на чем лететь через Северный полюс? 25 мая 1937 года в 16.00 летчиков Чкалова, Байдукова и Леваненского вызвали на заседание Политбюро. Беседа длилась более полутора часов. Присутствовали Сталин, Молотов, Ворошилов. Позже подъехали Каганович и Алкснис. С экипажем Чкалова было все ясно, его самолет АНТ-25 был практически готов. У Леваненского же самолета не было, а он автор всего проекта. Тогда К. Е. Ворошилов предложил летчику Байдукову отвезти Леваненского в Фили на завод № 22 имени С. П. Горбунова (ныне завод им. М.В.Хруничева) и показать новый экспериментальный черырёмоторный самолет ДБ-А конструкции В. Ф. Болховитинова.



Бомбардировщик ДБ-А.

10 октября 1936 г. летчик-испытатель М. Ньютиков и М. Липкин (в 1937 г. Михаил Алексеевич Липкин погибнет при испытании самолета конструкции Поликарпова **ВИТ-2**) подняли на нем груз весом 10 тонн на высоту 7032 метра, а через 10 дней- 13 тонн на 4535 метров. А 14 мая 1937 г. испытатели Г. Байдуков и Н. Кастанаев установили на самолете ДБ-А два рекорда скорости – 280 и 246 км/ч. с грузом 5 тонн на дальность 1000 и 2000 км. Они пролетели по маршруту Москва-Мелитополь-Москва (2002,6 км.) за 7 часов 8 минут 11,7 секунд. Командиром в этом перелете был Г. Байдуков, вторым пилотом- Н. Кастанаев, радистом- штурманом Л. Кербер.

На заседании Политбюро 25 мая 1937 года кто-то спросил В.П.Чкалова: « не слишком ли рисковано лететь на одномоторном самолете? » Чкалов ответил, что

на одном моторе лететь 100% риска, а на четырех – четыреста!... В шутке была известная доля истины. Ведь ресурс авиационных моторов в те годы составлял 100 часов работы. После чего они должны идти в ремонт!

По дороге на завод Байдуков, посоветовавшись с Чкаловым, пригласил Леваневского лететь с ним на АНТ-25 командиром. Самолета у него нет, а он автор идеи перелета через полюс. Но Сигизмунд Александрович, будучи человеком твердым, повторил, что свое решение об отказе от одномоторного самолета он не изменил...

Когда на заводе открыли ангар и Сигизмунд увидел самолет, он им залюбовался. Байдуков попросил приехать Болховитинова, сказал, что на машину нашелся «покупатель».

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

- Дело пустяк, - попросил 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!!!

Болховитинов (да и Байдуков тоже) резко отрицательно отнесся к идее использования единственного ДБ-А, проходящего летные испытания, для трансполярного полета. Это был военный бомбардировщик, совершенно не приспособленный к полетам на севере. Но Байдуков, помня приказ Ворошилова, тут же позволил наркому авиационной промышленности М.Кагановичу, обрисовал ситуацию, сказал, что конструктор категорически против. Нарком потребовал к телефону Болховитинова и устроил ему форменный разнос. Стало ясно, что решение «наверху» уже принято и обратного хода нет. А самолет то был экспериментальный. Болховитинов был срочно вызван из Казани...

На ДБ-А многое делалось впервые, поэтому и мороки хватало. Трясло все и крыло, и центроплан, и оперение. Много хлопот доставалось из-за флетнера (пластина на задней кромке руля, помогающая снять нагрузки со штурвала). Крепление двигателей не заладилось из-за слишком жестких моторам. Из-за этого вечно лопались какие-то трубки, текли радиаторы и механикам частенько приходилось ремонтировать двигатели в полете. А как только двигатели перегревались – отказывали свечи и летчикам приходилось лететь на трех моторах, попеременно давая отдохнуть четвертому. В ходе летных испытаний не раз возникали аварийные ситуации. Так, 11 марта 1936 г. на высоте 2000 метров из-за прекращения подачи горючего отключились все четыре мотора, и только самообладание и хорошая реакция летчиков, переведших самолет из набора высоты в горизонтальный полет, позволили избежать аварии. 21 мая 1936-го на 67-ой посадке из-за производственного дефекта подломилась стойка шасси. Эти и другие дефекты оперативно устранялись заводской бригадой. **Перечень недостатков ДБ-А состоял из 38 пунктов, в т. ч. :**

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. горят патрубки выхлопных коллекторов;

6. неточные показания дают газоанализаторы;

7. плохой обзор из низковатой кабины пилотов мешает при посадке;

8. четыре мотора не отличаются большой мощностью.

Для устранения некоторых недоработок необходимы были доработки в винтомоторной группе и хвостовом оперении.

В первых числах июня 1937 г. Байдуков познакомил Леваневского с конструктором Болховитиновым, разработчиками ДБ-А и с ведущим заводским летчиком-испытателем этой машины Кастанаевым, который согласился тут же показать машину в полете. Одетый с иголочки, с внимательным и пристальным взглядом, Леваневский производил впечатление хорошо воспитанного аристократа. Пока шла подготовка к полету, он был очень сдержан и молчалив. Видимо, позиция Болховитинова и Байдукова его огорчала.



Сигизмунд Леваневский на аэродроме Щелково в 1937г.

Кастанаев поднял самолет, набрал высоту, потом спикировал для набора скорости и над аэродромом, на небольшой высоте заложил очень крутой вираж – крылья поставил почти перпендикулярно к земле под углом 90 градусов. Оглушив аэродромный персонал ревом четырех форсированных моторов, он круто пошел

вверх. Самолет был пустой, заправленный только для демонстрации. Кастанаеву легко удавались эффективные фигуры, не свойственные для тяжелого бомбардировщика.

Наблюдая за полетом, Леваневский преобразился. Никто не ожидал от молчаливого гостя столь бурной реакции. Самолет еще не приземлился, а Леваневский сиял, излучая восторг и буквально бросился к Болховитинову: *«Дайте, дайте мне эту машину! Такое показать американцам! Им это не снилось!»* Действительно, машин такого класса у американцев не было. Они еще только начали создавать первую **“летающую крепость”** - **“Боинг-17”**. Леваневский знал американскую технику, того времени и, когда увидел такой тяжелый и элегантный самолет в воздухе, понял, что этой “новинкой” можно удивить кого угодно. Такой машины, несмотря на ее недостатки, еще не было ни в одной стране. ДБ-А по своим характеристикам, полученным во время заводских испытаний, значительно превосходит ТБ-3 и наиболее близкий к нему зарубежный четырехмоторный бомбардировщик **“Фарман-222”**.

На следующий день Леваневский был в Кремле. Затем туда вызвали и Болховитинова. Еще через день Болховитинов собрал в кабинете директора авиазавода Б.Н.Тарасевича (в 1938 г. Тарасевич был замом авиаконструктора Н.Н.Поликарпова и после гибели летчика В.П.Чкалова его репрессировали...), команду конструкторов, которой было объявлено, что правительство удовлетворило просьбу Леваневского и разрешило совершить на ДБ-А перелет по маршруту Москва-Северный полюс-Аляска. Самолету присвоили индекс полярной авиации **Н-209** и позывной **“РЛ”** (Релел, т.е. **Радио Леваневского**)...





Болховитинов, Черток, Леваневский.

Страна Советов одной из первых в мире начала создавать тяжелые транспортные самолеты. В начале 30-х гг. XX века в небо поднялся четырехмоторный бомбардировщик А.Н.Туполева ТБ-3 (АНТ-6). Цельнометаллический гигант был сделан по передовой для того времени технологии – с обшивкой из гофрированного алюминия, прочность и жесткость которого существенно выше, чем у гладких листов. Но такая обшивка имела существенный недостаток: она резко увеличивала сопротивление за счет большой площади так называемой “смачиваемой” поверхности. “Гофры” значительно снижали дальность и скорость полета. Поэтому с появлением прочного и жесткого дюралюминия представилась возможность создавать тяжелые самолеты нового поколения - с гладкой обшивкой. Одной из первых таких машин стал дальний бомбардировщик, спроектированный конструкторской группой (около 20 человек) Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Возглавлял этот коллектив талантливый конструктор, начальник кафедры дипломного проектирования, военинженер 1го ранга В.Ф. Болховитинов. Ему помогали: его заместитель по конструкторской части военинженер 1го ранга Сабуров (или Замбуров, Самбуроз?), военинженер 1го ранга М.М. Шишмарев (конструкция и расчеты на прочность, шасси), военинженер 1го ранга Я.М. Карицкес (аэродинамика), заводские инженеры: Б.Е. Черток и Н.И. Бузуков (или Базенков) (радиооборудование), военный инженер И.Ф. Фролов (летные испытания), В.П. Мишин (механика), инженер-моторист Родзевич (из КБ Туполева), инженеры А.А. Енгибарян (навигационные приборы) из Глававиапрома и Чижиков (навигационные приборы), Исаев (конструирование полубубирающего шасси), Карпов, бортмеханик Меркулов, инженер Траскян (или Траскин; радиоприборы), Розенфельд, по горючему-инженеры Коламацкий и Зеленяк, охлаждение масла сделали по системе инженера Майзенберга.

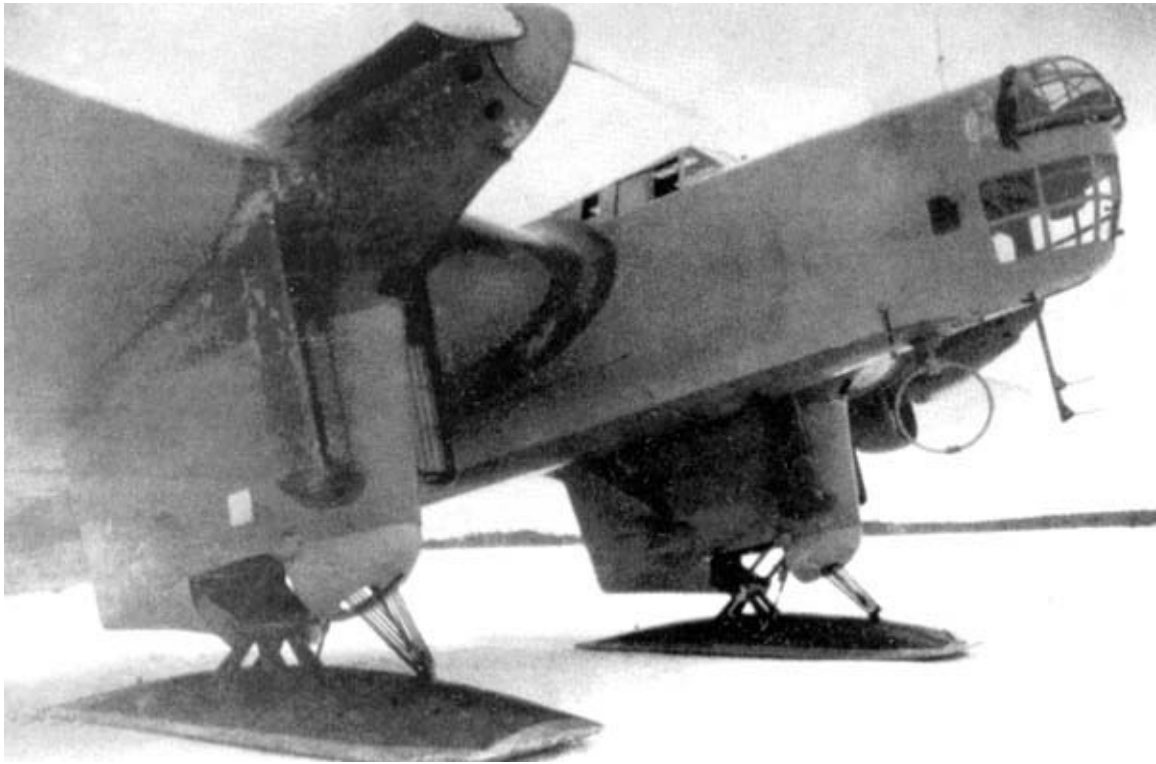


Вскоре бригаду Болховитинова перевели из Казани в Филя на авиазавод № 22, организовав там КБ-22. По мнению высококвалифицированных ученых и инженеров Академии серийный самолет АНТ-6 (ТБ-3, Г-2) можно было значительно улучшить по аэродинамическим и прочностным качествам. Завод, выпускавший эти самолеты, был заинтересован в такой работе. Технические требования к новому самолету становились весьма жесткими: скорость должна составлять не меньше 310 км/ч, потолок 6-7 тыс. м., грузоподъемность до 5 тонн.

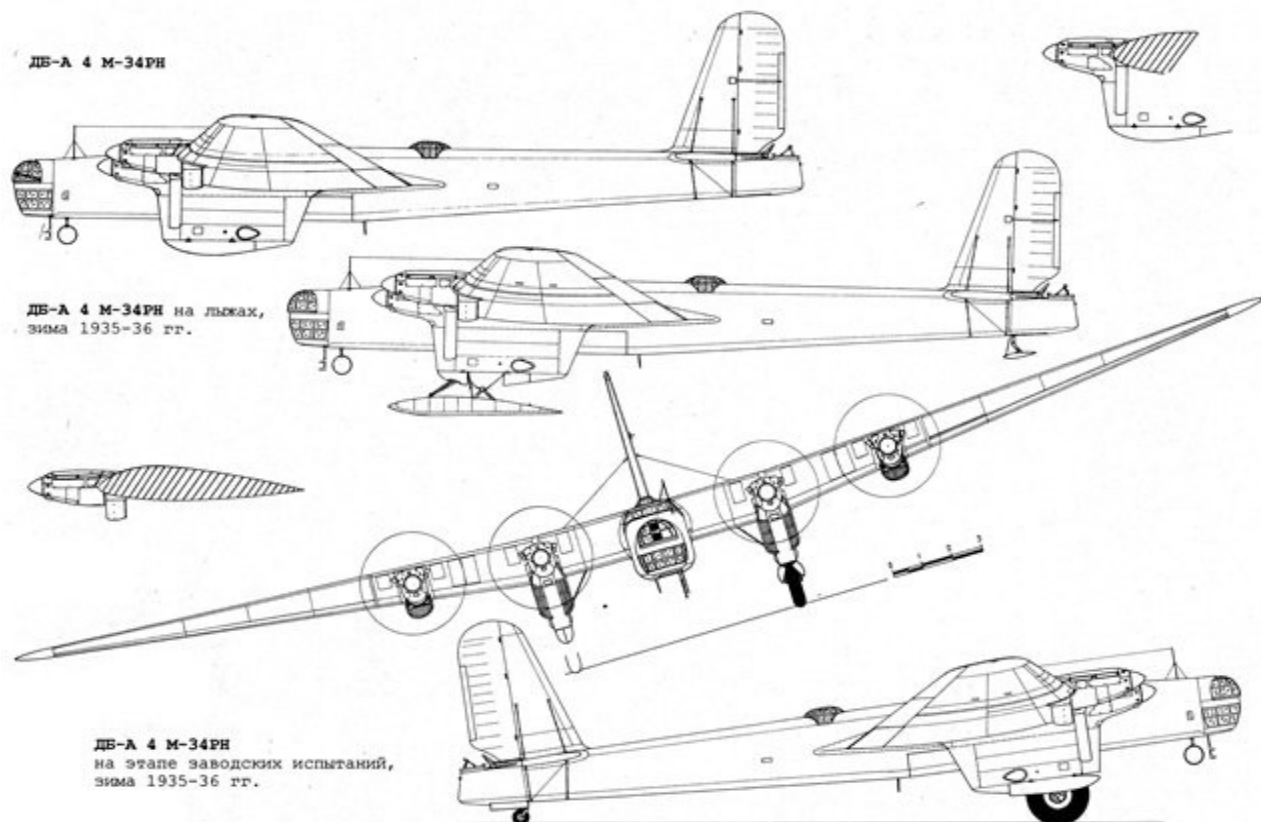


Работы по проектированию и постройке бомбардировщика, получившего название ДБ-А – дальний бомбардировщик Академии (заводской индекс “22А”) – вскоре начались. По существующим не узаконенным нормам на проектирование и постройку нового самолета отводится 4-5 и даже больше лет. Спроектировали же и

построили ДБ-А всего за год (!), только его проектирование заняло всего 5 месяцев. В ноябре 1934 г. первый экземпляр самолета был готов.



02 мая 1935 г. самолёт был показан Сталину, Ворошилову, Алкснису, Орджоникидзе и Кагановичу на Центральном аэродроме им. Фрунзе. Сталин остался очень доволен новым бомбардировщиком. Он являл собой значительный шаг в проектировании многомоторных машин. Заводчане ласково называли самолет “Аннушка”. Гладкая обшивка вместо гофрированной, полумонококовый более современный и прочный фюзеляж, воздушные металлические винты, полубирующиеся шасси – “штаны” и полностью убирающиеся хвостовое – “дутик”, сервомотор для управления передней турелью, закрытые фонари кабины летчиков и щитки - приспособления для уменьшения посадочной скорости. Перечень достоинств ДБ-А можно было продолжить. Конструкторы постарались найти в нем применения всем авиастроительным новинкам того времени. В общем, изменений накопилось так много, что вышла не модернизация, а практически новый самолет, унаследовавший от прототипа общую схему, да толстое многолонжеронное крыло.

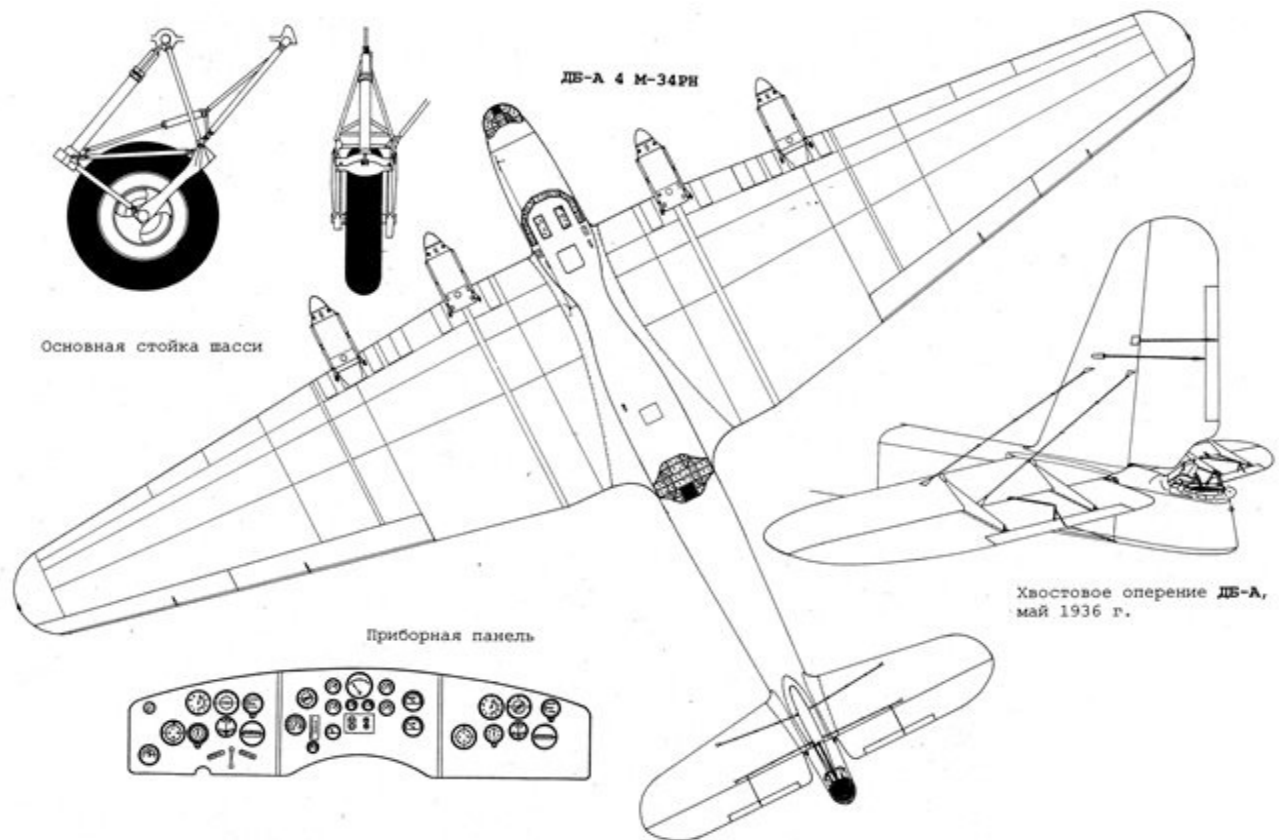


Машина имела следующие основные тактико-технические характеристики:

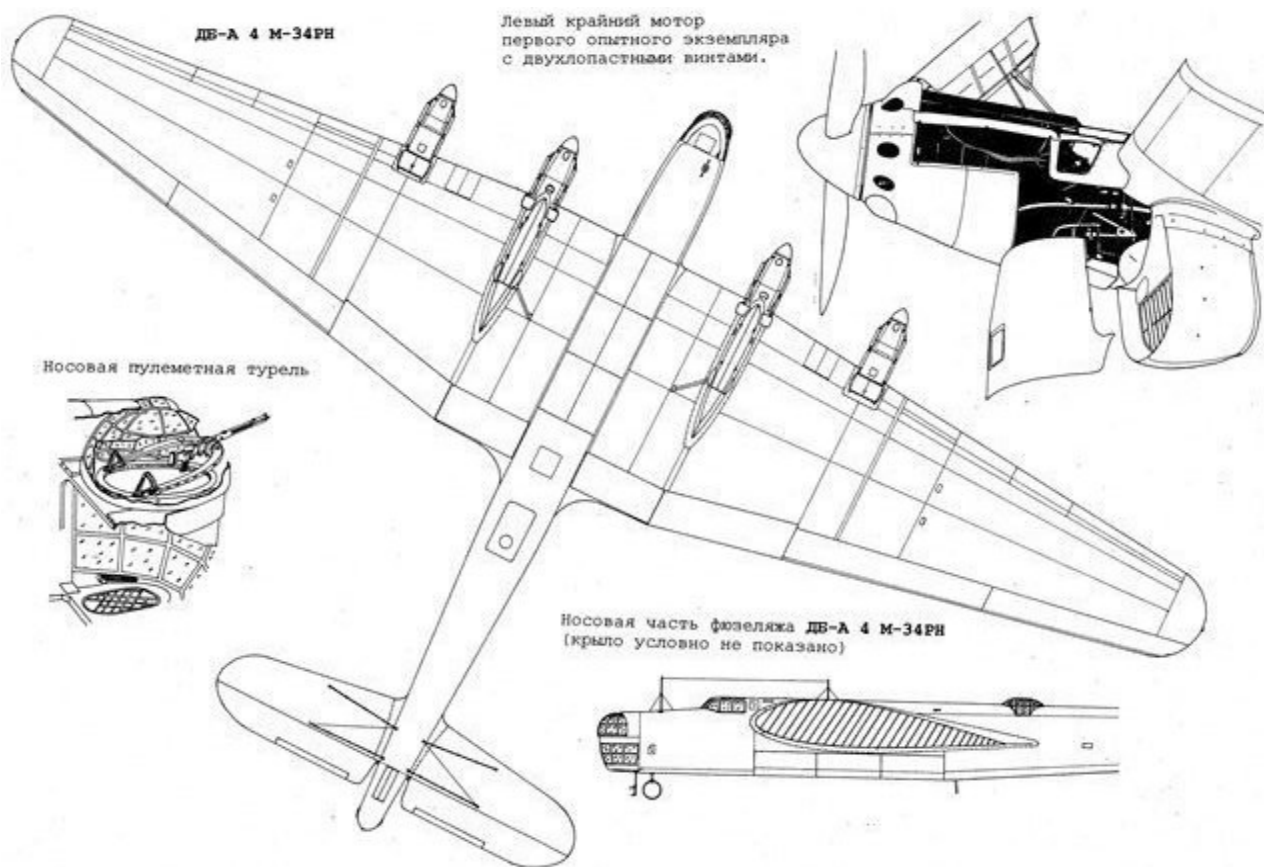
- скорость максимальная у земли 280-300 км/ч;
- крейсерская скорость – 260 км/ч;
- на высоте 4000 метров – 316-330 км/ч;
- посадочная скорость – 80-85 км/ч;
- максимальная скороподъемность – 135 м/мин;
- скороподъемность(средняя)-2,45 м.с;
- набор высоты-мин.(км.)-5(1);56(7);
- вес пустого без вооружения – 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;
- 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;

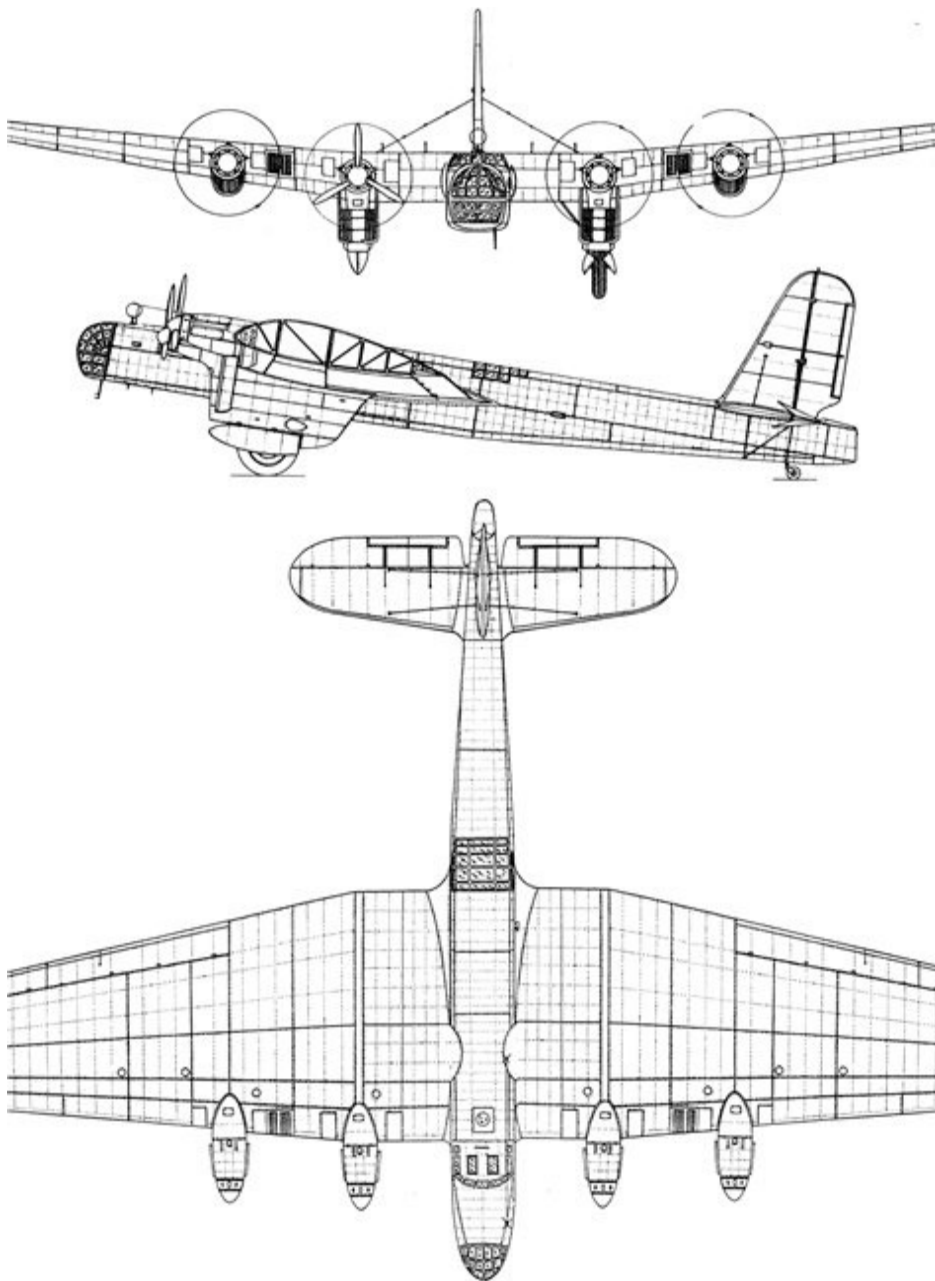
- массовая отдача-30%;
- практическая дальность полета – 4500 км., с дополнительными баками- 8840 км;
- практический потолок – 7220-7730 м;
- диаметр трехлопастных металлических винтов – 4,1 м. (от самолета АНТ-25);
- экипаж – 6-8 человек, военного варианта – 11-13 человек;
- тип ВПУ-сухопутный трехопорный(хвост);
- тип фюзеляжа-однофюзеляжный;
- расположение двигателей-в крыле;
- тип двигателя-поршневой;
- 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.;
- размеры бомболоука-длина-6м.,ширина-2м.



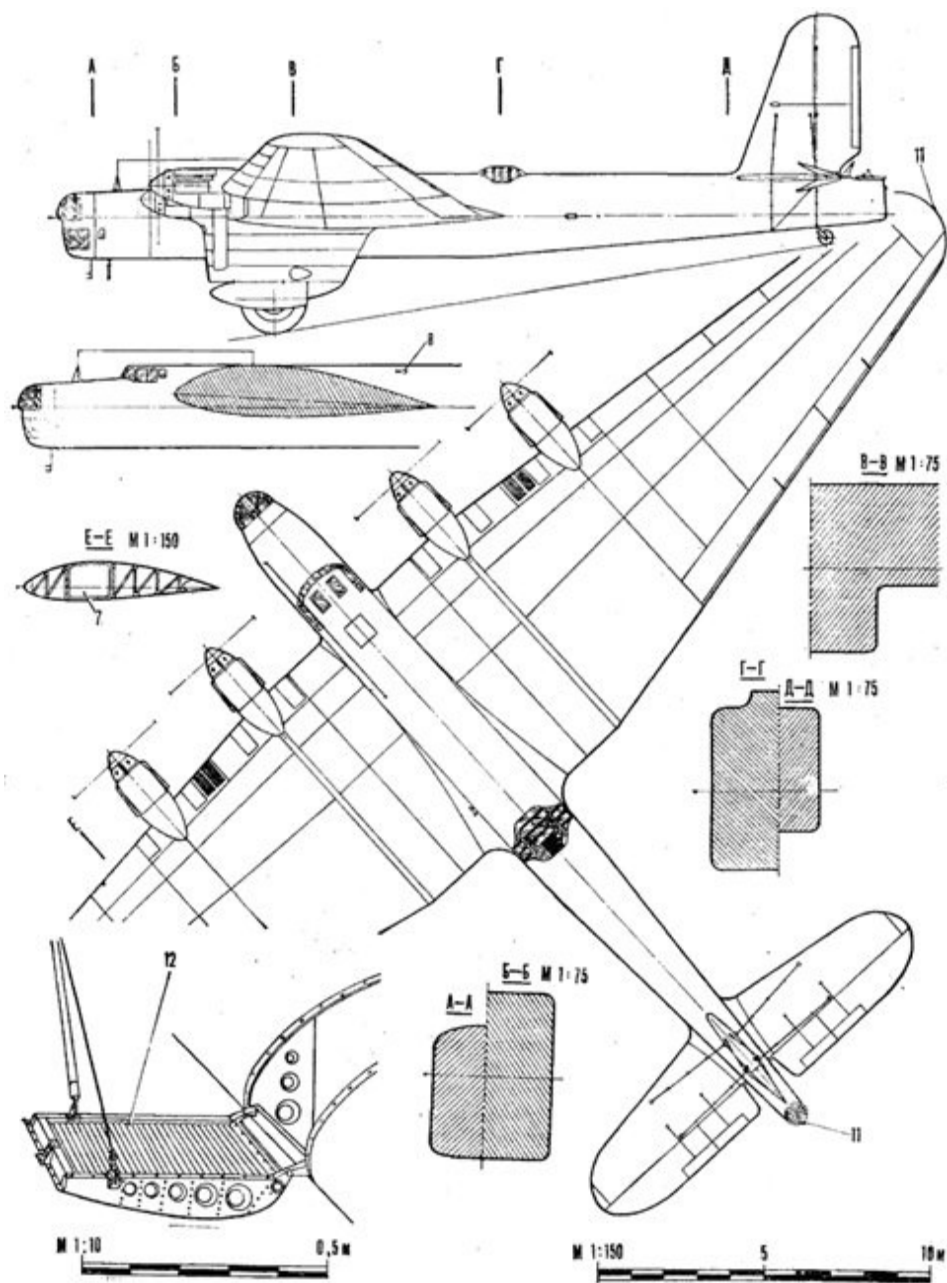
Угол установки лопастей изменялся – при взлете один, на маршруте другой.
Трехлонжеронное крыло почти такое же, как на ТБ-3, толстое, но к фюзеляжу крепилось повыше. Оно состояло из центроплана и консолей. Профиль крыла 20% - толщина в корневом сечении аналогичен профилю крыла самолета ТБ-3. Угол поперечного крыла по оси переднего лонжерона 60 10'' .



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.

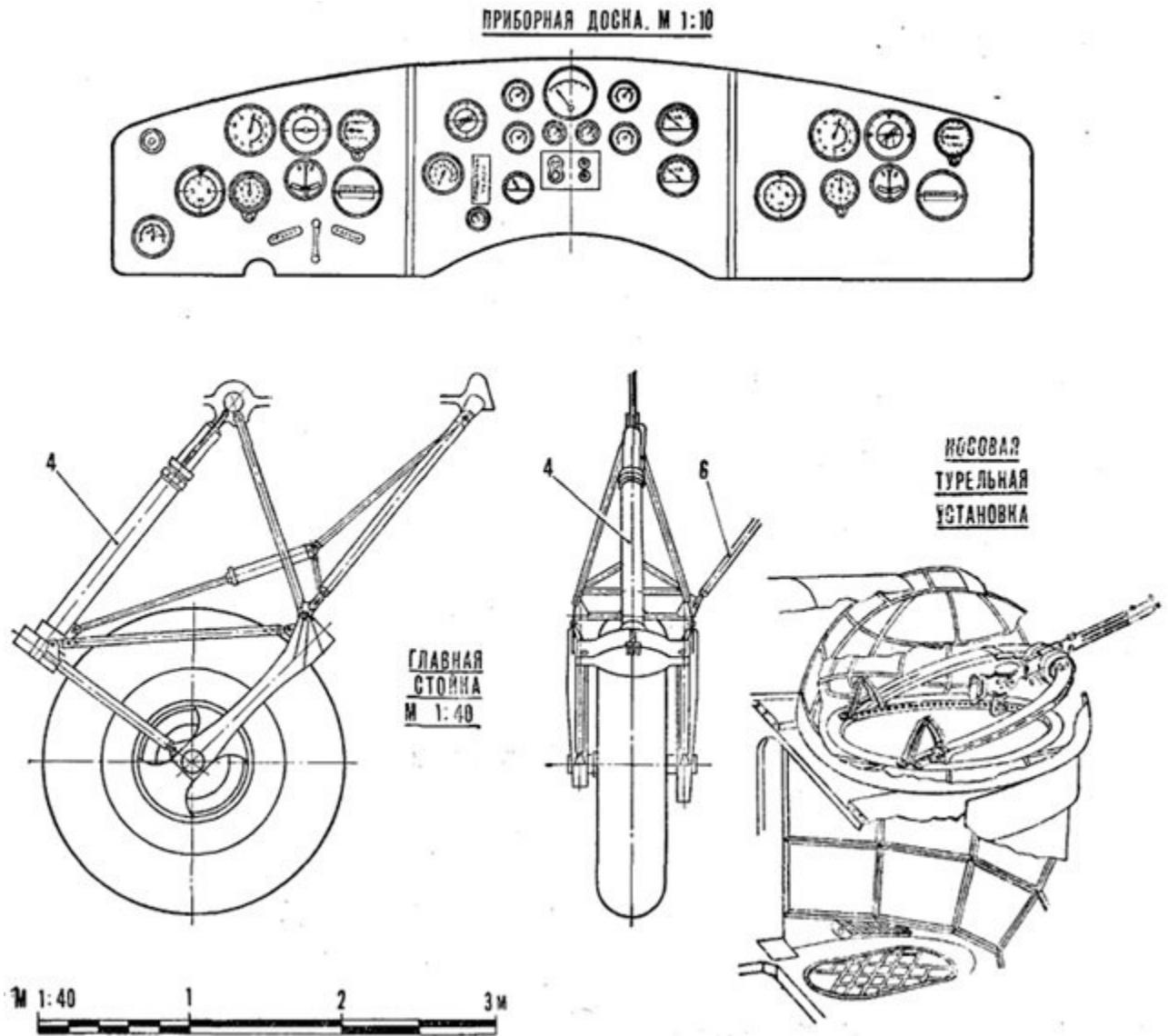


Наземное обслуживание двигателей выполнять со стремянок-мостков, расположенных справа и слева от каждого двигателя, в качестве которых использовались откиннутые наружу части носков крыла, являвшиеся крышками люков, обеспечивавших выход из крыльевых коридоров к двигателям.

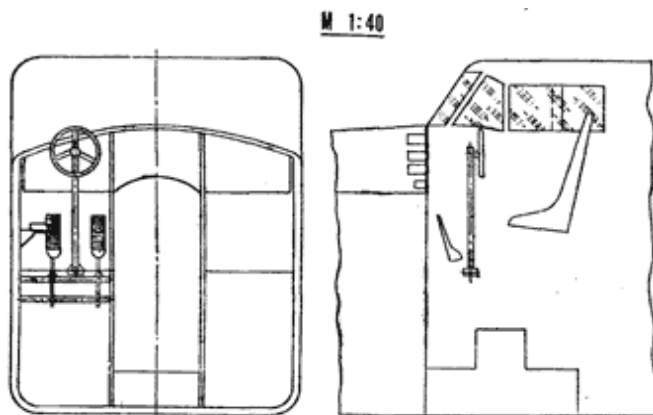


Два маслобака, емкостью 460 л., разделялись герметичными перегородками на две части и находились в носке крыла между моторами. Посадочные щитки Шренка с углом отклонения до 60 градусов. Под крылом устанавливались бомбодержатели, рассчитанные на подвеску 2000 кг. бомб. Для обеспечения посадок ночью на самолете предусматривалось размещение подкрыльевых факелов Хольта (как на АНТ-25 и ТБ-3). Кабины пилотов и штурманов – закрытые, не продуваются. Остекление кабин целлулоидное. Окна носовой штурманской рубки пропускали много света и обеспечивали хороший обзор, а сама она с общим помещением была соединена дверью. Кабины самолета не обогревались. Но экипаж мог в любой момент переодеться в теплое обмундирование. По тому времени ДБ-А был оборудован комплексом приборов, позволяющим уверенно пилотировать машину в

сложных метеоусловиях. Приборная доска в кабине пилотов состояла из трех частей.



На ней располагались: указатель поворота и скольжения, 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 "Фэрчальд". Индикаторы радиоконписа были выведены на три рабочих места: штурмана, первого (левого) и второго (правого) пилота. Фюзеляж представлял собой полумонокок, силовым элементом которого была гладкая обшивка, подкрепленная стрингерами и шпангоутами. Был он прочным, толщина обшивки 0,6-0,8 мм., и просторным. Делился он на отсеки. Штурман мог пройти из носовой кабины к пилотам, а из средней кабины в хвост вел коридор. Двойное управление.

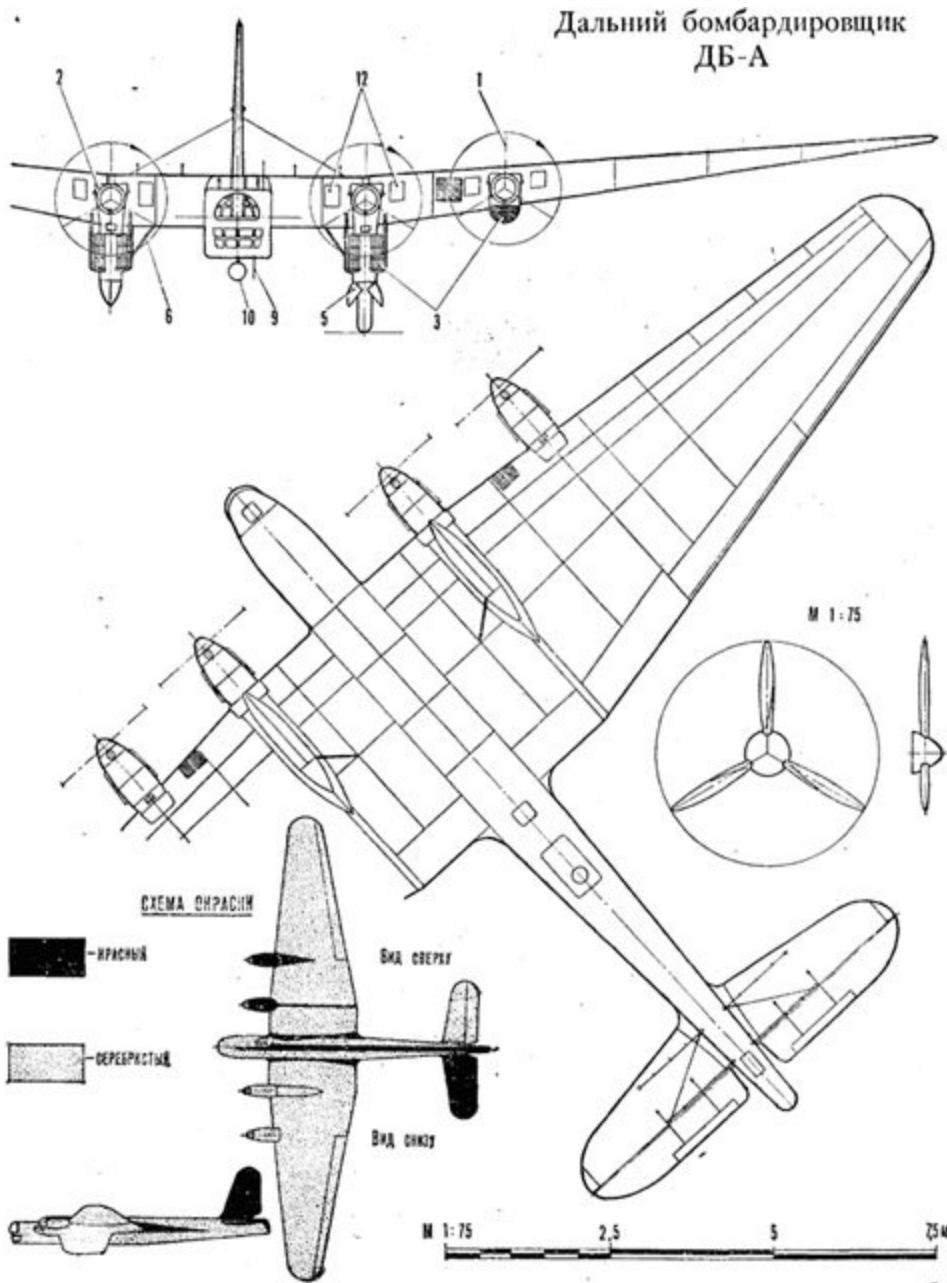


Телефонной связи внутри самолёта не было. Проектом предполагалось установка автопилота АВП-10. Под центропланом располагался бомблюк, вмещающий до 3000 кг. бомб. В носовой части располагалась турельная экранированная установка с пулеметом – ШКАС калибра 7,62 мм. В центральной части фюзеляжа располагалась турельная установка с пушкой ШВАК калибра 20 мм., а в хвосте – кинжальная и кормовая установки с пулеметами ШКАС. Полный боезапас у пулеметов – 3000 патронов, а у пушки – 250 снарядов. Технические требования ВВС к самолету ДБ-А предусматривали возможность переоборудования его в парашютно-десантный вариант силами строевых частей. Элероны, рули высоты и направления снабжены флетнерами. Для весовой компенсации рулей высоты на них устанавливались весовые балансиры, а в системе управления элеронами ввели тросовые полиспаты. Горизонтальное и вертикальное оперение цельнометаллическое.

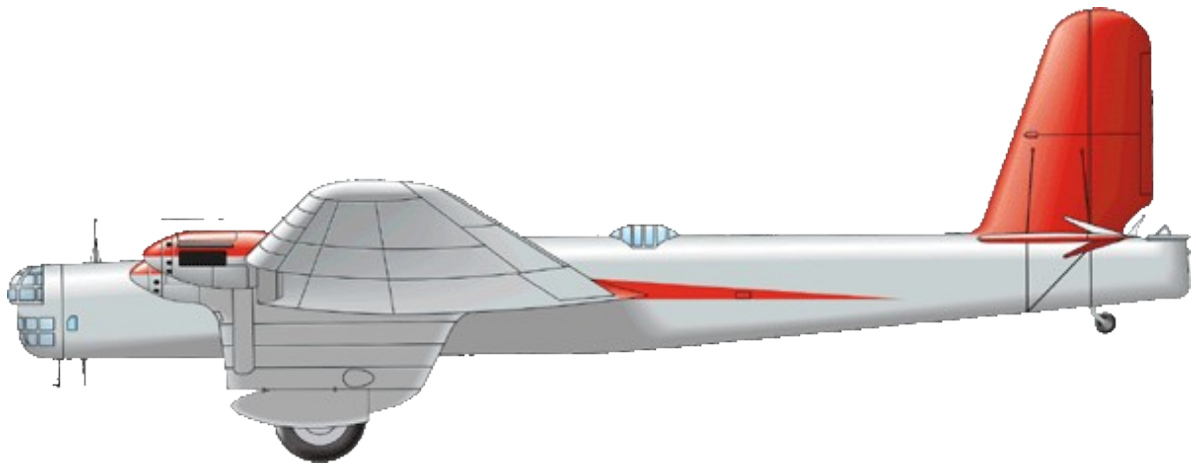


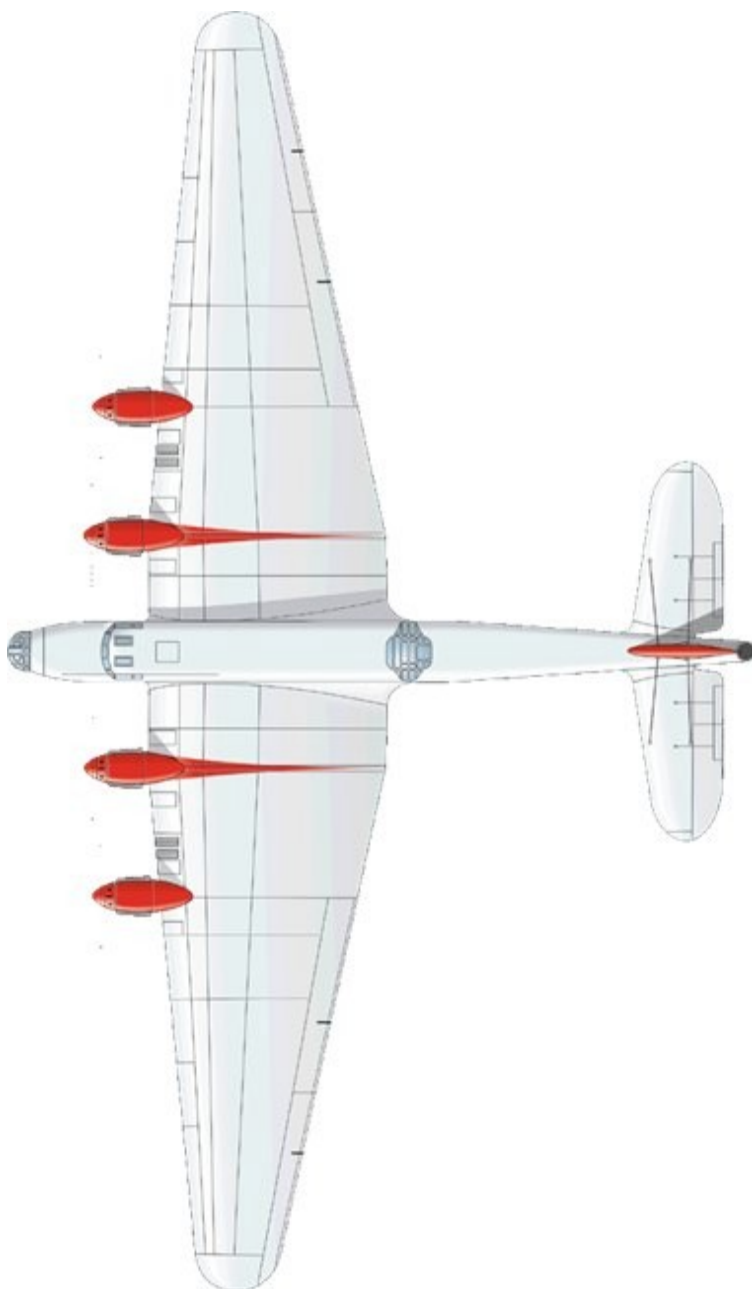
Стабилизатор растягивался сдвоенными расчалками. Основные колеса шасси размером 2000 x 450 мм. Убирались по полетному в специальные обтекатели-"штаны". Шасси крепилось в трех точках: передний узел располагался на втором лонжероне, а два других, включая подкос – на третьем. Амортизаторы основных колес – телескопические, масляные, пневматические. Выпуск колес и посадочных щитков, поворот носовой пулеметной установки, открытие и закрытие бомблюков с помощью сжатого воздуха. На случай отказа гидравлики предусматривалась аварийная система выпуска с помощью ручной лебедки. Но сделать это мог только физически сильный человек. Самолет ДБ-А был первым в СССР самолетом с полубирующими шасси. Для полетов зимой была

предусмотрена возможность крепления лыжного шасси. Амортизация смешенная: шнуровая и масляная. Система электропитания самолета была разработана на заводе Лепсе. В ее разработке принимал участие Голдобенков. Первоначально на ДБ-А устанавливались моторы М-34 РН (номинальная мощность-840 л/с., взлетная-970 л/с.) с двухлопастными деревянными и металлическими винтами. Впоследствии их заменили на двигатели М-34 РНБ (с наддувом) с трехлопастными винтами, шаг которых регулировался на земле. Каждый двигатель весил 700 кг. и оснащался своей маслосистемой, и 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 возникало заворачивание, и он переходил в пологое планирование.



Самолет был окрашен в два цвета – красный (крылья) и серебристый (фюзеляж), военный вариант красился в зеленый цвет, а низ самолета в светло-голубой.





Самолет поднимал 5, 10, 12 тон, и это – не предел. С грузом 2 тонны ДБ-А мог пролететь 7,5 – 8 тысяч км. Тяжелый и огромный самолет красиво и уверенно выполнял фигуры, которые обычно демонстрировал легкий самолет. Аэродинамическое качество самолета было 15 единиц (т. е. с высоты 1000 метров он мог планировать 15 км.). Самолет отлично маневрировал в воздухе, прекрасно планировал и вообще хорошо слушался летчика, нормально рулил, хорошо слушался тормозов, но при движении по земле из кабины летчиков не обеспечивался хороший обзор, и летчик должен был рулить стоя, открыв аварийный люк.



Набор высоты не имел каких-либо особенностей и протекал нормально. Самолет обладал хорошей устойчивостью пути, 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. Закрытая кабина летчиков улучшила условия их работы, но при этом снижался обзор вперед, в плоскости крыльев и назад. Отсутствие видимости концов крыльев делало почти невозможным вождение самолета в строю, и в связи с этим на серийных самолетах ДБ-А рабочие места летчиков было решено поднять на 400 мм.

Неразрушающий метод контроля тогда не было, поэтому ответственные узлы сварки не подвергались, а поскольку самолет был новым на деталях не было маркировки.

Первый полет ДБ-А состоялся 2 мая 1935 г. Тогда его подняли в воздух заводские летчики – испытатели Н. Г. Кастанаев и Я. Н. Моисеев. В дальнейшем второго пилота Моисеева, ввиду его болезни, заменил летчик А. К. Туманский. В состав экипажа входили также инженер Н. Н. Годовиков и Конкин.

Заводские испытания первого экземпляра ДБ-А проходили с конца 1935 г. по 5 марта 1936 г., в основном ими занимался Н. Кастанаев. В марте того же года ДБ-А передали на гос. испытания. Тогда его освоил летчик М. А. Нюхтиков. Проходили они на 124м авиазаводе в Казани. Серия включила 12 машин. У М. Нюхтикова вторым пилотом был Антихин, инженер по вооружению Цветков, а от завода – Волков. В облете приняли участие И. Ф. Петров, А. Н. Кабанов и А. М. Хрипков. Они пришли к выводу, что управляется легче **АНТ-42 (ТБ-7, ПЕ-8)**...

Сотрудники КБ и заводские летчики знали о подготовке чкаловским и громовским экипажами перелетов на двух туполевских самолетах АНТ-25 через Северный полюс в США. Но это были полеты на завоевания абсолютного рекорда дальности. В КБ Болховитинова возникала идея свершить такой же межконтинентальный перелет на ДБ-А, но уже с коммерческой целью, т.е. с грузом. Во время испытательных полетов удалось установить 4 мировых рекорда. Именно рекорды привлекли к ДБ-А внимание Леваневского. Этот самолет мог стать этапным – вслед за АНТ-25.

Часть 3.

Экипаж самолета Н-209.

"В далекий край товарищ улетает..."

Из песни "Любимый город."

Постановлением Политбюро от 10.6.37 г. был утвержден состав экипажа С. А. Леваневского. Экипаж формировался Леваневским и специально созданным штабом перелета. **Командиром** назначался С.А.Леваневский.



Командир самолета Н-209 Леваневский.

Это выглядело несколько странным, ведь он был поляком русского происхождения, да и в 1935г. провалил важное правительственное задание – не долетел до Америки через полюс на туполевском АНТ-25. Ходили слухи, что Леваневский, на самом деле является офицером ГБ и имеет покровителя в верхних эшелонах власти СССР. Считают, что им был нарком внутренних дел СССР в 1934-1936гг. Г.Г.Ягода. Один из руководителей Главсевморпути Н.М.Янсон перед новым, третьем по счету (после триумфа Чкалова и Громова), перелетом через Северный полюс Леваневского написал письмо Сталину с просьбой принять

летчика для обстоятельного (!) разговора о будущем полете. Янсон дал в своем письме Сталину развернутую и откровенную характеристику личности Леваневского. Он отметил его высокую профессиональную культуру, осмотрительность, исполнительность, храбрость, силу воли, но подчеркнул и отрицательные качества Леваневского: чрезмерное упрямство, импульсивность, огромное (!) самолюбие – черта, опасная для летчика, особенно полярного. В своей профессии Леваневский был незаурядным, активным, решительным, и не склонным к сантиментам летчиком, всегда находившим выход из любого положения. Ему принадлежала идея всего предприятия. Полет через полюс стал для него делом чести, смыслом жизни, и он решил добиться его любыми способами. Когда в 1935г. не получился первый разрекламированный перелет через полюс на АНТ-25, он, видимо, сумел убедить Сталина, что второй будет успешным наверняка. Сталин, как политик, отлично понимал, что герои цветут, питаясь кислородом популярности и всенародной любви. Неудачу и опалу они переносят крайне мучительно. Леваневский долго казнил себя за поспешное решение повернуть назад в 1935 г. Исхудал, глаза ввалились. Щадя самолюбие Леваневского, Сталин разрешил ему повторить перелет через полюс на другом самолете. Сталин ему симпатизировал – Леваневский был его любимым летчиком. Поэтому, Сталин опять всячески способствовал Леваневскому, хотя, поначалу, и возражал против нового перелета в 1937 году – по мнению вождя не следовало показывать американцам новый советский бомбардировщик. Возможно, Сталин отдавал должное былым заслугам Леваневского во время гражданской войны и разрешил потом ему взять любой (!) самолет. Пилоту пообещали, что он полетит третьим после Чкалова и Громова. Сталин был человеком настроения. Вот, что вспоминал о Сталине маршал Советского Союза Г.К.Жуков:.. *"Он был страшен. У него знаете, какие глаза были. Какой взгляд – такой, колючий... Иногда он бывал в хорошем настроении. Но это бывало редко. Когда успех в международных делах или военных. Тогда он мог даже петь, иногда. Не лишен был юмора. Но это бывало редко. К нему, как на ужас, шли. Да, когда он вызывал, к нему шли, как на ужас."*

Но Сталин любил летчиков и авиацию, даже один из его сыновей – Василий – был летчиком. Вот, что говорил сам Сталин газете "Правда" 25 января 1939 г:.. *"Должен признаться, что я люблю летчиков. Если я узнаю, что какого-нибудь летчика обижают, у меня прямо сердце болит."*



Сталин и Ворошилов. Плакат 30-х гг.

Тем не менее, Леваневский был хорошим пилотом, который сильно любил авиацию. Был бы плохим – Сталин не разрешил бы ему новый полет через полюс. Разрешил... и потом пожалел об этом... Летал Леваневский красиво, грамотно, полеты любил до самозабвения. Технику знал досконально. С 1933г. по август 1937г. он совершил больше всех межконтинентальных перелетов. Четыре раза летал между Чукоткой и Аляской – над Беринговым морем – удачно, один – через полюс – неудачно. Теперь ему предстояло лететь через полюс второй раз. Он приземлялся и взлетал в необитаемых местах Аляски, Канадской Арктики, советского арктического побережья. Своими полетами привлек внимание к трансполярным маршрутам. Семнадцати лет он, сын питерского рабочего, ушел на гражданскую войну, а отвоевавшись, стал учиться- окончил школу морских летчиков в Севастополе. Спасал челюскинцев, учил молодых пилотов, испытывал новые самолеты, награжден орденами, Герой Советского Союза №2! Он, кстати, стал прототипом героя романа В.Каверина *“Два капитана”* – Сани Григорьева. Кроме авиации Леваневский любил езду на мотоцикле, охоту, кинооператорство, рыбную ловлю, книги и музыку.

Вторым пилотом был назначен майор **Н.Г.Кастанаев** в недавнем прошлом летчик – испытатель НИИ ВВС РККА (в/ч 15650).



Николай Кастанаев.

Кастанаев мечтал совершить на ДБ-А перелет по маршруту Москва – Хабаровск без посадки. Но Леваневский опередил его, предложив полететь через Северный полюс на Аляску. Кастанаев сразу же согласился и ради этого даже смирился с имевшимися дефектами конструкции самолета ДБ-А, старался не замечать их. 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, четверем — пяти человекам. 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 утомления.



Кастанаев (справа).

По характеру он был человек добрый и спокойный, любил шутить. Его хобби были литература, театр, музыка. Он был хорошим товарищем. На заводе его скоро полюбили и летчики, и механики, и все, с кем ему приходилось общаться. Дружил Кастанаев с такими летчиками, как Г. Байдуков, майор Юмашев, капитан Пётр Стефановский. Он был командиром отряда, в котором они служили. Летал Кастанаев и с такими летчиками, как: Бухгольц, Бабкин, Шакуров, Стенанин. Его учениками были лётчики: старший лейтенант Степаненко, капитан Стефановский, майор Автономов. Но имелась у Кастанаева 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 поступки летчика, победы он все-таки не одержал.

Штурманом был назначен известный полярник, флаг-штурман авиации Балтфлота и верный друг Леваневского – **В.И.Левченко**.



Виктор Левченко и Байдуков в августе 1937г.

Он оказал наибольшую помощь конструкторам самолета ДБ-А в установке навигационного оборудования. Был он крепкого сложения, общительный и веселого нрава, любил играть на гитаре и петь украинские песни, которых он знал бесчисленное множество.

Кандидатуру **бортмеханика Н.Н.Годовикова** предложил Кастанаев.



Николай Годовиков (в кепке).

Он сказал Болховитинову, что это единственный человек среди заводских работников, который в этой машине изучил все, прекрасно чувствует моторы, мгновенно разбирается в капризных маслосистемах, бензобаках и, если надо, доползет в самое не доступное место. Годовиков же лететь не хотел категорически. Он не стремился ни к славе, ни к орденам. Они у него уже были, да и США он уже побывал вместе с конструктором Горбуновым в 1934г. – познакомились с

американскими авиазаводами. Но самое главное – он любил свою семью, в которой было 7 детей(по другим данным- 10 детей,примечание автора). Однако отказаться Годовиков не мог – он понимал, что в экипаже будет единственным, кто знает все механизмы самолета и способен выполнить обязанности бортиженера. Что же ещё заставило его принять предложение Кастанаева? Все, кто хорошо знал Николая Николаевича, считали, что согласился он только из-за своей скромности и застенчивости. У него не хватило мужества отказаться. Верх взяли ложные опасения: как бы не посчитали за труса.



Он активно включился в процесс доработки, и группа Болховитинова с ним перекомпоновали приборные щитки бортмехаников, установили дистанционные бензомеры и много времени потратили на основные новинки – электрические газоанализаторы. Эти приборы давали возможность контролировать состав выхлопных газов для подбора более экономного режима. На самолете Н-209 часто выходили из строя выхлопные коллекторы двигателей М-34 РНБ. Конструкторам пришлось заменить их на соответствующие узлы самолета АНТ-25.



На заводе Годовикова имел шуточные прозвища «Побегишка № 2» («Побегишкой № 1» авиастроители и заводские летчики называли обходной лист для выпуска

самолета, с которым нужно обегать все начальство, и малое и большое, чтобы получить разрешение на полет) и “доктор моторов” – он был главным и лучшим механиком авиазавода. Когда ему удавалось понять работу механизма, отремонтировать прибор, он становился счастливым. Такого мастера и знатока своего дела встретишь не часто. Необычайно энергичный, хлопотливый, не знавший усталости человек. 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 коиницы Мамонтова и что из этого вышло... Он прекрасно умел высмеять кого-либо, и почти всегда — за дело. В лавре Годовиков повстречался с пожилым рабочим-слесарем, которому смысленый парнишка пришелся по душе. С тех пор жизнь Николая круто переменялась: он полюбил труд и стал работать на киевской ремонтной аэробазе. Остальная его жизнь прошла в авиации. По характеру он был очень добрым человеком.

Вторым бортмехаником был назначен опытный полярник **Г.Т. Побежимов**.



Григорий Побежимов.

В 20-30х гг. в Арктике он летал с такими летчиками, как Е. Кошелев, Б. Г. Чухновский, В. С. Молоков, М. И. Козлов, А. Д. Алексеев. В июле 1936г. В. С. Молоков и Г. Т. Побежимов на гидросамолете "Дорнье-Валь" с индексом полярной авиации Н-2 совершили исторический 26.000 километровый перелет по маршруту: Красноярск-Якутск-Охотск-о. Врангеля-Москва-Красноярск. В том же году Побежимов, Леваневский и Чечин-другой авиамеханик-выезжали в США для закупки гидросамолетов. После этого Григория Трофимовича включили в экипаж Н-209. Побежимов — человек, удивительно преданный делу, увлеченный им.



Побежимов.

В работе был неутомим. Никогда не унывающий, общительный, чуткий, он располагал к себе открытым, добрым характером, всегда готов был прийти на помощь. Высокий, стройный, имел много друзей. Жизнерадостный, обаятельный, очень любил жизнь и детей. Принципиальный коммунист. Был он простым и скромным человеком.

Радистом – испытатель радиоаппаратуры для самолетов АНТ-25 и Н-209 **Л.Л. Кербер**. В процессе подготовки вместо Кербера в экипаж, приказом наркома ВВС СССР Я. Алксниса, позже других, 08 августа (по другим данным за три дня до вылета), был включен один из лучших радистов ВВС инженер НИИ ВВС, воентехник 1 ранга **Н.Я. Галковский** – давний знакомый Леваневского и Левченко по севастопольской школе морских летчиков.



Николай Галковский.

На него возлагались обязанности радиста и ответственность за все радиоприборы и электрооборудование самолёта. Л.Л. Кербер прошел тщательную подготовку к перелету, назубок знал все частоты и позывные зарубежных радиостанций вдоль всего маршрута перелета, но в жизни был большой “хохмач” и ради острого словца, как говорили, мог не пожалеть и родного отца. Он демонстрировал хорошее чувство юмора, когда был чем-либо не доволен. А в последнее время Леваневский шуток не терпел. Был Леваневский человеком серьезным, горячим, пылким, гордым, упрямым и строгим... После конфуза с АНТ-25 в 1935 г. Леваневский был просто одержим идеей нового немедленного перелета, но это делало сроки подготовки ничтожно малыми – 1,5-2 месяца. Смена радиста на кануне вылета, тем более такого ответственного, - всегда не лучшее решение. Очень скоро органы НКВД уготовили Керберу место на лесоповале. Замена его объясняется именно этим. В процессе замены Кербер передал Галковскому свой костюм, сшитый персонально, как и другим членам экипажа, в ателье Наркоминдела. Шить заново, конечно, не было времени, а Кербер с новым бортрадистом – совершенно разного размера и комплектации! В общем все шло через пень-колоду. Какая-то незавершенность, тревожная неуверенность чувствовалась во всем. Так или иначе, но в трудный перелет Леваневский отправился с радистом – профессионалом, но не имеющим достаточной тренировки на новой для него аппаратуре и не знающим самолет ДБ-А. А радиосвязь и радионавигация имеют в дальних перелетах огромное значение! Передачу же и прием на слух телеграфных сигналов радист должен был уметь делать со скоростью не менее 90 знаков в минуту. Но Галковский являлся одним из лучших радистов ВВС! Да и теперь впервые в трансполярную экспедицию летел профессиональный радист (до этого полета штурман совмещал обязанности радиста). В 1934 г. Галковскому пришлось совершать перелет Москва-Вена-Париж вместе с Байдуковым и Беляковым. Во время полета самолеты попали в сильный дождь. Пришлось лететь вслепую. Правильность полета контролировали только с помощью радиосвязи. Надо было срочно выяснить, какая погода в Париже, и решить вопрос с посадкой - в Париже или на запасном аэродроме в Страсбурге. Николай Галковский быстро связался с Парижем и Москвой и передал командиру полученную метеосводку: над Парижем высокая облачность с разрывами. Пройдя сквозь грозовой фронт, советские корабли благополучно приземлились в Париже...

"...Я уверен, что мне удастся держать связь на расстояние до 6000 км. и даже более, а это значит, что по всей вероятности удастся говорить с Москвой из Фербенкса." (Н.Я.Галковский, "Наш позывной-РЛ", "На страже", 14.08.37г.).

Леваневский пытался сманить радиста **Э.Т. Кренкеля**, своего большого друга. Вот, что об этом и о самом Леваневском вспоминает сам Кренкель:



Эрнст Кренкель.

"...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 хорошего.

- *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..."

Когда уже формировался экипаж, Леваневский предложил лететь с ним вторым пилотом Герю Советского Союза А.В. Ляпидевскому.



Крайний слева-Ляпидевский.

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, а учеба в академии была для него самой важной мечтой и целью.



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 бывали Леваневский, Левченко, Годовиков и Побежимов, поэтому они немного знали английский. Трое из экипажа умели работать на рации, а штурман, кроме своих непосредственных обязанностей, знал еще и пилотирование.



Экипаж самолета Н-209 за сутки до вылета. Слева направо: Н.Я. Галковский, Н.Г. Кастанаев, С.А. Леваневский, Г.Т. Побежимов, Н.Н. Годовиков, В.И. Левченко.

Часть 4.

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.

После того, как было принято решение о трансполярном беспосадочном межконтинентальном перелете, началась подготовка самолета и его экипажа. 15 июля 1937 года самолёт был переброшен на Щелковский аэродром, куда переселился и весь обслуживающий персонал. Ответственность за организацию перелета возлагались на Наркома Оборонной Промышленности М. Л. Рухимовича, М. М. Кагановича, Алксниса и Янсона. Рухимович был назначен представителем правительственной комиссии по организации перелета СССР – США. В первой декаде июня он выпустил Постановление, в котором говорилось следующее: *"Перелет через Северный Полюс на самолете конструкции тов. БОЛХОВИТИНОВА совершать на первом экземпляре, как имеющем около 200 часов налета."* Было рекомендовано до вылета самолета по маршруту через Северный полюс провести тренировочные полеты внутри Союза. После этих полетов необходимо сменить моторы и налетать еще около 20 часов. Только после этого, в соответствии с результатами тренировочных полетов, комиссией может быть принято решение о перелете через Северный полюс. Задание было очень почетным. Конструкторская группа за 15 дней подготовила все чертежи, которые немедленно поступили в производство. Уже через 5 дней после сдачи последнего чертежа все детали, были изготовлены и поступили на завод. Дефекты, замеченные во время полетов, исправлялись ночью при свете прожекторов, вне зависимости от погоды.



Такая спешка объяснялась коротким сроком, отведенным на всю подготовку – 1,5-2 месяца. Н-209 (это был самый первый экземпляр с заводским индексом **22-А-1**) предстояло навечно войти в историю завоевания Арктики. Военный бомбардировщик предстояло подготовить для полетов в высоких широтах. Главные разработчики всех заводов получили указания считать задания группы Болховитинова самыми первоочередными. Группе Болховитинова были прикомандированы уполномоченные Глававиапрома и ВВС.



С Н-209 сняли стрелковые установки, изменили остекления носовой кабины, в которой размещались штурман и радист, над пилотской кабиной установили астролюк для солнечного указателя курса в виде стеклянной полусферы.



Сняли кабину кормового стрелка. В большой бомболоке установили дополнительный бак, вмещающий 2 т. горючего и коммерческий груз. Приборы и радиооборудование на самолете компоновали Черток, Чижов и инженеры Горьковского (Траскин) и Московского радиозаводов. В кабине штурмана освободилось место от прицелов, бомбосбрасывателей, пулемета и переднего стрелка. Было решено, что бортрадист будет находиться здесь вместе со штурманом. Инженеры установили в кабине штурмана вторую радиостанцию, облегченную, без диапазона длинных волн, и оборудовали место радиста. Новая мощная радиостанция “Онега” разместилась в хвостовой части, в специально утепленной и шумозащищенной кабине радиста. Самолет оснастили новыми форсированными двигателями с турбокомпрессорами (с наддувом) АМ-34ФРН по 900 л.с., прошедшими двухсотчасовые стендовые испытания. Хотя они и расходуют горючего больше, чем обычные, но дают возможность лететь на высоте 6 тысяч метров. Угол установки лопастей изменялся: при взлете один, на маршруте другой.



Смонтировали даже противообледенительную систему, с помощью которой лопасти винтов омывались спиртом, а фюзеляж самолета окрасили в темно-синий цвет. Это способствовало поглощению тепловых лучей солнца. Леваневский в 1936г. привез из США чертежи антиобледенительного устройства и хотел применить его на ДБ-А, но ему почему-то отказали. Видимо было мало времени... Вспоминает бывший заместитель А. Туполева, лауреат Ленинской премии, доктор технических наук Леонид Львович Кербер: *"...особенно яркая барская натура Сигизмунда Александровича раскрылась в таком эпизоде. Когда мы в Монино занимались подготовкой, возник на первый взгляд простой вопрос: в какие цвета красить самолет? Леваневского с нами еще не было, и его запросили через комиссию по дальним перелетам. Пришел ответ: "В мои цвета". И все. Без каких-либо разъяснений, как будто всем это было известно. Начались поиски ответа на "архиважный" для дела вопрос, что это за "его цвета."? Через родственников удалось выяснить, что у него есть фамильный герб из двух цветов - красного и синего. Я помню, с какой обстоятельностью и скрупулезностью готовились машины для Чкалова и Громова, какая борьба шла за сокращение веса. А здесь пришлось перекрашивать весь самолет. Причем красный и синий цвета легли на старую краску военного образца: сдирать ее не было времени. Только эти "малярные" работы дали двести лишних килограммов..."*



К самолету перестали пропускать посторонних, выставили охрану. В. Ф. Болховитинов дневал и ночевал у самолета. Ему даже некогда было... подстричься. И однажды летчики пригласили его в комнату (они жили под присмотром врачей и целый месяц тренировались с кислородными приборами: лететь предстояло на высоте в негерметизированной кабине) в домике на подмосковном аэродроме в Монино. Леваневский и Левченко жили в Москве, но днем тренировались с остальными членами своего экипажа. В эти напряжённые дни конструктор Н-209 Болховитинов похудел, зарос щетиной. Экипаж Н-209 это заметил. Самый сильный

среди них – Николай Кастанаев в шутку силой усадил Болховитинова на стул, связал руки конструктора полотенцем, а самый ловкий – Виктор Левченко аккуратно подстриг, а заодно и побрил... Все трудились во всю, интересно было и весело. И с волнением ожидали дня отлета: на новом самолете им предстояло совершить гигантский бросок над безжизненными просторами Арктики, а дальние маршруты всегда полны неожиданностей. Правда, всякий полёт через неисследованные, малоизвестные места всегда представляет собой научный интерес.



Вечерами бортмеханик Г. Т. Побежимов рассказывал друзьям, как во время его полетов на Север удавалось выбраться из, казалось бы, безвыходных положений. Из всего экипажа Н-209 он был самым опытным полярником, мастером на все руки. За участие в арктических перелетах он был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

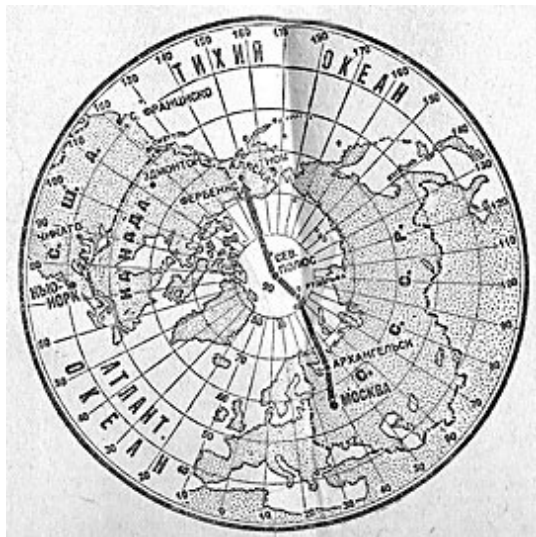
А у Левченко и Кастанаева, вечерами, после полетов, было любимое развлечение – прокатиться на автомобиле по бетонной полосе аэродрома. Эти гонки – для “замера длины бетонной дорожки” – доставляли пилотам большое удовольствие. Они разгоняли машину по безлюдной полосе, и Левченко кричал Кастанаеву:

- Сейчас оторвется!

И действительно, казалось бы, что бешено мчавшийся автомобиль вот-вот оторвется и полетит. Вместе с Кастанаевым Левченко несколько раз отправлялся в

длительные полеты по 8-10 часов. Тренировались летать вслепую сквозь облачные фронты. За время подготовки самолета Н-209 Кастанаев совершил на нем 100 вылетов, налетал 50 тысяч километров. Во время испытаний Н-209 был загружен мешками с песком. Его полётный вес достигал 25 и 30 т. Самолет прошёл по маршруту Москва-Тула-Рязань-Москва 5 раз и возвратился на аэродром. Кастанаев хорошо знал свою работу и стремился от новой машины взять все, выяснить ее предельные возможности. Но по воспоминаниям Героя Советского Союза генерал – полковника авиации Г. Ф. Байдукова, Николай Кастанаев совершенно не умел летать “вслепую”. В грозовых фронтах и плотной облачности он пилотировал очень неважно. Но ведь скоро Кастанаев полетит через Северный полюс в Америку, и на этом пути ясного неба не будет...

Леваневский долго выработывал маршрут полета. Остановился на следующем варианте: Щёлково – Архангельск (985 км.) – Баренцево море – о. Рудольфа (Земли Франца-Иосифа; 1960 км. от Архангельска до о. Рудольфа и 919 км. от о. Рудольфа до Северного полюса) – географический полюс – вдоль 148 меридиана пролететь над районом полюса относительной недоступности – Фербенкс (Аляска, США; 2187 км., из них от берега Аляски до Фербенкса – 612 км.). В Фербенксе машина должна была дозаправиться и следовать далее в Эдмонтон (Канада; 2300 км.) – Чикаго (около 3000 км.) - Нью-Йорк (более 1000 км.) с посадками в Эдмонтоне, Чикаго, и Нью-Йорке. Решение о продолжении полета будет принято после перелета в Фербенкс. Допускалась и посадка в Торонто.



Во время подготовки Н-209 к перелету Леваневского неожиданно направили в Севастополь. Из США доставили пароходом три гидросамолета, которые он заказывал для полярной авиации. Необходимо было облететь и передать их для работы. К этому времени его друг Алексей Грацианский уже перешел в полярную авиацию и с удовольствием принял предложение Сигизмунда участвовать в приеме самолетов. Леваневский стремился поскорее завершить программу испытаний американских гидросамолетов. Один из них- **СИ-43 “Бэби клиппер”**.



Необходимо было испытать по полной программе, т.к. предполагалось приобрести лицензию на этот самолет и запустить его в серию на одном из советских заводов. А поскольку Леваневский выбирал этот самолет в США, он должен был всесторонне выяснить его возможности и передать авиастроителям квалифицированное заключение. Попутно в Севастополе Леваневский был посаженным отцом и тамадой на свадьбе Грацианского и сходил с ним и его женой Нонной на концерт джаз-оркестра Л. О. Утесова. Леонид Осипович узнал среди зрителей Леваневского и приветствовал его со сцены. Зрители поднялись с мест, зааплодировали. Смущенный Леваневский встал, поклонился Утесову и зрителям. Концерт проходил в здании севастопольского театра.

Леваневский и Грацианский работали, не считаясь со временем. Амфибию испытали на мореходность, совершая посадки на волны различной высоты, замеряли взлетную дистанцию, проверяли практический потолок с различным полетным весом. Пробег на посадке мерили и в ветреную, и в спокойную погоду. На дальность **S-43** испытали, облетев Крымский полуостров, и почти закончили испытания американской машины, когда из Москвы в июле пришла телеграмма, предписывающая Леваневскому срочно прибыть в Москву. Друзья распрощались, не предполагая, что видятся в последний раз. Через месяц Грацианский на той самой американской машине, но с индексом полярной авиации **H-207**, прервет рейс в Дудинку и устремится на поиски самолета Леваневского, и закончит их самым последним...

К тому времени успешно слетали на одномоторных АНТ-25 через Северный полюс экипажи Чкалова и Громова (18.6.37г. и 12.7.37г.).

За это время, 14 июля, пока экипаж Громова был еще в полете, вышло постановление Политбюро о введении в состав правительственной комиссии по перелетам

Громова и Леваневского вместо Янсона Шмидта.

На 28 июля был назначен последний контрольный испытательно-тренировочный беспосадочный полет Н-209 по маршруту Москва- Мелитополь- Москва, протяженностью более 2000 км. (по другим данным рейс был Москва- Баку- Москва). Бортрадист Н-209 Галковский, имея всего трехдневный стаж знакомства с самолетом Н-209, попросил Б. Чертока из КБ Болховитинова участвовать в полете для совместной проверки всего электрорадиооборудования. И Черток был включен в состав экипажа этого контрольного перелета. Началась генеральная репетиция.





На левом командирском кресле пилота, по всему маршруту, находился Кастанаев. Леваневский в отутюженном костюме, белоснежной сорочке при ярком галстуке, улыбающийся и радостный ходил по самолету, наблюдая за действиями членов экипажа. Изредка он садился на правое кресло и пробовал управление самолетом.



Годовиков и Побежимов весь полет перебирались от мотора к мотору, проверяя, не течет ли масло и тщательно контролируя расход горючего.

Черток основное время провел в хвостовой части, проверяя все режимы станции в кабине радиста, а Галковский весь маршрут работал в носовой штурманской кабине с Левченко.

До Мелитополя на высоте 3000 метров шли при хорошей погоде. Когда развернулись на обратный путь. Годовиков разложил обед, основным содержанием которого были черная икра, лимоны и шоколад. Черток пожадничал и был наказан. Встречный грозовой фронт вызвал сильную болтанку и вынудил самолет забраться на высоту более 5000 метров. Леваневский, заметив, что Чертоку явно не по себе, заставил его надеть кислородную маску. Сам он, не смотря на холод, продолжал прогуливаться в элегантном костюме, фуражке и лёгких сандалиях – смотреть за работой радиостанций и за действиями бортмехаников. При наружной температуре в 21 градус холода внутри самолёта было 10 градусов тепла.

Проверив излучение передатчика “Онега” на всех волнах от 25 до 1200 метров, Черток предложил Галковскому перейти в хвост, но у него не хватило времени. Левченко заставлял его тренироваться в определении места по засечке радиопеленгов. Что-то у них не заладилось с методикой ориентации. Галковский постоянно держал связь по радио с Москвой, Архангельском, различными полярными зимовками. Левченко попросил Галковского засечь пеленг. Тот дал сигнал и направился к пеленгатору. Случайно дотронулся до антенны, в которую ударила молния. Галковский бросился отключать антенну, чтобы грозовой заряд не сжег все катушки и не пробил конденсатор. Рискуя жизнью, он спас аппаратуру... Этот тренировочный полет длился 10,5 часов (по другим данным 10 часов, 35 минут). Экипаж летел в район Харькова, Курска, возвращался к Москве, шёл на Север итд. Леваневский остался недоволен своим пилотом.



Леваневский, его супруга и Кастанаев.

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

- Почему же вы его взяли?

- 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.

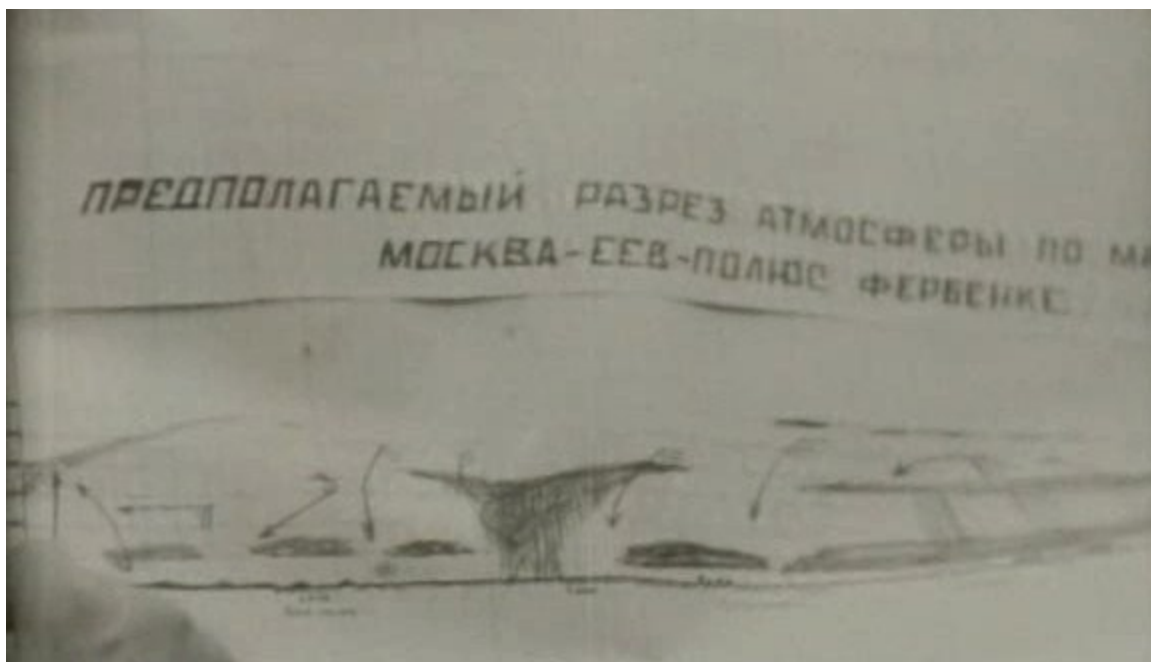
Но, Леваневский знал, что экипаж прекрасно знает свое дело, а Н.Г.

Кастанаев изучил машину лучше, чем кто-либо. Очевидно, Леваневский пытался за оставшиеся две недели ближе познакомиться с экипажем и машиной, но слишком много организованных вопросов ежедневно возникало. А самолет – то был экспериментальный...



Испытатели надеялись воспользоваться преимуществом этого самолета в скорости, которое он получил благодаря мощи четырех моторов. К концу испытаний скорость самолета Н-209 в полтора раза превышала скорость АНТ-25. значит, межконтинентальную трассу можно преодолеть быстрее чкаловского и громовского экипажей. Болховитинов высказывал свои соображения по организации будущих коммерческих полетов: *“Сократив маршрут на 1000 километров, сделав, например, промежуточную посадку в Архангельске или Амдерме, наш самолет смог бы взять на борт 25 пассажиров за счет части запасов горючего. Значит, недалеко то время, когда начнутся регулярные трансарктические рейсы, и первые пассажиры, которые вечером сядут в самолет, через 30 часов опустятся на аэродроме Фербенкса...”*

Конструктор предполагал после перелета улучшить машину: изменив винтомоторную группу, увеличить дальность полета. Средняя высота полета В.П.Чкалова во время перелета из СССР в США через полюс в июне 1937г. составляла от 4 до 5, иногда свыше 5 км., часто проходил слепой полет при обледенении и болтанке, и потери радиосвязи. Экипаж Н-209 знал это. Наивыгоднейшая высота полета в режиме наиболее экономного расходования горючего Н-209 была от 3 до 4 тыс. м. Чтобы избежать обледенения и правильно выдерживать курс, самолет должен лететь над облаками. Обледенение и потеря ориентировки в случае полета в сплошной облачности – вот самые главные неприятности, которые будут подстерегать самолет, - так считал командир (и не ошибся!), поэтому и планировал пересечь арктический бассейн на высоте 6000м. – над облаками. Из всего маршрута Леваневский выделял два самых опасных участка: **“Наиболее трудными моментами я считаю старт (общий полетный вес во время старта должен был составить около 35 тонн, примечание автора.) и участок от полюса недоступности до берегов Аляски...На участке от полюса недопустимости до берегов Аляски трудности объясняются тем, что здесь ориентировка будет вестись исключительно по солнечному указателю курса и с помощью радиопеленгации. Причем в нашем полете мы не можем “бродить по миру” в поисках меридианов: наш самолет четырехмоторный и больших запасов горючего у нас нет...”**



Объективно оценивал трудности самолетовождения в Арктике и штурман Виктор Левченко. Он кратко касался возможной ситуации, если самолету придется лететь на трех моторах: *” Это повлечет большие неприятности, ибо сесть в море на сухопутном самолете нельзя – он утонет. Чтобы лететь на трех моторах необходимо будет слить горючее.”* Виктор Левченко не имел в экипаже дублера, поэтому готовил себя к бессменной 30-часовой штурманской вахте. Главная его задача состояла в том, чтобы, пользуясь имевшимися в то время средствами и методами воздушной навигации, провести самолет точно по намеченной трассе от Москвы через Северный полюс на Аляску. После пролёта Баренцева моря ему предстояло каждые 5 минут расхаживать по самолёту, потому что СУК стоял в самой высокой части самолёта, в специальном куполе из целлулоида в средней общей кабине.



Леваневский и Левченко в 1933г.

Полет высокоширотной экспедиции на Северный полюс весной 1937г. выявил следующее: магнитный компас работал до самого полюса. Требуется тщательного соблюдения режима полета. При малейшей болтанке он колебался, а временами совсем уходил в сторону или крутился. Вяло работал гирополукомпас. Гироскопический магнитный работал хорошо до 87. Дальше наблюдались значительные колебания. Радиомаяк ориентировал до полюса правильно, хотя радионавигация была тогда еще в стадии разработки. Самолетные радиокompасы к 1937г. только начали появляться. Полеты вдоль избранного меридиана в высотных широтах можно было выполнять лишь с помощью “солнечного компаса” (сук). Этот прибор был разработан в НИИ ВВС Л.П.Сергеевым. С его помощью, при видимости солнца, экипаж имел возможность точно выдерживать заданный курс в тех районах Арктики, где магнитный компас отказывал в работе или давал большие ошибки. 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.

Что же касается вождения самолета в гравитационном поле Земли, то гироскопический компас мог обеспечить удержание самолета на курсе относительно короткое время – 15-20 минут, после чего сам нуждался в корректировках...

Штурманское (навигационное) оборудование самолета Н-209 было “апериодическим”: приемник сигналов радиомаяков, радиоконпас, гиромагнитный и магнитный компас, гироскопический полукомпас, солнечный указатель курса, высотомер (альтиметр), оптический визир, два секстанта, звездный и солнечный хронометры, астрономические таблицы, штурманские журналы. Астрономических и гироскопических компасов в авиации тех времен не было. Для расчетов имелись навигационная линейка, ветрометр, масштабная линейка, транспортир, циркуль, карандаши и другие инструменты. У экипажа Михаила Громова, совершившего перелет через полюс ранее, в июле, штурманский комплект состоял из карты десятиверстки от Москвы до Новой Земли. Далее на весь район, от Новой Земли через полюс до берегов Северной Америки, была использована морская карта арктического бассейна с Северным полюсом в центре. Эта карта, 1905 года, масштабом 1:5000 000 была очень удобна для нанесения Сомнеровых линий по данным астрономических наблюдений. Наверное, так было и у Левченко.



Носовая штурманская рубка самолета Н-209.

Суровая природа, продолжительная полярная ночь, летом незаходящее солнце, неустойчивая погода, прокладка курса в условиях сближения меридианов, большое магнитное склонение и малая величина горизонтальной составляющей силы земного магнетизма – все это отражается в разработке навигационных задач, поэтому одним из основных средств навигации над морями и Арктикой в то время считалась авиационная астрономия.

Главной частью радиооборудования самолета Н-209 являлась приемно-передающая ламповая мощная радиостанция “Онега”, позволяющая работать на волнах длиной от 25 до 1200 метров, радиопередатчик, работающий на волнах в 17-20 метров и аварийная (запасная) антенна, выпускаемая на лебедке.

Передатчики могли работать и в радиотелеграфном (на длинных, средних и коротких радиоволнах), и радиотелефонном режимах. Питание станций происходило из одного и того же источника. Необходимо было только переставить соединительные клеммы. Источником питания служили 2 генератора, установленные на двигателях самолёта. Они питали электроэнергией все электропотребители-бензиновые помпы, подогревы, сигнализацию шасси, систему освещения самолёта, факелы, аэронавигационные огни на случай посадки ночью и

аварийные агрегаты (двигатель внутреннего сгорания и динамо). 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 ударился о раму. В таких случаях радисту следовало заменять мощную генераторную лампу.

Какая была система радиосвязи для данного перелета точно неизвестно, т.к. архив штаба перелета исчез в годы войны, но у экипажа Михаила Громова в июле 1937 г. она была такой: для обеспечения связи с землей штурман (в том перелете обязанности радиста выполнял штурман) регулярно по расписанию, от десятой до двадцатой минуты каждого часа, передавал сообщения о своем местоположении и, если необходимо, делал в это время запросы о погоде или о других интересующих его сведениях. Прием ему полагалось вести в определенные часы полета: 0, 3, 6, 9, 12, 15, 18 и 21 час от начала до двенадцатой минуты каждого часа. Длина волн была строго расписана для передачи и приема. Так, например, первые восемь часов передачу следовало вести на волне 54,9 метра, а далее до конца полета на волне 26,35 метра, прием - на волнах 32,8 и 18,36 метра. Кроме того, передачи Москвы дублировала радиостанция Диксона на волне 34,4 метра. В случае полного непрохождения сигналов на коротких волнах по запросу с борта радисты Москвы обязались работать на длинноволновом передатчике станции "Коминтерн" на волне 1724 метра, а Диксон - на волне 1450 метров.

Такой была система связи для обеспечения полета над нашей территорией у экипажа Громова. Наверное, примерно такой же, она была и у экипажа Леваневского. При полете над Америкой для экипажа Громова были задействованы радиостанции городов Анкоридж, Фэрбенкс, Форт-Норман, Сиэтл и Сан-Франциско. Экипаж имел 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. Для радионавигационного обслуживания были выделены длинноволновые радиостанции в Ленинграде, Архангельске, Мурманске, на Диксоне, острове Рудольфа и мысе Желания. В Америке и Канаде для этой же цели предназначались радиостанции городов и ряд трассовых радиомаяков. Часть из них должна работать по вызову, а большинство, как широкоэвещательные, круглосуточно.



Леваневский награжден орденом Красной Звезды.Рядом верный друг и штурман Виктор Левченко.

На случай вынужденной посадки также было установлено время передач с борта самолета и время работы наземных станций для передачи информации экипажу. К этому подключались не только советские станции, но и три американские. Над территорией Америки работу с экипажем Громова разрешалось вести только двум американским радиостанциям - Сиэтла и Анкориджа. Прием же радиограмм с борта самолета могло вести большое количество радиостанций, но все принятые радиограммы должны были собираться в Номе и Сиэтле. Отсюда их предусматривалось передавать немедленно в Анадырь и Хабаровск, с которыми поддерживалась регулярная радиосвязь. В свою очередь Анадырь и Хабаровск имели прямую связь с Москвой: Анадырь - по радио, а Хабаровск - по телефону. Система связи охватывала весь маршрут от Москвы до Сан-Диего. Во время всего перелета сообщения с самолета, как правило, немедленно передавались в Москву, а экипаж, за некоторыми исключениями, получал оперативно надежную информацию с земли. Когда возникало напряжение и дала себя чувствовать усталость, время передачи иногда нарушалось. 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. 31 июля 1937 года было принято очередное постановление Политбюро о перелете экипажа Леваневского на самолете ДБ-А по маршруту Москва - Северный полюс - США. В постановлении говорилось о получении Наркоматом иностранных дел разрешения полета над странами в соответствии с намеченным маршрутом, об отпуске средств в размере 2 500 000 рублей и иностранной валюте - 75 000 долларов.

Исправление мелких технических неполадок, возникавших в самолете на этапе

последних испытаний, отнимало драгоценное время. Не было полета, чтобы что-нибудь да не отказало, постоянно обнаруживались большие и маленькие недостатки конструкции: слишком много новинок, слишком мало опыта... Самолет оставался “сырым”, недоработанным, в чем убеждался сам Леваневский. Приходилось снова проверять все системы самолета после устранения дефекта. А на дворе уже начинался август – время туманов, дождей и снегопадов в арктических широтах. Вторая половина августа в Арктике – короткая осень, стремительно переходящая в зиму с полярной ночью длиной в полгода. Надо было спешить или отказаться от полета в этом году. Синоптики не рекомендовали лететь столь поздно: слишком сложная метеобстановка. Наиболее подходящие по метеорологическим условиям для полетов через Северный полюс июнь и июль прошли. Профессор Б.Л. Дзержевский предупреждал Леваневского об опасных метеоусловиях (сильный циклон, высокая облачность, ураганный ветер). Леваневский мрачнел все больше.

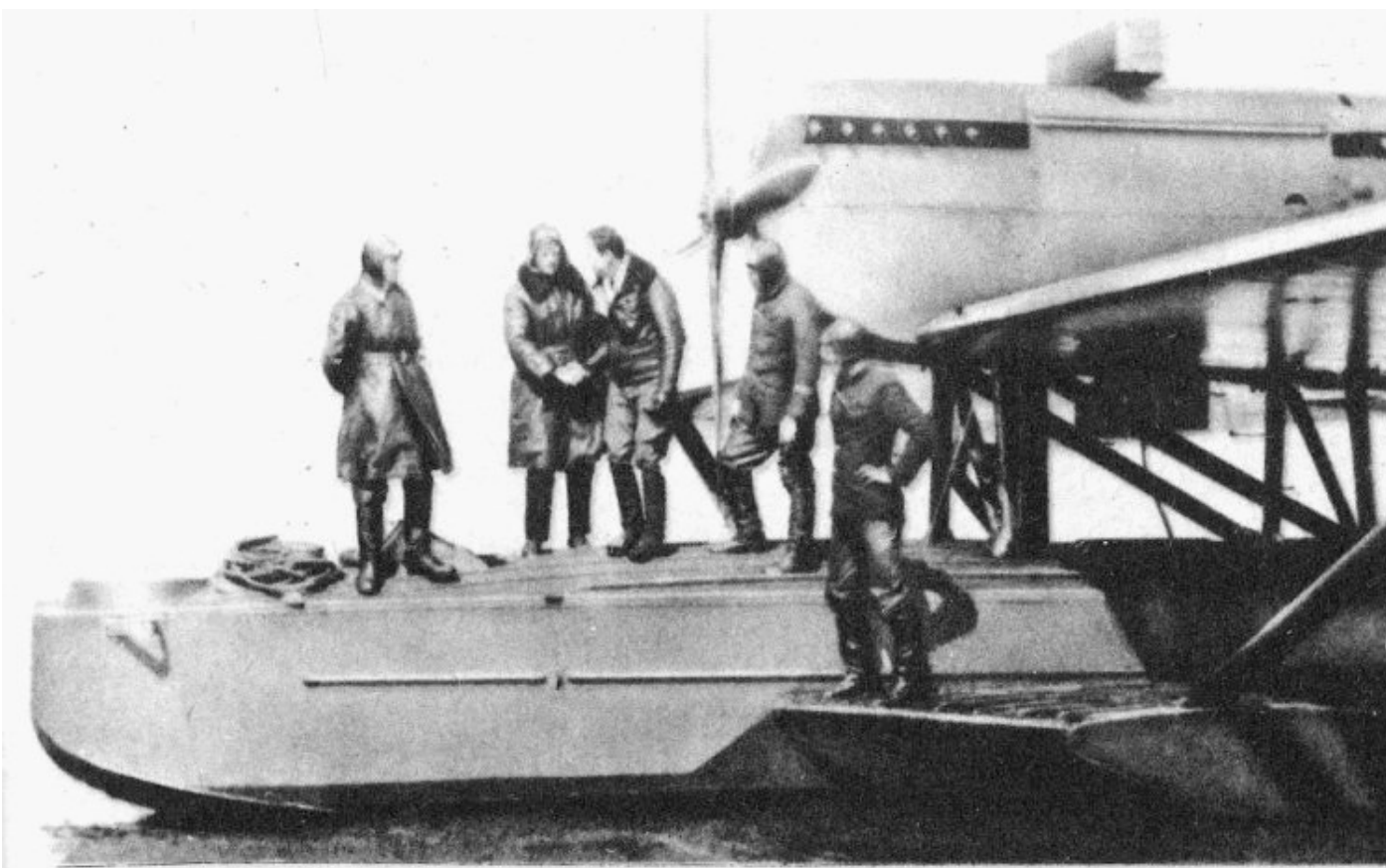


О погоде в Арктике знали в те времена немного. Группа метеорологов Института погоды ежедневно составляла сводку погоды по трассе перелёта и передавала её экипажу. По вечерам экипаж занимался изучением синоптических карт, следил за движением циклонов и антициклонов в районе полюса, в северной части СССР, в районе Северной Америки. Правда, всего три месяца как начала работать самая северная радиостанция на дрейфующей станции “СП-1” (но не смотря на сложные метеоусловия в районе полюса, папанинцы, почему-то, дали “добро” на вылет Леваневского: очевидно они надеялись, что он сбросит им важный груз). Советский полпред с США Константин Уманский сообщил 11 августа в Москву: *“В ближайшие сутки на Аляске ожидается хорошая погода, высокая разорванная облачность. Высокие широты пересекает мощный циклон, возможно*

многокилометровая облачность”. На совещании в штабе перелета С.А. Леваневский высказался за форсированное завершение подготовки и вылет в ближайшие дни. Штаб поддержал предложение командира: был составлен четкий график и намечен самый краткий срок вылета 12 августа.



Как все летчики, Леваневский был несколько суеверным и, возможно, поэтому вылет был назначен на 12 число (число “13” многие не любят, даже космонавты). Когда И. Мазурук и В. Аккуратов со всем экипажем самолета Н-169, дежурившим на о. Рудольфа, где была полярная база для охраны дрейфа станции СП-1 и попутно для “охраны” перелета Леваневского, узнали это, то сразу дали в Москву радиограмму о том, что полет совершать поздно – время для старта самолета Н-209 выбрано неудачно. Но их не послушали... Слава к тому времени сильно испортила характер Леваневского, он загордился, стал нетерпим к чужому мнению. Техсостав на аэродроме его не любил и сторонился. Что делать... Он был не только Героем Советского Союза, но и Героем Америки (в 1933г. Леваневский спас американского летчика Джимми Маттерна, потерпевшего аварию на Чукотке при совершении кругосветного перелета, а в 1936г. вместе с Левченко совершил на американском самолете перелет Лос-Анджелес-Москва).



В бухте близ Нома на Аляске. Прощаясь со своим спасителем С. А. Леваневским, Джемс Маттерн (без шлема, у винта) горячо благодарит его.

Несомненно, Сигизмунд Леваневский был отличным летчиком и опытным полярником, но по мнению многих “стариков”, ему не хватало педантичности, интуиции и летного мастерства Громова. Леваневский это знал, хотя из-за надменного самолюбия не желал в этом признаваться даже самому себе, а своим коллегам говорил, что Громов из той породы людей, которым *“всегда везет”*. Всегда сдержанный, молчаливый, Леваневский никогда не боялся высказывать самые независимые и смелые суждения.

За два — три дня до полета в Америку Годовиков, с которым летчики Туманский и Моисеев находились в близких, дружеских отношениях, рассказал им, что за техническую сторону подготовки к перелету он совершенно спокоен; на самолете нет ни одного не осмотренного болтика и гаечки. Но экипажем, с горечью сказал Годовиков, он очень недоволен. Командир корабля Леваневский, к его крайнему удивлению, даже не выразил желаний самостоятельно вылететь и хотя бы немного потренироваться на своем корабле, а всецело положился на Кастанаева. Аэродром Леваневский посещает чрезвычайно редко, со всеми участниками будущего перелета держится как бы отчужденно и даже свысока... Во всяком случае, спайка, так необходимая в экипаже вообще, а при выполнении такого ответственного задания особенно, по мнению Годовикова, отсутствовала.



Если в чкаловском и громовском самолетах экипажи были дружными-лётчики их называли монолитными, построенными на полной слаженности и взаимопонимании(Громов, Юмашев и Данилин понимали друг-друга даже не с полуслова, а с полу- жеста.),то здесь монолит из шести человек сложиться не успел, и «притираться» в возможных экстремальных ситуациях им предстояло в полёте.



Экипаж М.Громова.

К тому же спаянности экипажа во многом мешала высокомерность самого командира. Между Леваневским и экипажем всегда существовала определенная дистанция. Например, во время обеда Леваневский со своим верным штурманом Виктором Левченко всегда сидел за одним столиком, остальные – за другим. За руку он здоровался только со вторым пилотом и тем же штурманом. Детали мелкие, но достаточно красноречивые. Хотя с другой стороны, командир -всегда

должен оставаться командиром, и не допускать никаких панибратских отношений с подчиненными. Бывший член Военного совета и начальник политуправления ВМФ СССР адмирал В.М. Гришанов дал определение понятия "командир" так: *"Если ты командир-дорожи своим авторитетом, служи примером выполнения служебного долга, будь требовательным и заботливым начальником, добивайся беспрекословного выполнения подчиненными приказов, поддерживай твердый уставной порядок..."*

Да и на счёт спаянности экипажа самолета Н-209, здесь, можно тоже поспорить- посудите сами: штурман экипажа- Левченко -верный и давний друг Леваневского, бортрадист-Галковский-опять же: старый знакомый и Леваневского, и Левченко, второй борттехник Побежимов-тоже знал Леваневского (был с ним в командировке в США). Получается, что, трое из шести летчиков, знали своего командира давно... Не всё так просто... Скорее всего, экипажу Н-209, в отсутствие командира (пока Сигизмунд с Грацианским были в Севастополе), было трудно или проблематично хорошо подготовить самолет к дальнему перелету: мешали всякие чиновничьи препоны...

Готовность самолета, экипажа, должны были подтвердить рапортами в штаб перелета все ведущие специалисты.

9-11 августа 1937г. начальник штаба перелета В.И. Чекалов получил такие документы. Судя по докладной записке директора авиационного завода №22 Б.Н. Тарасевича, самолет основательно подготовили к полетам в Арктике. В.Ф. Болховитинов 11 августа (за сутки до старта) писал в служебной записке: *"Начальнику штаба перелета. Самолет Н-209 как с точки зрения конструкции, внутреннего оборудования, так и работы винтомоторной группы вполне надежен и готов к перелету. Главный конструктор: Болховитинов"*.

Н-209 был построен в 1935г. До подготовки к дальнему перелету налетал 115 часов. За время подготовки к дальнему перелету на нем налетали 47 часов, в том числе на моторах идущих в перелет 19,5 часов-19 июля были сменены все 4 мотора, после чего было совершено ещё несколько тренировочных полётов. Экипаж поднимался на различные высоты, шёл в полёт, имея на борту различные нагрузки, моторы работали на различных смесях горючего (чтобы определить наилучшее), экипаж испытывал всё радио-и навигационные приборы, все элементы управления самолётом... Полетный вес самолета при старте должен был составлять 34700 кг. Продолжительность перелета в зависимости от атмосферных условий будет продолжаться от 29 до 38 часов. Средняя скорость будет 180-230 км/ч. Руководитель расчетной группы Макс Аркадьевич Тайц (разработчик ЦАГИ), готовивший перелеты Чкалова и Громова, перед стартом Леваневского сообщил свои расчеты 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 (точнее-6663 км., и из них-5068 км. над морем, над сушей только 1597 км.-по расчетам штурмана В.Левченко) 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. В последние дни перед вылетом экипаж самолёта Н-209 приводил в порядок свои личные дела. Перед вылетом, в полдень 11 августа, Леваневский, Кастанаев и Левченко были в кремлёвском ЦК, и там их спрашивали: *есть ли какие-нибудь сомнения, все ли готово?*

Командир доложил, что самолет и экипаж готовы к старту, моторы опробованы, тренировочные полёты закончились, снаряжение в порядке, настроение экипажа хорошее. Всё сделали по-большевистки.

- *"Погода улучшается, закончил командир самолета Н-209, -полагаю, что завтра можно лететь."* Сталин поинтересовался всеми подробностями подготовки к полёту. Леваневский отвечал коротко, деловито. Особенно он остановился на замечательных свойствах машины. Сталин спросил, что лётчики взяли в Америку. Леваневский ответил. Руководители партии и правительства тепло попрощались с лётчиками, пожелали экипажу счастливого пути, успеха в перелёте. Прямо из Кремля лётчики направились в Щёлково. Там они подошли к И.Ф. Фролову, ведущему военному инженеру, снаряжавшему самолет.



- *Ну как дела?* – спросили они его.

- *Мои хороши*, - засмеялся инженер,
- *машина в порядке*.
-*Ну и наши хороши*, - улыбнулся Леваневский. - *Завтра старт*.

11 августа вечером все члены экипажа поехали в Москву, чтобы последние сутки провести с семьями. Проезжая по Москве, Леваневский и Левченко решили навестить Л.О. Утесова. Им хотелось освободиться от повседневных забот, получить заряд оптимизма и бодрости от близкого человека и любимого артиста. Утесов – о чудо! – оказался дома. Он радушно встретил гостей. Узнав о предстоящем отлете, взял гитару и начал петь “по заявкам”. Изображая персонажей своих песен, Леонид Осипович пел все подряд – песни из “*Веселых ребят*”, из своих концертных программ, романсы. Виктор Левченко смело подпевал Утесову, и временами их дуэт звучал слаженно. Сигизмунд Александрович подпевать стеснялся, но тихонько насвистывал. Это означало, что у него очень хорошее настроение... Надо было уходить. На прощание Утесов спел друзьям очень популярную песню из нового фильма “*Семеро смелых*” – все полярники считали ее неофициальным гимном:

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

Леваневский не удержался, и припев подхватили втроем. Обнялись. Да, Утесов сделал замечательный подарок друзьям.

Часть 5.

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.

На подмосковный аэродром НИИ ВВС (в/ч 15650) Щелково все члены экипажа приехали в четверг 12 августа 1937 года солнечным теплым днем за 2 часа до

вылета. Днем, уполномоченный штаба по подготовке перелёта А. Погосов отвёз лётчиков на речку отдохнуть, позагорать и покупаться. Старт был назначен на 18 часов 15 минут, чтобы засветло прилететь на Аляску, во второй половине дня 13 августа, на аэродром г. Фэрбенкса “Пасифик Аляска Эйруей”. Такое решение приняли после анализа метеообстановки в Фэрбенксе за последние 10 лет: в августе там 18 дней сильно облачные, 10 – дождливые и всего 3 дня – приличные. До 16 часов дня аэродром, как правило закрыт облаками и лишь к вечеру проявляются разрывы. Поэтому и рассчитывали, что лучше всего прилететь туда во второй половине дня. При вылете из Москвы в 18 часов 15 минут самолет будет в Фэрбенксе на следующие сутки в 23 часа 15 минут по московскому или в 12 часов 15 минут по местному времени. Запасными аэродромами на случай непогоды были Анкоридж и Даусон. В Фэрбенксе уже находилась небольшая советская делегация: М.В. Беляков – метеоролог, Л.Б. Хват – спецкор “Правды”, радиоинженер и переводчик советского посольства С.А. Смирнов и представитель Амторга _ А.А. Вартамян (в будущем сотрудник ГРУ). В Фэрбенксе ждали Н-209 с нетерпением. Губернатор Аляски приказал заготовить для советского самолета 10 тонн бензина, тонну масла и горячую встречу. Все население Фэрбенкса собиралось прийти на аэродром встречать русских лётчиков. Экипаж Леваневского явился на аэродром празднично одетым – Леваневский и Годовиков в галстуках. Сам Леваневский был в черном модном элегантном тщательно выутюженном костюме, белой накрахмаленной рубашке в тонкую полоску, на ногах хромовые черные полуботинки.



Леваневский и Кастанаев.

Высокий, голубоглазый, большелобый, красивый и немногословный человек... меховая одежда была погружена про запас. Еще в 1935 году изготовили и испытали несколько вариантов теплого летного обмундирования. Выбирали такое, чтобы в нем не замерзнуть в Арктике, чтобы оно легко снималось, было удобно в работе и одновременно элегантно. Остановились на таком комплекте: комбинированный кожаный костюм-брюки и куртка из тонкой кожи коричневого цвета с шелковой подкладкой, а для утепления между подкладкой и кожей имелась прокладка из гагачьего пуха; кожаный шлем с наушниками, с тонким слоем меха, под который надевался тонкий шелковый подшлемник; две пары перчаток-обычные шерстяные и

кожаные меховые с крагами. Под кожаный костюм вместо военного обмундирования предусмотрели штатские костюмы, на ноги - коричневые или черные полуботинки, заказанные в ГУМе, а поверх них - кожаные боты с цигейковым мехом и с застежкой на молнии (унты).

Такой комплект был сравнительно легким и очень теплым. Он не стеснял движений, а если становилось жарко, летчик мог легко снять куртку, кожаные брюки и кожаные с мехом боты.

Молодые девушки преподнесли летчикам цветы.



Проводы были торжественными.

Каждый член экипажа получил заграничный паспорт и американские доллары.



Сине - красный огромный четырехмоторный самолет Н-209 с утра стоял у комендатуры на бетонной "горке" (она имела высоту 12 метров и после старта помогала сразу увеличить скорость) в конце летного поля аэродрома НИИ ВВС (ныне Чкаловский аэродром) в Щелково, полностью заправленный горючим (16,5т.), жидким и сжатым кислородом на более 20 часов полёта и маслом (920л.) с учетом наихудших погодных условий.



С этой горки ранее стартовали самолеты Чкалова и Громова. Вокруг Н-209 хлопотали авиационные техники и инженеры. В широких крыльях и фюзеляже размещались баки с горючим, маслом, всевозможное снаряжение: резиновый 3х местный клиппербот, шестиместная палатка, теплая одежда, оружие (ружья и пистолеты), запас патронов, осветительные ракеты, нарты, лыжи, кремниевые зажигалки. Загрузка в самолет продолжалась и в день вылета. По каждой группе снаряжения для экипажа было специально ответственное лицо, которое наблюдало за качеством всего изготавливаемого для экипажа. Годовиков, Побежимов и Галковский почти неотлучно были в самолете. Вместе с ведущими испытания конструкторами они контролировали укладки снаряжения.



Коммерческий груз состоял из дорогой сибирской пушнины. Он был упакован в мешки из прорезиненной ткани и нестандартные герметические банки. Никаких ящиков с выжженными надписями и бочек с бензином на борту не было. Много груза взял Леваневский не для коммерческих целей, а для раздачи американскому народу в виде подарков и сувениров русских умельцев, которые американцы, как знал Леваневский, обожают. Туда входили: деревянная лаковая посуда, ковши, шкатулки, бочонок с черной осетровой икрой, почта около 200 писем с прекрасными марками, комплекты московских газет. Погрузили в самолет и

чемоданчики с личными вещами, документами и деньгами. Также считают, что на борту самолета находился секретный государственный груз- золото, которое предназначалось для продажи в Америке и 7 почтовых марок - каждая из которых сегодня оценивается в 1 миллион долларов США. На сегодня таковых осталось всего 3 экземпляра в мире. Предполагается, что в личных вещах Леваневского могли находиться первые почтовые марки с изображением первых Героев Советского Союза. На одной из них - изображение самого ЛЕВАНЕВСКОГО, участвовавшего в спасении экспедиции челюскинцев.



Накануне Леваневский потребовал, чтобы Фролов выбросил все, что угодно, только чтобы за счет багажа заправить дополнительный бензин. Члены экипажа Н-209 еще раз придирчиво осмотрели самолет, снаряжения и грузы с целью отказаться от всего лишнего, чтобы иметь возможность заправить больше горючего. Сократили даже аварийный запас продовольствия с 60 дней до 45 (30 мешков по 6 кг.), взяли только четыре меховых спальных мешка, хотя должны были шесть, но заправили лишнюю сотню литров горючего. Видимо, Леваневский надеялся не на спасателей, а на себя. На случай аварийной посадки в океане, в фюзеляж помести надуваемые воздухом матерчатые мешки. Самолет накатывали на весы-динамометры: экипаж со всем снаряжением тянул на полтары тонны, а взлетный вес самолета переваливал за допустимый предел – 35 тонн.



К середине дня съехались корреспонденты: Б. Галин, Л. Береговой, О. Курганов (Эстеркин), Л.К.Бронтман, кинооператоры московской фабрики “Союз кинохроника” (ныне Центральная студия документальных фильмов – ЦСДФ) – И.М. Шагин, И.И. Беляков и его ассистент С.С. Школьников. Задание на съемки они получили от руководителя информационного отдела студии Генриетты Саттаровой.



Съемки проводов экипажа Н-209 велись французскими кинокамерами “Дибри-эль” на советскую пленку. Все энергично фотографируют и снимают кинокамерами. Член штаба перелета П.С. Анищенков пригласил Леваневского пообедать в столовой. Тот не хотел, но Анищенков его еле уговорил.



Анищенков.

День был теплый и Леваневский сидел без пиджака в шелковой белой рубашке и почти ничего не ел. Кормила летчиков пожилая повариха Прасковья Васильевна. Для этого перелёта она подготовила экипажу Н-209 высококалорийное лечебное питание. Прославилась Васильевна тем, что отлично проработала в авиационных частях РККА в течение 15 лет. Около Леваневского все время крутился корреспондент Оскар Эстеркин, пытавшийся полететь с ними. Леваневский тянул. Во время обеда в Щелково с Бронтманом Леваневский изливал душу:

— *Я не понимаю, зачем нужно ему лететь. Ну что он будет делать? Кроме того, мы ко всему должны быть готовы. Представьте, придется сеть. Ведь это - лишний рот, притом совершенно бесполезный, не умеющий ничего делать. И такой же нытик, как я.* К разговору об Эстеркине он возвращался неоднократно, причем с явным раздражением. *«Он думает, еби его мать, что это так просто».* Как-то он весьма прозрачно намекнул Бронтману, что с большей готовностью взял бы его.

Спецкор "Правды" Л.К.Бронтман говорил с Леваневским о подготовке, о Лос-Анджелесе, об авиации. Обсуждали полеты Чкалова и Громова. Леваневский с явным недоверием относился к их сообщениям о том, что на 6-7 тыс. встречали облака.

- *Я не верю этому. В Арктике не может быть высоких облаков. Я много летал там, изучал по всяким источникам. Когда вы летели к полюсу - вы ведь шли над облаками?*

- *Да, неоднократно.*

- *А какая была их высота?*

- *Не больше 2000-2500 метров.*

- *Вот видите, тут что-то не так...*

Подъехали другие летчики – Герои Советского Союза: М. Водопьянов (он прибыл в Москву 10 августа), Г. Байдуков, А. Беляков (В. П. Чкалов прибыл в Москву только 13 августа из Горького и поэтому на проводах экипажа Леваневского не

был), М. Шевелев; М. Ньютиков, старший лейтенант НИИ ВВС Д. Т. Никишин (в будущем генерал-лейтенант авиации), авиаконструктор А. Н. Туполев, Рухимович, Халепский, Бергавинов, начальник Штаба перелёта полковник В. П. Чекалов и др. Почти все (кроме Водопьянова и Белякова) в военной форме, пилотках, веселые, улыбающиеся.



Присутствовал также начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт, конструктор ДБ-А (Н-209) В. Ф. Болховитинов. Он был также в военной форме. Возле самолета прогуливался еще один высокий военный. Он держал за руку мальчика лет 8-9 и, показывал на самолет, что-то ему объяснял. Это был начальник ВВС РККА командарм 2 ранга Яков Алкснис. Журналисты не подходили к нему и не досаждали вопросами. Среди провожатых был и сын Н. Годовикова – Алексей (он был единственным представителем семьи на проводах экипажа). Детей Леваневского не было – Владислав и Элеонора были тогда в “Артеке”... Все оживленно беседуют...





Много говорил Бронтман с Виктором Левченко. Спецкору нужно было написать его литературный портрет, помочь в статье о трассе. 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 участвовал в высадке папанинцев и был там.

- *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?*

Днем, за несколько часов до старта Левченко и Сигизмунд сидели запершись и что-то обсуждали. Спецкорр Бронтман зашел к Побежимову. Григорий Трофимович укладывал вещи.

— *Ты что такой невеселый?* — спросил его Бронтман.

— *А чего веселиться,* — ответил Побежимов.

— *Василий Сергеевич просил тебе привет передать.* **(Речь идет о Молокове, с которым летал ранее Побежимов. Примечание автора.)**

— *А, спасибо!* — Побежимов улыбнулся. — *Вот это был командир. Повезло тебе с ним летать. Ешь яблоко.*

На траве втроем лежали — Левченко, Байдуков и Бронтман. Байдуков весело рассказывал о парижских впечатлениях, об американских любителях сенсации.

— *Ты возьми серебряных денег раздавать — они прямо передерутся.*

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

— *Не балуй!*

Подошел Ушаков и Леваневский. Сигизмунд был оживлен, отлично одет, пиджак

накинут на плечи.

— *Пойдем, покурим.* — предложил Леваневский Бронтману.

— *Я только что курил.*

— *Ну еще одну, последнюю.*

Они спустились с горки. Ушаков задумчиво сказал:

— *Завидую я вам, Сигизмунд Александрович.*

— *Ничего, Георгий Алексеевич, мы еще летаем. Вот вы бы мне погоду дали хорошую.* — *Сейчас неважная, Сигизмунд Александрович.*

— *Ничего, пролезем. Больше ждать нельзя. Будет еще хуже. Или лететь, или откладывать до будущего года.*

Поднялись наверх. Леваневского окружили иностранные корреспонденты. Он коротко информировал их, ответил на вопросы, сообщил, что намерен лететь дальше в Нью-Йорк.

Приехал Мехлис. Поздоровались. Мехлис напомнил ему об обещании корреспондировать, попросил в Фербенксе взять на борт Хвата.



Сигизмунд поморщился:

— *Если вы настаиваете, я возьму. Мне бы не хотелось.*

Мехлис настаивал. Леваневский согласился.



За два часа до отлета к Леваневскому подошел молодой чекист с письменным приказом наркома внутренних дел СССР Н.И. Ежова – передать жене президента США Ф. Рузвельта – Элеоноре – подарок И.В. Сталина – две шубы и банку черной икры. Гостинцы были упакованы в большую опечатанную картонную коробку, которую принял и погрузил в кабину самолета штурман Виктор Левченко. Потемневший от бессонных ночей Болховитинов о чем-то говорил и с Леваневским и с Кастанаевым, и отмахивался от корреспондентов. Озабоченный Годовиков спорил с группой заводских мотористов и конструкторов. За 20 минут до старта к бортрадисту Н-209 Николаю Галковскому подошел помощник начальника связи ВВС РККА Н. П. Шелимов (генерал-лейтенант Шелимов умер в декабре 1986 г., примечание автора) и сказал, чтобы он каждые полчаса между радиogramмами просто нажимал ключ. Тогда советские радиопеленгаторы будут “вести” самолет и его местоположение будет известно. Галковский обещал давать такие сигналы.



Галковский.

Из-за дополнительных грузов в последний момент не были взяты в полет конструктор самолета В.Ф. Болховитинов, директор Арктического института Р.Л. Самойлович, приглашенный в США американским географическим обществом и очеркист газеты “Правда” Оскар Курганов. Так Самойлович счастливо остался в живых, но через год он будет арестован как «враг народа» и погибнет в заключение в 1940г.(в 1957 г.его реабилитируют). Курганов же готовился к этому полёту, участвовал в тренировочных полётах, даже погрузил в чемодан Леваневского свой официальный костюм для встреч на американской земле. Однако накануне старта, после встречи с высоким начальством, Леваневский не без смущения сообщил Курганову, Болховитинову и Самойловичу: не летите... Наступило время отлета. Бронтман передал Левченко письмо для Хвата, попросил передать на словах о своем разговоре с Чкаловым по поводу Хвата. Они обнялись, расцеловались. Несмотря на торжественность события (был даже митинг),это было печальное расставание. Лётчики из экипажа Леваневского прятали глаза и прощались с таким видом, будто больше ни с кем не встретятся. Перед стартом Леваневский сказал друзьям, что в этом перелёте возвращаться назад не будет, как это было в 1935 году, а пойдёт до конца. Внешне он выглядел совершенно спокойным, ходил королём, смеялся, улыбался, шутил, крепко жал всем руки, от души обнимался, был в прекрасном настроении, что с ним случалось редко.



Только близко знавшие его люди видели, каких усилий ему стоило внешнее спокойствие. В настроении же членов экипажа чувствовалась какая-то подавленность и тревога, какая-то обреченность. Почти у всех были невесёлые лица. Кастанаев примерял новые ботинки и приговаривал: *«Будет в чём по льду от медведей бегать!»* Он прекрасно знал о всех изъянах конструкции самолёта: его неустойчивость,

моторы, на которые нельзя положиться...

- *«Прощай, Егор, - сказал Виктор Левченко, протягивая руку Байдукову, - Прощай навсегда. Вот если бы ты с нами был, тогда бы ещё...»*

Николай Кастанаев – то же самое: - *« Знаешь, если честно – уверенности никакой нет. Мало тренировались».*

- *« Вы все варианты отработывали с моторами на случай отказа ?,»* - спросил его Байдуков.

- *« Нет».*

- *« А как же Леваневский?»*

- *« Да мы его почти не видели. Он в последний момент появился. Дал ему провозной до Америки...»*

Николай Николаевич Годовиков – старейший и опытный механик авиационного завода имени Горбунова, где строился ДБ-А – обнял Байдукова и поцеловал в щеку:

- *« Прощай, Егор, наверное, больше не увидимся...»*

- *« Да ты что?!»* - пытается его подбодрить Байдуков.

- *« Столько детей наделал (У Годовикова было семеро или десять сыновей. Примечание автора.), а теперь чушь порешь.»*

Курганову же Леваневский, прощаясь, тихо сказал: *« Вот вместо Вас летит таинственная коробка»*, - напоминая о посылке энкаведиста. А бортрадист Галковский своим знакомым сказал, что летит на смерть...

Экипаж чувствовал предполётную гонку, недостаточную подготовку к трудному перелёту и понимал весь риск этого предприятия. У всех лётчиков сильно развита интуиция. Знал ли экипаж о предстоящих трудностях? Несомненно. Из шести участников перелёта – четверо были ветеранами Арктики. Каждый –

замечательный специалист. Но кто хорошо знал самолёт? Кастанаев и Годовиков – заводские специалисты – и в определенной мере Кербер, достаточно много на нём налетавший и занимавшийся его радиооборудованием. Но он был заменён. Совершенно не знакомы были с самолётом Леваневский, Левченко, Галковский и Побежимов. Более того, Леваневский появился только под занавес тренировочных полётов. В своих редких полётах на Н-209 Леваневский ни разу не взлетал с полным весом. Тренировочный полёт он совершил к ... Азовскому морю. Не в Архангельск, не к Новой Земле, а ... на юг. Н-209 он знал плохо: у него не было необходимого опыта пилотирования таких тяжёлых аппаратов. На что он надеялся? Видимо на своё беспорное мастерство, ведь для лётчика любой полёт связан с риском - это его работа, поэтому и не вникал в премудрости подготовки. А она была стремительной, не продуманной, бессистемной, очень похожей на штурмовщину. Сам Леваневский был очень недоволен ходом подготовки. Все ему не нравилось. Да и впрямь так, что-то не ладилось. Шалили моторы, летели патрубки. Он приезжал, жаловался Мехлису, ругал на все корки Туполева... Что же касается бортмеханика Григория Трофимовича Побежимова, не смотря на его опыт и профессионализм, он никогда не имел дела с моторами АМ-34ФРН, которые стояли на самолёте Н-209. Кастанаев не умел пилотировать в облаках и в дальних перелетах ранее участия никогда не принимал, у Левченко с Галковским что-то не заладилось с методикой ориентации... А лететь-то предстояло тысячи километров над безлюдным, почти не исследованным пространством и на экспериментальном самолёте. Когда В.П. Чкалов уже после аварии Н-209 узнал о настроении экипажа перед стартом, он расвирепел и набросился на Байдукова, за то, что тот не позвонил Сталину и не настоял на отмене полёта... Последний раз все шестеро сфотографировались у самолёта. Снимал известный фотокорреспондент Аркадий Карасёв. Леваневский нетерпеливо курил и посматривал на небо.



Потом часть экипажа облачилась в летные темно-коричневые кожаные куртки. Корреспонденты газет усиленно уговаривают бортмеханика Г.Побежимова дать интервью: « *Некогда*, - отговаривается, - *сейчас будем запускать моторы*», смущённо улыбаясь, упорно отказывается. Кастанаев просматривал свежую карту погоды. Побежимов, Годовиков и Галковский направились к самолёту. Последние рукопожатия и поцелуи, пожелания счастливого пути.



Леваневский прощается с одним из летчиков.

Первым к самолёту после прощания с провожающими подошёл Годовиков. Вид у него был растерянный. Борис Черток, из группы Болховитинова, ушёл на горку к самолёту, рассчитывая передать Годовикову или Галковскому электрические фонарики, выброшенные вместе с другим, якобы ненужным, багажом. Увидев Чертока, Годовиков взял пакет, но как показалось Чертоку, не услышал, что тот сказал ему о фонариках.

- *«Шарика была, шарика нету»*, - сказал свою любимую поговорку Годовиков и, пожав руку Чертоку, стал подниматься в самолёт.

- *«До свидания, счастливо Николай Николаевич!»* - крикнул Черток. Но Годовиков махнул рукой, отвернулся и исчез в фюзеляже. Потом неожиданно появился в тёмном проёме входного люка и, крикнув *«Прощай, Борис, шарика нету!»*, скрылся окончательно. Он был, по-видимому, убеждён в неудачном исходе перелёта. А в этот момент Леваневский стремительно вошел в комнату Штаба перелёта. В руках он держит только что полученную сводку погоды.

— *Циклон над полюсом рассосался!*..

Его глаза весело блестят из-под широких и добрых бровей. Возбуждённый и счастливый Леваневский вырывается из кольца друзей и товарищей, он взглянул на часы:

- *Пора, время лететь!* - прощается с Байдуковым, Самойловичем, Болховитиновым и последним по приставной металлической лесенке поднимается в самолёт. Но, заняв свое место за штурвалом, мрачнеет и вздыхает.





К

Леваневский в кабине самолета Н-209 перед взлётом.

Захлопывается входной люк. Болховитинов договорился заранее с лётчиками, что поднимать и вести самолёт первые часы будет второй пилот Кастанаев, поэтому за штурвал на командирское место сел он. Рядом с ним на правом сиденье - Леваневский. Всё правильно: Кастанаев лучше знал машину, а удачный старт – половина успеха. Лётчики знают, что взлёт – это самый ответственный этап полёта, особенно если он выполняется в необычных, сложных условиях. В истории авиации немало печальных примеров, когда некоторые экипажи кончали свои попытки побить мировой рекорд дальности полёта именно при взлёте, причём живыми они, к сожалению не оставались. Тем не менее, расположение командира на правом сиденье, а не за командирским штурвалом, хотя управление самолетом было и двойное, неприятно поразило многих известных лётчиков, в т.ч. Байдукова и Нюхтикова: такого в авиации ещё не было. Но, скорее всего, они не знали о просьбе Болховитинова...

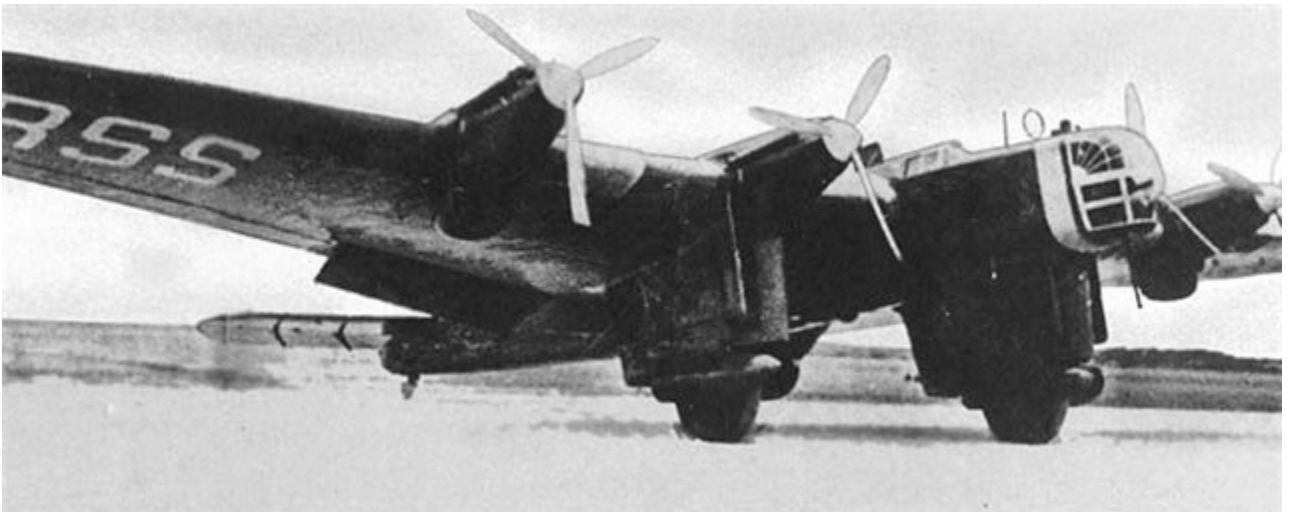
Левченко с Галковским включили радиостанцию, радиокompас, убедились в их исправности, проверили и подзавили бортовые часы и солнечный указатель курса, сделали первые записи в самолётной документации.

В небо взвилась голубая ракета. Красноармейцы подбежали к колёсам, выдернули башмаки, убрали мини-забор, ограждающий самолет от полосы.



Солнце ещё было высоко, когда один за другим взревели мощные моторы. Через взлётно-посадочную полосу-перпендикулярно самолету пробежала толпа волнующихся зевак.

Кастанаев плавно двигает вперёд одновременно все четыре сектора газа, отпускает тормоза и самолёт, нутжно гудя моторами, начинает разбег по наклонной бетонной дорожке.



Волнение охватило всех присутствующих, когда краснокрылый гигант начал разгоняться по двухкилометровой взлётно-посадочной полосе, постройки 1934 года. Н-209 всё быстрее бежит по плитам бетонной дорожки.



Сто метров, двести, триста, пятьсот... Стрелка спидометра послушно ползёт вверх: 110...120...135...150... Гул двигателей переходит в рёв. Вот поднялся хвост. Чтобы быстрее набрать нужную скорость при разбеге, Кастанаев при помощи рулей высоты поднимает хвост самолёта и ставит его фюзеляж в горизонтальное положение. В этом положении значительно снижается сопротивление воздуха. Но самолёт всё равно невыносимо долго бежал по полосе. Казалось так и не оторвётся от бетона до самого леса.



Кастанаев успел взлететь в самом конце полосы. Взлетая, самолет поднял за собой большой шлейф пыли с бетонки. На кинолентку взлет самолета снимал известный кинооператор Иван Шагин. Когда самолёт взлетел, то все на аэродроме вздохнули с облегчением и зааплодировали, потому что перегрузка у Н-209 была чудовищная.



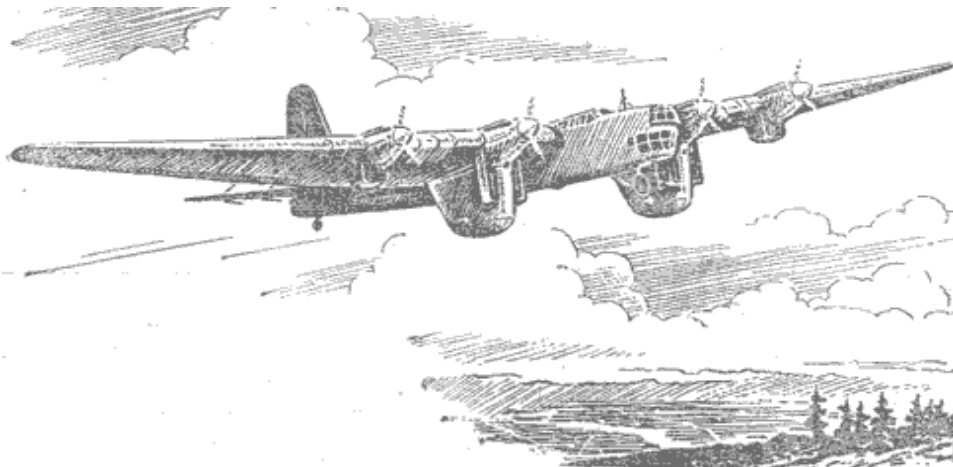
Московский корреспондент « Нью-Йорк- Таймс» Денни и корреспондент газеты «Геральд Трибьюн» Барни отметили блестящий старт самолёта. Начальник ВВС РККА Я.И.Алкнис взглянул на часы: *«35 тонн веса и 35 секунд разбега. Блестяще!»*, и полушутливо заметил сыну Годовикова – Алексею: *«Отец – лётчик, а сын – танкист, не годится!»*

После смерти Николая Николаевича Годовикова его сын твёрдо решил перейти в авиацию, окончил училище и стал боевым лётчиком. Во время Великой Отечественной войны он хорошо воевал. 7 февраля 1942 года в небе над городом Череповцом Алексей Годовиков таранил фашистский самолёт и погиб сам, т.к. после тарана потерял сознание (так считали его однополчане)... За этот подвиг ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. А.Н.Годовикова торжественно похоронили в центре города, на площади Жертв революции. Сыну Леониду исполнился тогда год. В 80х гг. его вдова Нина Алексеевна приезжала туда в День Победы. Она встречалась тогда с пионерами дружины имени Годовикова, с лётчиками-сослуживцами отца...

В момент взлёта Н-209 непосредственные участники его подготовки воентехник А.Торубанов и Б.Черток вдруг ясно увидели, как правый мотор самолёта задымил. Н-209 шёл вверх над лесом, оставляя дымный след правого крайнего мотора. Медленно набирая высоту, тяжело нагруженная машина взяла курс на север и вскоре скрылась за горизонтом. Затих в дали рёв моторов. Самолёт затерялся в угасающем августовском дне. Так начался третий (после экипажей В.Чкалова и М.Громова) межконтинентальный трансарктический перелёт из СССР в США через Северный полюс. Только теперь самолёту Н-209 предстояло впервые в историю доставить за океан коммерческий груз. Весь полёт был затерян для проверки возможности воздушного международного сообщения через полюс, т.к. это – самая кратчайшая трасса между СССР и США. К тому же, это показало бы всему миру, что Северный полюс освоен советскими лётчиками на любом типе самолета.

Нервное напряжение у провожающих было настолько высоко, что никто не уходил с поля. Из Щёлкова основной состав КБ Болховитинова переехал на узел связи ВВС, размещавшийся на Центральном аэродроме имени М.В.Фрунзе на Ходынке в Тушино. Там приступил к работе штаб перелёта с позывными "Экватор". Сюда стекались все сообщения. На о. Рудольфа и на станции « СП-1» полярники получили из Москвы радиограмму: *«Леваневский стартовал. Над вами (имеется в виду о. Рудольфа, примечание автора) пройдёт 13 августа примерно в 08.00 Москвы, обеспечьте дачей погоды. Экватор»*. У метеорологов началась

напряжённая работа: передавать в день метеосводку 6 раз. Радист станции "СП-1" Кренкель совсем не отходил от приёмника. Начало перелёта было успешным. Бодрые радиogramмы приходили в штаб регулярно. Тексты спокойные, неторопливые.



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. Всё в порядке. Левченко, Галковский".

"18:49. Начинаем работать по расписанию. Всё в порядке. Галковский".

"Я-РЛ. 19 часов 40 минут. Пересекли Волгу-матушку, путевая скорость 205 км/ч. Высота полёта 820 м. Слышу хорошо Москву на волне 32,8. Всё в порядке. Самочувствие экипажа хорошее. Левченко, Галковский".

Эту радиogramму передали наркому ВВС РККА Я.И.Алкснису. Он громко её прочёл: «Хорошая радиogramма», - сказал Алкснис. Он взял за руку прильнувшего к нему сына и не отдавая никаких указаний, ушёл с аэродрома. Через год Алкснис будет необоснованно репрессирован...

"20:55. В 20:37 прошли траверз озеро Воже. Архангельск, передавайте на волне 512 м. Москву слышу хорошо. Галковский, Левченко".

На маршруте Москва-Архангельск полёт проходил на перегруженной машине, а ориентировка велась по земным ориентирам, по компасу и радио.

"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. 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".

Это была 10я радиограмма с борта Н-209 за 12 августа, принятая в 23 часа 53 минуты. Эти три ночных часа были единственными в полёте – дальше предстояло лететь только в светлое время. Экипаж нигде не увидит ночи, т.к. будет как бы догонять полярный день и солнце. По карте штурман непрерывно вёл счисление пути, когда позволяла видимость, отмечал местоположение самолёта и вычислял отклонения от заданного маршрута.

13 августа, пятница:

"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".

Члены штаба перелёта на Центральном аэродроме радовались тому, как гладко проходит полёт. Руководитель штаба В.И.Чекалов(в 1938г.он будет репрессирован.) спокойно отвечал корреспондентам на телефонные звонки, передавал тексты последних радиограмм, а член штаба П.С.Анищенков сообщал новости семьям улетевших. Никто не уходил домой после окончания дежурства. *«Подумаешь, 30 часов не спать!* – горячо убеждали В.И.Чекалова радисты, синоптики, - *это ведь не трое суток сидеть, как во время чкаловского и громовского перелётов»*. А Н- 209 летел уже над просторами Арктики и чувствовал её суровое дыхание.Здесь ориентировку штурман Н-209 вёл уже по СУК,радиокомпасу и радиомаякам. Из района Баренцева моря передали:



"02:20. 1 час 40 минут широта 70 градусов 20 минут, долгота 45 градусов 15 минут. Высота полёта 2500 метров.

Взошло солнце. Внизу сплошные облака. Температура воздуха – 25 градусов. Ждите, Галковский."

" 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."

12 августа в районе Северного полюса дул сильный ветер и шёл мокрый снег. В.И.Аккуратов, находившийся в то время на острове Рудольфа Земли Франца Иосифа с экипажем четырёхмоторного самолёта АНТ-6 «Авиаарктика»-(Н-169) свидетельствует:

«К вечеру 12 августа сильно запуржило. Потoki колючего снега с диким, выматывающим душу воем обрушились на остров Рудольфа. Всё утонуло в белой мгле, яростном свисте и грохоте ломающихся льдин. Стены полуразрушенной радио- рубки, 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. По вертикали его плотная облачность, до предела насыщенная кристаллами снега, зарядами электричества и потоками ураганного ветра, достигала высоты 7000 метров и превышала потолок Н-209. Этот циклон выскочил неожиданно, а с Гренландии метеосводок советские полярники, находившиеся на о.Рудольфа не получали. Лучше всего циклон следовало обойти стороной, но в этих широтах плохо работают компаса, картушки вращаются, и курс можно выдержать только по солнцу, которое, увы, было скрыто непроницаемой облачностью. Леваневский принял решение забраться выше облачности, вывел моторы на полную мощность и перевёл самолёт в набор высоты, но, жалея моторы, набирал высоту постепенно. Моторы ревут во всю, но облачность все не кончается. Высота растёт с каждой минутой. 3000...3500... . Становится ещё холодней. На высоте около 4500 метров экипаж надел

кислородные маски. Это затрудняет движения и нарастает усталость. Реже стали и радиограммы Галковского. Двигаться и говорить не хотелось. Из-за опасности кислородного голодания командир самолёта ведёт постоянную проверку и опрос своего экипажа о его самочувствии. Маски, одеваемые всеми членами экипажа, были в те годы далеки от совершенства. От них шли гибкие резиновые трубки к баллону, и стоило согнуть эту трубочку, а тем паче сложить пополам, как в маску переставал поступать кислород. Если человек начинал дремать, и это случалось с ним во сне, то через 15-20 минут могла наступить смерть. Поэтому через каждые четверть часа проводился опрос всех членов экипажа. Переносное же кислородное оборудование на борту отсутствовало. Его просто не взяли....

За скупыми строчками радиограмм с борта Н-209 скрывалась напряжённая борьба шести человек с пространством и стихией....

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

"03:42. Всё в порядке. Ждите".

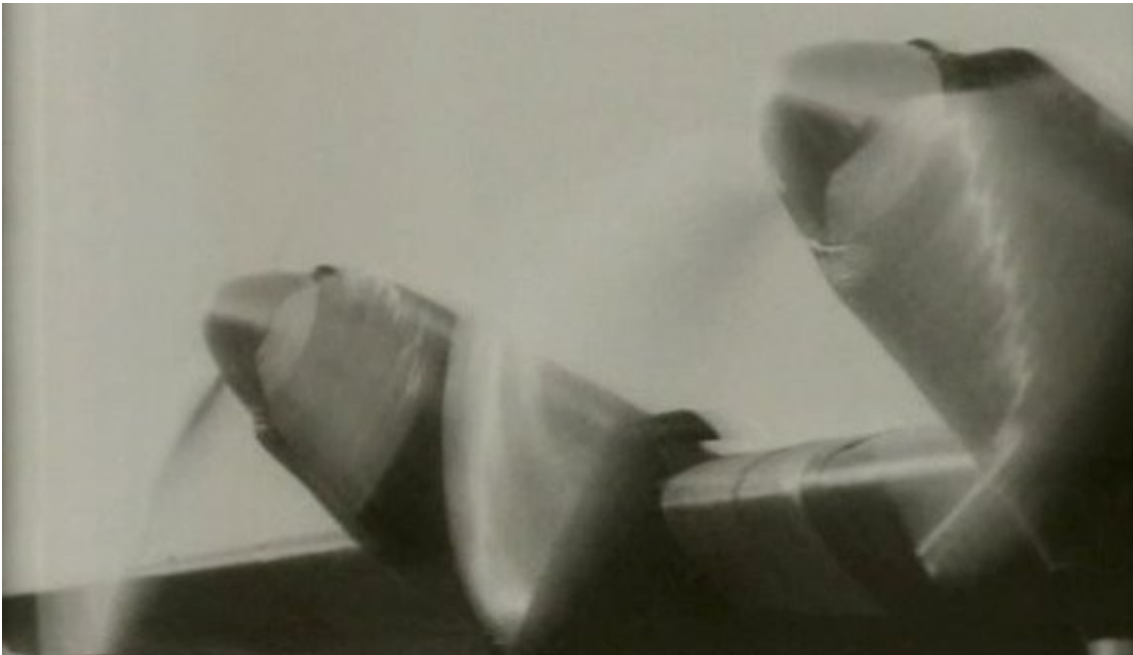
"04:35. 3 часа 50 минут, долгота 44 градуса 20 минут, широта 74 градуса 50 минут. Слышим оба маяка хорошо. Однако к Рудольфу по маяку идти нельзя.

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 градусов (от холода лопаются целлулоид). Всё в порядке. Левченко".

Работая на полную мощность, моторы вытянули самолёт на предельную для него высоту, и Н-209 снова выходит к солнцу. Таким маневром самолёт ушёл от обледенения, но условия работы экипажа ухудшились: усилился холод. За бортом -27 градусов, внутри самолёта – чуть теплее. На этой высоте возрастает нагрузка и на моторы.



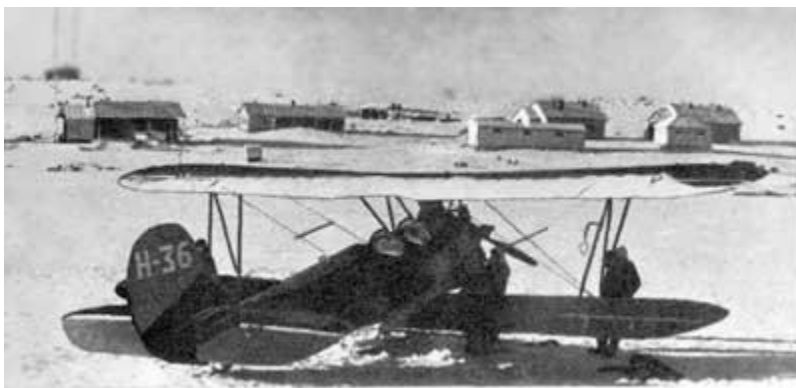
"06:44. 6 часов 20 минут, широта 79 градусов 13 минут, долгота 51 градус 42 минуты. Перевалили фронт. Идём к Рудольфу по маякам. Как слышите? Всё в порядке. Самочувствие хорошее. Левченко, Галковский".

Предполагалось, что о. Рудольфа Н-209 пройдёт примерно в 08:00 московского времени, но самолёта не было, он запаздывал. На о. Рудольфа непрерывно работал надёжный радиомаяк, который можно было найти 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 радиogramмы были приняты на о. Рудольфа радистами Николаем Стромилковым и Борисом Ануфриевым. На о. Рудольфа расположена самая северная полярная станция в мире из находящихся на суше. Эту станцию освоили советские люди летом 1936 года. Земля Франца-Иосифа состоит из более, чем 180 островов. Гористый и высокий остров Рудольфа – самый северный остров архипелага и самая северная точка суши СССР (теперь России). До Северного полюса от о. Рудольфа – 900 километров. Год на острове разделяется на 4 своеобразных сезона. С февраля по апрель и с августа по октябрь день и ночь чередуются так же, как и всюду. С мая по июль солнечный диск не опускается за линию горизонта, а с октября по февраль здесь властвует непроглядная тьма. Полярная ночь приносит свирепые бури и метели, длящиеся неделями. Сейчас о. Рудольфа охраняют российские пограничники ФПС при ФСБ РФ. Работники базы о. Рудольфа в 1937г.: начальник полярной станции (зимовки) Я.С.Либин (в 40е гг. Я.С.Либин, зная, что будет арестован по клеветничеству 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, техник радиомаяка В.Бобков, В.Латыгин, аэролог В.Канаки и.д.р.



Полёт над маяком экипаж Н-209 определил по изменению слышимости радиосигналов, но из-за воя ветра и пурги на о. Рудольфа полярники не слышали шума моторов Н-209 и не видели самолёт. По-видимому, он прошёл мимо Рудольфа где-то стороной. Н-209 отклонился от намеченного курса. После прохождения 82 градуса северной широты у самолёта стали ненадёжно работать магнитный и гироманитный компасы. Как только появляется возможность опуститься ниже, экипаж тут же её использует.

"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".

Позади Земля Франца-Иосифа. Впереди Северный полюс. Их непрерывно слушают радисты полярных станций советской Арктики, ледоколов и уже начали принимать на Аляске. Но облачность повышается, и самолёт через 42 минуты вновь поднимается на предельную высоту. На отрезке пути о.Рудольфа-Северный полюс

Солнце было на юге, на 58-м меридиане, что важно для астроориентировки.

"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".

Получив эту радиограмму, Болховитинов разбудил дремавшего в штабе перелёта Тайца, и они вместе, достав линейки, начали считать, сколько будет израсходовано горючего, если весь путь пойдёт на высоте 6000 метров при встречном ветре. Эта радиограмма была принята Э.Т.Кренкелем с трудом – были большие помехи. На высоте 6000 метров очень холодно, температура за бортом около -40 градусов. Кабина самолёта быстро промерзает. Руки на штурвале, даже в меховых перчатках, коченеют. Стекла покрываются толстым слоем инея в палец толщиной. Делается очень темно, и лётчикам очень трудно определить пространственное положение. Всё внимание приборам. Экипаж понимал, что оказывается ближе всех к смерти. Встречный ветер усилился и перешёл в ураганный. Один за другим, как морские волны, набегают на самолёт атмосферные фронты. Путевая скорость падает с каждым часом полёта. По мере приближения Н-209 к вершине планеты путевая скорость уменьшилась из-за нарастания встречных ветров с 220 до 175 км/час. Скорость ветра на высотах 4-6 километров составляла почти 90 км/час (примерно 25 метров в секунду). Севернее о. Рудольфа стрелки компасов «гуляли» по шкале, отклоняясь на 60-90 градусов. Левченко ведёт самолёт по солнечному указателю курса. При подходе самолёта к Северному полюсу слышимость радиостанции Москвы резко упала. С трудом прослушивались сигналы этой радиостанции. 12-13 августа 1937 года вся центральная часть Арктики была охвачена очень мощным циклоном, центр которого находился примерно в 300 километрах от полюса. Бортмеханики Н-209 следят за режимом работы моторов и снимают показания бензиномеров. Задача у них не лёгкая: получить, возможно, большую мощность при возможно меньшем расходе горючего. До полюса Н-209 оставалось 223 километра. Леваневский летит очень медленно. Встречный ветер гасит скорость. Но вот радист Галковский передаёт через 19 часов 25 минут после вылета радиограмму №18:

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

Текст той же радиограммы:

"Пролетаем полюс. От середины Баренцева моря всё время сплошная облачность. Высота 6100 метров, температура -35 градусов. Стёкла кабины покрыты изморозью. Ветер местами 100 км/час. Сообщите погоду в США. Всё в порядке".

Кренкель зафиксировал прохождение полюса самолётом Н-209, и все папанинцы, находившиеся в то время на дрейфующей льдине в районе Северного полюса, слышали звук его моторов, но сам самолёт не видели.



«Идут! Молодцы, идут вперёд!» - с чувством глубокой радости и веры в благополучный исход говорили полярники острова Рудольфа...

А в штабе перелёта, получив эту радиограмму, горячо зааплодировали. Находившийся в штабе перелёта Б.Черток, когда услышал о минус тридцати пяти градусах, поёжился и начал советоваться с товарищами о возможном отказе приборов и охлаждении аккумуляторов. Семён Чижиков и Альшванг подтвердили его опасения. По их мнению, в трубках масломеров, высотомеров, указателей скорости, бензомеров могли образоваться ледяные пробки. 4000 километров Н-209 преодолел за 19 часов 25 минут. Моторы самолёта сожгли 10т. бензина, на 25% превысив расчётную норму. Расход топлива составлял 2 кг./км. От полюса до побережья Аляски почти 2100 километров. При благоприятных условиях самолёт Н-209 преодолел бы это расстояние примерно за 8 часов. Но ветер вдоль всего запланированного маршрута оказался встречным. Он значительно снизил скорость самолёта. Миновав Северный полюс, Леваневский направил машину вдоль 148-й параллели, в направлении г. Фербенкса на Аляске, сделав поворот вправо на 26 градусов, проделав это с помощью СУК. Если до полюса курс Н-209 лежал вверх, на север, то теперь самолёт спускался вниз, на юг. Если до этого склонение составляло 25-30 градусов со знаком минус, то за полюсом оно стало равным плюс 150 градусов. Погода на Аляске, как считали синоптики, должна была быть лучше. Но тяжёлый самолёт попал в жестокий и глубокий циклон. Он летел в очень трудных атмосферных условиях в околуполуосном пространстве над верхним краем высокой сплошной облачности. Но в штабе перелёта царило спокойствие, настроение у всех было приподнятым, ведь радиосвязь между командным пунктом и воздушным кораблём сохранялась

устойчивой и проводилась

в соответствии с заранее оговорённым планом. Настораживало лишь то, что, начиная от середины Баренцева моря, самолёт шёл в условиях сплошной облачности....

И вдруг, как гром среди ясного неба, прозвучала радиограмма Галковского, переданная им по микрофону голосом, русской речью, через 52 минуты после прохождения Н-209 полюса (за это время Н-209 преодолел примерно 120-200 километров):

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

Эту радиограмму приняли только в СССР, американцы и канадцы могли не понять русскую речь. Советские радиопеленгаторы перестали получать сигнал с самолёта, когда он был уже за полюсом, примерно на 120-200 километров ближе к Аляске. В штабе перелёта все тревожно переглянулись.

Вспоминает генерал-лейтенант в отставке Н.П.Шелинов. Тогда он был помощником начальника связи ВВС и отвечал за радиосвязь в этом перелёте:
«Эта радиограмма меня потрясла: гибли люди, мои товарищи. Дежурства я не снимал, продолжал слушать эфир, но ничего достоверного принято не было».

Затем в 14 часов 32 минуты, через 20 часов 17 минут с момента вылета Н-209 , с самолёта передали, теперь уже ключом (морзянкой), вторую аварийную радиограмму под номером 19:

"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 сержант Стенли 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 Стромиллов принял её иначе:

"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".

Условия приёма аварийной радиограммы в разных пунктах оказались неодинаковыми: в Арктике радиоволны проходят не так, как в средних широтах. Произошло это и чисто по другим причинам: полученные радиограммы радисты, приняв на слух, записывали карандашом на бумагу по- памяти. Кто-то мог что-то не расслышать, не разобрать, перепутать, подзабыть и .т.п. Либо аварийную радиограмму Галковский передал несколько раз, так как не слышал подтверждений о её приёме. Но в целом ,смысл был почти один и тот же. Надо заметить, что без разрешения командира, на борту самолета никто из экипажа не имел права передавать в эфир какие-либо радиограммы. Решение о том, что передавать в эфир, а что нет, принимал только командир экипажа-Леваневский.

Как и в полёте 1935 г., сейчас Леваневскому роковым образом опять не везёт с масляной системой. Поскольку на ДБ-А стояли весьма надежные двигатели АМ-34ФРН, отлично показавшие себя как на АНТ-6, так и на АНТ-25, то вряд-ли дымление, происходящие на взлёте, могло быть вызвано неисправностью поршневой группы: перед стартом все 4 двигателя Н-209, кстати, только что прошедшие обкатку, были проверены и данные компрессионных замеров показали, что с кольцами и клапанной группой у них все в порядке. Значит, дым мог быть вызван скорее всего какой-то иной причиной. Вероятно - трещиной в маслопроводе (как было написано выше, всевозможные течи преследовали ДБ-А, как злой рок), в результате чего масло могло попадать на выхлопные патрубки, что и явилось причиной дыма. Это предположение - единственное, которое увязывается с сообщением Леваневского об отказе мотора из-за порчи маслопровода: из-за течи рабочий уровень масла в двигателе непрерывно понижался, что в конце концов привело к заклиниванию двигателя, когда масло в картере кончилось. Существенными дефектами самолёта, очевидно, сыгравшими свою роковую роль во время перелёта экипажа Леваневского через Северный полюс, были невозможность дозаправки маслобаков в полёте изнутри крыла, и то, что при остатке в крайних баках по 60 кг. масла оно в моторы не поступало. К тому же, маслопроводы боятся вибрации, которая вызывает трещины и течь масла. А потеря масла для самолёта- это отказ мотора, ибо без смазки мотор, всё его трущиеся детали немедленно выходят из строя. Судя по всему, отказ двигателя №4 произошёл между 14ч. 20мин. и 14ч. 25мин., а если принять во внимание то, что правый крайний мотор дымил еще при взлете, то получается, что роковая неисправность таилась еще на земле, перед вылетом. Спустился же самолёт не по желанию экипажа, а вследствие потери 25% проектной мощности. От Рудольфа, где имелся отличный аэродром и непрерывно работал надёжный радиомаяк, Н-209 находился на удалении 1080 км., от Аляски - на удалении 1950км., от Фэрбенкса – на удаление 2250 км. Дальность же полёта Н-209 после отказа мотора не могла превысить 2200 км. Тщательно выполненные расчеты показали, что при условии безаварийного полёта на трёх моторах имелась возможность достичь ближайшего побережья Аляски или Сибири.

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

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

Эта радиограмма окажется последней ясно и чётко принятой информацией с борта самолёта. После этого двухсторонний контакт с Н-209 был потерян. Все последующие сообщения радиостанции Леваневского были отрывочны и невняты. Несложный расчёт, становится ясным - мотор отказал где-то в районе 88 градусов-89 градусов с.ш., 148 градусов з.д.

Вспоминает И.Д.Папанин , находившийся в то время на дрефующей научной станции «СП-1» в точке 87градусов 20 минут с.ш. и 0 градусов 00 минут долготы:



«Вскоре мы ... узнали, что у самолёта отказал крайний правый мотор «Идёт на трёх очень тяжело, идёт в сплошных облаках»...- передавали с самолёта. Это сообщение пронзило всех, как электрическим током. Мы поняли, что положение очень серьезно. Если такой стойкий, рассудительный и опытный лётчик, как Леваневский, радивовал об этом, то, стало быть, экипажу очень трудно.... Все почувствовали такую боль, будто в душе что-то оборвалось... Время уже было предвечернее, от Леваневского больше никаких сообщений не принимали. Это

*молчание очень нас волновало и беспокоило, но мы продолжали трудиться. Думали, что он продолжает лететь вперед на трёх моторах, а радиостанция у него «скисла», как случилось у самолёта Водопьянова, когда мы садились на северном полюсе (**выбыл из строя умформер; прим. автора**).... Пришло сообщение из Москвы, что за радиостанцией самолёта Леваневского ведётся наблюдение. Эрнсту предложили следить на аварийной радиоволне; может быть, самолёт совершил посадку на лёд и теперь работает его аварийная радиостанция...»*

40 часов непрерывной вахты в эфире Кренкеля не принесли ничего нового...



Кренкель.

Несложные расчёты показали, что 4600 м.-переделанная высота полёта на трёх моторах при полётном весе в 25т. (к этому времени двигатели поглотили 10 т. горючего). Сама по себе остановка одного из четырёх двигателей ничем машине не грозила. Самолёт мог продолжать полёт без снижения на трёх моторах. « *Одного из положительных свойств самолёта заключается в том, - писал Леваневский в «Правде» накануне полёта,- что при полётном весе в 25 т. Он может лететь на двух крайних моторах.*». Но такой полёт ещё возможен при хороших метеоусловиях. Опасность заключалась в том, что самолёт обледеневал. Пытаться же удержать на высоте тяжёлый самолёт в условиях обледенения (этот

неумолимый процесс начался сразу же со входом в облака) невозможно и очень опасно. Таково было мнение всех полярных лётчиков. Обычно пилоты выходят из зоны обледенения, маневрируя по курсу и высоте, но Леваневский не мог уйти вверх - мощности трёх моторов не хватало. Надо идти как можно ниже и оттаивать. Штаб предложил Леваневскому немедленно снизиться до 2000 м. Болховитинов согласился с этим. На такой высоте можно спокойно осмотреться и при необходимости выбрать место для вынужденной посадки. Радиограмма была немедленно послана на борт Н-209, но Галковский не ответил. Принял ли он радиограмму штаба перелёта – это остаётся загадкой.



Галковский (слева).

Все наземные радиостанции удвоили внимание...

По мнению многих лётчиков, ситуация на борту Н-209 после отказа правого крайнего двигателя складывалась следующим образом. После отказа двигателя Леваневский выключил зажигание (магнето) правого двигателя и перекрыл топливный кран. Постановка винтов во флюгерное положение в полете не была предусмотрена конструкцией винтов в то время, и вращающийся от набегающего потока винт создавал сильное торможение и разворачивающий момент вправо. Самолёт начинает тянуть вправо от намеченного маршрута с креном не менее 15 градусов. Возможно, левый крайний двигатель Леваневский и Кастанаев перевели на малый режим работы, и общая тяга уменьшилась на 25%, но всё - равно машина идёт со скольжением. С большим трудом пилоты стараются держаться по прямой. Давление на левую педаль руля поворота достигает более 50 кг. даже при отклоненном триммере. И чтобы лететь по прямой, приходилось держать левый крен (что также требовало от пилота дополнительных усилий) –

лётчикам приходилось постоянно парировать разворачивающий момент энергичным отключением руля направления (бустерной системой ещё не существовало). Приходилось всё время давить на левую педаль. Ноги пилотов затекают и устают, поэтому на левую педаль они перестраивают правые ноги. Самолёт всё время вводило в сторону и периодически его приходилось доворачивать на нужный курс. Машина на трёх моторах идёт с большим креном и плохо управляема. После отказа двигателей коммерческий груз потянул самолёт к земле. Некоторое время они ещё летели по маршруту в сплошной облачности и когда снизились, пробивая облака до 3-3,5 тысяч метров, началось обледенение. Охлаждённый до минус 35 градусов самолёт попал в более влажный слой облачности и переохлаждённые капельки воды, из которых состоят верхние облака, прилипали к сильно охлаждённым частям самолёта. Так образовался слой льда, который резко нарушал аэродинамику самолёта, его вес. Идя в сплошной облачности циклона, самолет должен был непрерывно набирать на себя лед, все более утяжеляясь. При неравномерном отложении льда на несущих поверхностях появляются добавочные силы, создающие вибрацию крыльев, хвостового оперенья и затрудняющие управление самолётом. А в случае интенсивного обледенения возможно остановка двигателей. Вскоре по обшивке начали стучать куски льда, машина стала вялой неповоротливой, тяжелей с каждой минутой. При попадании в зону болтанки лётчик должен избегать резких движений рулями управления и стремиться к сохранению горизонтального полёта. Действовать рулями управления следует лишь в тех случаях, когда самолёт не возвращается самостоятельно в прежнее положение. Обледенение быстро создаёт предпосылки штопорного положения. К тому же, ДБ-А (Н-209) обладал недостаточной продольной устойчивостью.

Сильная болтанка – злейший враг всей конструкции самолёта. Перегрузки при сильной болтанке грозили значительными неприятностями. При больших отклонениях руля поворота начинается вибрация, и очень сильная трясётся вся приборная доска – невозможно прочесть показания приборов. Беспорядочное падение. Корабль кидает во всех направлениях, показания приборов становятся обманчивыми, что на них нельзя ориентироваться. Полёт по приборам в облаках. Скорость движения скачет, высота катастрофически убывает, а картушки компасов крутятся как бешеные. Гироскопический компас, как пьяный качается то вправо, то влево. Радист в таких условиях не может ничего передать, а штурман определить направление на Фэрбенкс. Последние радиосигналы на волне Н-209 были малоразборчивые и едва прослушивались, передача шла на небольшой высоте (сократился радиус распространения радиоволн), антенные трубы заледенели, из-за короткого замыкания мог выйти из строя умформер радиостанции, а из-за обледенения и тряски могла нарушиться градуировка самолётного передатчика и могла оборваться основная выпускная антенна, мог даже опытный радист Галковский допустить неточность в установке волны передатчика, или мог пропасть ток в антенне, могли подсесть аккумуляторы и т.д.

Средняя путевая скорость Н-209 на трёх моторах не превышала 100-110 км/час. Полёт на такой скорости изнуряет экипаж. Три мотора потребляют бензина больше, чем четыре (расход топлива до 4 кг./км.) – неизбежная плата за попытку удержать перегруженную машину на небольшой высоте. Так как на борту

отсутствовало переносное кислородное оборудование для бортмехаников, то ремонтом неисправного двигателя они могли заняться только тогда, когда самолёт снизился до 4500 метров или еще ниже. Пробравшись по крыльевым «пазухам» к мотору, Годовиков и Побежимов приступили к ремонту. Если антенну оборвало, то выпуском новой им заниматься было некогда. Возможно, её выпуском занялся сам Галковский, а для этого ему пришлось оставить свою аппаратуру.

В 15 часов 58 минут (через 1 час 26 минут после отказа двигателя) якутская станция приняла сообщения с самолёта :

"Всё в порядке. Слышимость Р-1". (плохая).

Очевидно, механики на ходу сумели исправить повреждения, а самолёт сохранил горизонтальное положение в воздухе, и продолжал полёт. Хотя, по мнению специалистов, эта радиограмма весьма сомнительна, ибо при -35 запустить двигатель очень трудно, почти невозможно, т.к. масло должно было застыть, потому что маслобаки на этом самолете, расположенные в носке крыла (в зоне максимального обдува) уже, остыли бы. Не остыли бы баки - остыл бы (100%) радиатор.

Потом, в 17:26, радиостанция корпуса связи армии США в Анкоридже на Аляске приняла неразборчивые сигналы с самолёта.

В 17:44 (14:44 по Гринвичу), т.е. спустя 3 часа 12 минут после отказа двигателя (в некоторых источниках утверждается, что эта радиограмма была принята не 13, а 14 августа, и если это соответствует действительности, то значит самолёт где-то делал посадку, ибо находиться столько времени в воздухе он не мог) радиостанция в Анкоридже (США) перехватила ещё одно сообщение а самолёта на одной из его волн – 33 метра:

"...не имеем ориентировки. Затруднения с радиопередатчиком". ("19 Р-34 её диапазоне"). Было перехвачено несколько слов с просьбой принять по радио координаты самолёта.

Затем, в 17 часов 53 минуты (через 3 часа 21 минуту после аварии или 4 часа 13 минут после пролёта Н-209 полюса) радист мыса Шмидта (СССР) Б.Паршин принял короткую радиограмму:

"Как вы меня слышите? РЛ.Ждите..."

Современные исследователи считают, что эти радиограммы были переданы из района полюса относительной недоступности или севернее архипелага Де-Лонга, т.е. правее (западнее) от намеченного маршрута Н-209. За это время, т.е. после прохождения северного полюса, самолёт мог преодолеть 660 км. (или около 400-700 км.) и находился где-то между 89-й и 83-й параллели.

В тот же день, 13 августа, неразборчивые сигналы с борта Н-209 были приняты двумя станциями в Якутии: на волне 26метров в Среднеколымске и на волне 34-35 метров в Булуне (около Тикси).

Затем, в 22 часа по московскому времени (в 04 часа по якутскому, т.е. в ночь с 13го на 14е августа), начальник якутской приёмной станции Ф.М.Пилясов при плохой слышимости, сильных помехах, да ещё разразившейся грозы принял сообщение Н-209, которое сразу же телефонировал 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.

Расчетное же время прибытия самолёта в Фэрбенкс было 23:12 мск.

Возможно, это ключ к разгадке гибели самолёта Н-209.

Эта радиограмма очень загадочна, т.к.

лётчики сообщали до этого, что на борту всё в порядке, а здесь говорится о полёте на двух двигателях?! Но какие горы увидели лётчики? Торосы, даже самые высокие, невозможно принять за горы. Побережье и горы Аляски расположены 70 градусов с.ш. и южнее (хребты Брукс и Эндикотт). Самый северный остров Канадского архипелага – о. Элсмир расположен на 83 град. 07 мин. с.ш. и имеет большой массив покрытых ледниками гор высотой до 2,5 км. Северная оконечность острова Аксель-Хейберг находится на 250км. дальше от полюса на 81град. 23 минуты с.ш., горы там выше 1800м. Горы Северной Якутии имеют высоту более 2000м. – Верхоянский и Черского хребты. Ближайшие же горы к самолёту сразу после отказа у него двигателя были в Гренландии и на о. Элсмир. А в радиусе 700 км. от места аварии нет никаких гор. Но это было на 14:32, а на 22 часа самолет, если он сохранил горизонтальный полет, должен был находиться уже совсем в другом районе.

Ясно одно: отремонтировать двигатель не удалось, либо он снова вышел из строя, и Леваневский принял решение во, чтобы то ни стало без связи, на двух моторах, но дотянуть до берега, до земли, возможно, и потеряв при этом ориентировку.

Посадка на лёд могла кончиться если не гибелью самолёта и экипажа, то серьёзной аварией. В Арктике действует правило: риск оправдан лишь тогда, когда все остальные пути отрезаны. Есть и другая причина. Заключается она не в героизме, а в том, что лётчик боится, что его могут обвинить в неправильных действиях в особых случаях полёта. Лётчик всегда виноват – это негласное правило погубило – многих пилотов. Леваневский, да и его экипаж, прекрасно понимали, что второй раз Сталин возвращение Леваневскому, с полпути к намеченной цели, вряд ли простит. Разве можно так злоупотреблять доверием вождя? Не стоит забывать, что был 1937 год – год разгула страшных репрессий в стране. И Леваневский продолжил полёт, направив самолёт в жестокий циклон.

Тринадцатого августа Москва приняла ещё одну странную радиограмму с самолёта

Н- 209:

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

Что заставило штурмана и радиста покинуть свою кабину , остаётся тайной. Как полагают, здесь одной из причин могла быть техническая невозможность выпустить запасную антенну. Либо же передняя кабина в условиях обледенения начала разрушаться, а вместе с ней пришла в негодность и основная рация. Возможно и то, что на борту самолёта, из-за волнений экипажа, вызванных неисправностью мотора, обледенения, потери ориентировки и неисправности радиоаппаратуры произошёл ... конфликт. Командир самолёта - Леваневский обладал тяжёлым характером и видя, что достижение Фербенкса становится невозможным по причине отказа двигателя и др.- у него могли сдать нервы,и он мог проявить в отношении штурмана Левченко и радиста Галковского бестактность и грубость, тем самым обидев их. Ведь,ещё в августе 1935 г., когда Леваневский первый раз предпринял попытку перелететь из Москвы в США через Северный полюс на АНТ- 25 с Байдуковым и Левченко, после выброса масла из-под капота двигателя, когда самолёт уже находился над Баренцевым морем, он достал «Маузер», и ткнув стволом пистолета в Байдукова, приказал тому поворачивать самолёт обратно... Кто знает, может быть и в этом последнем перелёте нервозность и горячность командира дала о себе знать... Конечно, верить в это не хочется, но жизнь есть жизнь и в ней случается всякое. А экипаж Н- 209 к моменту аварии находился в воздухе уже более двадцати часов - люди сильно устали и нервы были у всех на пределе. Ведь полет проходил не только в сложных условиях, но и сам по себе был очень ответственным: лётчики выполняли приказ партии и правительства и самого Сталина, на глазах у всего мира... Может быть тяжёлые метеоусловия и технические неполадки – это скорее следствие, нежели причины катастрофы? Может быть, суть катастрофы не только в циклонах, обледенениях и технических неполадках, а в качестве подготовки, отсутствии спаянности экипажа и высокомерии его командира.



Ловили «РЛ» и другие радиостанции, и всё на север от Якутска. Удалось разобрать

отрывок текста: «...приземляемся в...», и ничего больше.

Все радиостанции Советского Союза, а так же американского и канадского корпусов связи, многочисленные радиостанции радиолюбителей, корабельные радисты ледокольных, торговых, рыболовных и военных судов вели непрерывное прослушивание эфира на волнах радиостанции Н-209. Эфир молчал. Связь с экипажем прервалась. Больше Н-209 на вызовы не отвечал. Несколько часов спустя в Москве в штабе перелёта вокруг Болховитинова и его коллег образовалась некая пустота. Они уже были не нужны даже штабу полёта. На правительственную комиссию и штаб легли заботы по организации поисков экипажа, если он ещё жив. Поэтому Болховитинов со своим коллективом разъехались утром 14 августа. В Фербенкс Н- 209 не прилетел.... Позже скептики назовут полёт Н-209 «авантюрой» и «полётом в никуда».

Часть 6.

Потеря ориентировки.

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

Авиационный афоризм.

Опытные полярные лётчики считали, что командир экипажа Н-209, знающий коварство дрейфующего льда, старался дотянуть до земли. Слово «*приземляемся*» в последней радиограмме указывало на то, что под самолётом была суша или, по крайней мере, ледяная поверхность, а фраза «...*впереди вижу ледяные горы*» - показывает, что экипаж увидел горы, покрытые ледниками и ярким снегом. Но какие горы? Якутские, Аляскинские, Гренландские или Канадские? Экипаж Н- 209 этого не сообщил, т.к. не знал сам.

Полёт над северным ледовитым океаном в основном приборный. Ориентиров внизу никаких нет, без края и конца белое безмолвие. Компаса, если выражаться лётным сленгом, показывают в Арктике не истинный курс, а цену на дрова в Эквадоре. Штурман Н-209 В. Левченко должен был прокладывать курс в сложнейших условиях: без связи, при большом и неизвестном ветровом сносе, отсутствии пеленгов, звёзд, Солнца, видимых ориентиров, с весьма неточными навигационными приборами и картами. В облаках была потеряна возможность, определить правильный курс, т.е. направление на Фербенкс. В высоких широтах не работают авиационные компаса всех типов, особенно «апериодические», какие

были на вооружении Н-209. До отказа мотора штурман Левченко вёл самолёт по солнечному указателю, а в облаках курс, естественно, был потерян. Экипаж не знал, где находится самолёт, поэтому в последних сообщениях с Н-209 не передавали свои координаты. Отклонение от курса произошло в сложных метеоусловиях – полёт проходил в глубоком циклоне.

Вожделение самолёта по равносигнальной зоне радиомаяка острова Рудольфа и радиокомпасу зависело от условий прохождения радиоволн и мощности радиостанций. Для Н-209, который находился в центральной части Арктики, эти условия надёжной радионавигации не выполнялись. В облаках очень плохо работали радиокомпас и приёмник сигналов радиомаяков. В то время на Арктическом побережье не было мощных радиостанций. В августе 1937 года в Арктике были зарегистрированы три мощные магнитные бури, вызванные вспышкой на Солнце: в этот период эффективность радиостанций упала до минимума. Условия прохождения в Восточной Арктике присвоенных самолёту волн не позволили бы держать связь оттуда, по крайней мере, до 16 августа.... В конце 30-х годов XX века наука, к сожалению, ещё не располагала данными, на основании которых можно было бы сделать такой вывод. Радиоприём же на самолётах в те годы был труден даже в обычных полётах и для хорошо тренированных радистов. Было трудно вести приём на слух в условиях помех как атмосферных, так и создаваемых самолётом.

18-19 августа 1937 года дрейфующая станция «СП-1» также не имела связи с Москвой из-за непрохождения радиоволн.

Мощное обледенение лишило штурмана Левченко возможности использовать радиопеленгатор для привязки к радиомаякам близлежащих островов - его рамка покрылась толстым слоем льда и утратила подвижность

Единственным работоспособным прибором у Левченко остался гироскопический полукомпас, как бы «хранитель» курса, снятого с солнечного указателя. Он соединён с гироскопом и показывает направление по географическому меридиану. Но и он в условиях близости к полюсу давал большой увод курса к востоку-«убегал» на 15 градусов вправо за каждый час полёта, на величину равную угловой скорости движения земного шара (плюс инструментальная ошибка). К тому же самолётовождение осуществлялось вне видимости земли. В облаках лётчики ничего не видели. В интересах истины следует добавить еще один штрих, имеющий, наверное, решающее значение: ни Кастанаев, ни Леваневский не занимались серьёзной тренировкой по самолётовождению в слепом полете. В этом отношении оба они не шли ни в какое сравнение с такими мастерами слепого полета, как Байдуков, Громов, Юмашев и другие.

Уже после всего происшедшего на одном из советских аэродромов были поставлены такие опыты. На значительно более устойчивой и легкой машине, чем самолет ДБ-А, создавались искусственные условия слепого полета и выключался один из моторов. Машину пилотировали признанные мастера слепых полетов. И оказывалось, что в этих условиях даже они, эти мастера, не удерживали самолет более 15–20 минут и начинали терять управление.

Положение усугублялось тем, что штурман Левченко совершенно не знал о направлении и скорости ветрового сноса. А снос мог быть как восточным, так и западным. В зависимости от того, какой курс избрал Леваневский. Помимо ветра

сказывалось влияние асимметрии трёх работавших двигателей – два слева, один справа: самолёт постепенно отклонился вправо от намеченного направления. Описывая гигантскую дугу вправо, штурман Левченко, являвшийся большим специалистом по навигации, едва ли представлял себе новую линию пути, и если самолёту удалось дотянуть до береговой черты, то он едва ли мог сказать, была ли это Аляска или Советское Заполярье. Так считали такие известные лётчики, как 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 морской ракетноносной авиации, прослуживший в ней 25 лет.

Н-209 мог заблудиться, сбиться с курса вправо и улететь неизвестно куда до полной выработки горючего. Гирополукомпас, по которому Левченко повёл самолёт, когда тот вошёл в облака после отказа двигателя, в высоких широтах не работает – здесь горизонтальная составляющая сила земного магнетизма настолько мала, что не удерживает катушку в плоскости земного меридиана. Для нормальной работы компаса эта сила должна составлять не менее 0,06 эрстед, а в районе полюса она равна 0,03 эрстед. Когда же, спустя три часа, самолёт вошёл в зону где магнитные компасы стали действовать, их отклонение уже равнялось 25 градусам, плюс 21 градус 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 тогда следы катастрофы должны находиться где-то в Якутии, т.е. на территории СССР (России)?!

В наше время штурман трансформировался. Раньше он был занят прокладкой и счислением. Обходился преимущественно секстантом, «апериодическими компасами», СУК, указателем скорости, параллельной линейкой, и циркулем, весьма неточными картами. А направляющая сила компасов с подходом к полюсу ослабевает, и они не работают. В то время никто не знал, как ориентироваться в высоких широтах....

Сейчас в заведении, у штурмана есть множество новых приборов. Классификация их работы требует научного подхода, но и они не всегда выручают в полётах в Арктике. 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....

Не надо забывать, что сам Леваневский ещё перед стартом заявил, что опасается потерять ориентировку после прохождения полюса, а в последнем тренировочном полёте 28 июля у Левченко и Галковского что-то не заладилось с методикой ориентации. По воспоминаниям штурмана громовского экипажа

С.А.Данилина, Виктор Левченко не имел достаточных знаний в астро-и радионавигации, а сам Левченко в своём интервью "Как мы будем держать курс." газете "Вечерняя Москва" перед вылетом сказал: "... *Что ждёт нас там-я не знаю, но в районе Полюса Недоступности можно столкнуться с кое-какой неожиданностью...*" Н-209 ещё в самом начале своего полёта отклонился от курса – он прошёл мимо о. Рудольфа, где находилась база советских полярников. Штурман Левченко, не имея точных данных о местоположении, вынужден был продолжить счисление пути инструментально. Окончательно потеряв веру в свои

курсовые приборы, экипаж Н-209, возможно, продолжал полёт в облаках по тому же гирокопелукомпасу, пытаясь дотянуть до ближайшей суши. В этом случае достижение Фербенкса становилось практически невозможным. Самолёт же Н-209 был сухопутным, и садиться на воду не мог. Вполне возможно, что лётчики, пробив облачность, вышли из зоны обледенения и для облегчения управления, и ликвидации асимметричного сноса, отключили или перевели на малый газ (задросселировали) крайний левый двигатель (№1) – противоположный аварийному. Выход из строя крайнего правого двигателя существенно осложняет пилотирование самолета, особенно при северном боковом ветре: теперь он все время уходит с курса вправо, а нагрузка на аэродинамический руль, с помощью которого пилот попытается компенсировать этот уход, резко возрастает. Возможно, фраза «очень тяжело» в радиограмме за №19 с борта Н-209 как раз и относилась к трудности пилотирования при несимметричной тяге. Есть один способ ее компенсации: уменьшить тягу левых двигателей и форсировать, если возможно, оставшийся правый. Но в такой ситуации уменьшается вероятность выхода из строя левых двигателей и резко увеличивается вероятность поломки правого. Если события на борту развивались по этому сценарию, то не исключено, что фраза «идем на двух» свидетельствовала о самом неблагоприятном, но более вероятном развитии событий. В этом случае аэродинамический руль не может удержать самолет на курсе, тем более что с падением путевой скорости падает и его эффективность. В итоге это означает неизбежное движение самолета по дуге вправо, а тогда столь же неизбежно при продолжении полета приближение к побережью Сибири. Тем более что никаких ледяных гор на пути к Аляске быть не могло. Расчет скоростных характеристик для Н-209 при полёте в таком режиме на двух двигателях показал, что оптимальной будет скорость 140км/час, а высота примерно 2-2,5тыс.м. Не стоит забывать и о радиограмме с борта самолёта Леваневского, принятой в 17:44 в Анкоридже 13 августа (по другим данным почему-то 14 августа): «...*Не имеем ориентировки. Затруднения с радиопередатчиком*». Эта радиограмма подтверждает многое из всего вышесказанного.



Часть 7.

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.

Поиски Н-209 начались сразу, как только миновали сроки, когда он должен был прибыть на Аляску. Эфир молчал, и ни у кого уже не оставалось сомнений, что с ними случилась беда.

По указанию Сталина была создана комиссия по поиску самолёта Леваневского. Все полярные станции, включая зарубежные, напряжённо прослушивали эфир на частоте перелёта. Все телеграфные отделения СССР получили указания принимать только телеграммы, имеющие отношение к этому перелёту. Сталин взял поиск пропавшего экипажа под свой личный контроль.

14 августа 1937г. газеты многих стран сообщали об исчезновении самолёта. ТАСС передал из Парижа:

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

Но с Аляски «дотянуться» до места предполагаемой катастрофы было не возможно – самолётам не хватало необходимой дальности полёта. Погода же по всей Аляске была исключительно плохая. В Фербенксе власти считают, что: «...из-за бури... Леваневский сел на лёд, предпочитая экономить горючее, чем бороться с ветром...»

Начались поиски экипажа Н-209. К ним были привлечены самые выдающиеся полярные лётчики, герои спасения челюскинцев, герои недавней экспедиции по высадке на полюс четвёрки папанинцев.



На помощь к друзьям рвались пилоты из экипажа В.П.Чкалова, только что вернувшиеся на Родину из триумфального рейса через полюс в Америку. Собирались даже использовать папанинскую льдину в качестве промежуточного аэродрома и базы заправки горючим. Все планы строились на том, что совершена вынужденная посадка. Где-то за полюсом, во льдах. Если за время аварии считать момент потери связи, район поисков определялся достаточно точно – примерно 88-89 градусов северной широты вдоль 148-го меридиана. Но не все лётчики верили в успешность поисковой экспедиции. Бортмеханик Н.Л.Кекушев на собрании в ЦК, куда лётчики были приглашены перед полетом на поиски, высказался об этом

открыто, но на поиски полетел. Позже, летчик Мошковский в письменной форме доложит об этом в НКВД и Кекушев будет арестован...



Арктическая непогода надолго сковала мощные поисковые силы. Первый вылет на поиски пропавшего экипажа Леваневского советские летчики из поискового отряда Водопьянова смогли совершить только спустя два месяца после исчезновения Н-209. Время было катастрофически упущено... Поиски Н-209 затягивались. 21 ноября 1937 года солнце последний раз можно было видеть с мыса Барроу на Аляске. Наступила полярная ночь. Число поисковых полётов можно было пересчитать по пальцам. Все они проходили в очень сложных условиях. В них принимали участие 24 советских и 7 иностранных самолётов (по другим данным: 15 советских и 7 американских самолётов, купленных и зафрахтованных Советским правительством). Поиски были прекращены лишь в апреле (по другим данным в мае) 1938г. и продолжались почти год. Участвующие в них лётчики пролетели над льдами Центральной Арктики около 63000 км, обследовав огромный район, площадью более 68000 км² (по другим данным 58000 км²). За 9 месяцев советские и американские лётчики обследовали большой сектор Арктики между 120-м и 150-м меридианами западной долготы, облетали побережье Аляски, Канадского Арктического Архипелага и тот сектор Северного Ледовитого океана,

над которым из-за лопнувшей маслосистемы отказал один из моторов Н-209. В тяжёлую полярную ночь 1937-1938 гг. лётчиков упорно сопровождали трудности и неудачи. Эта поисковая экспедиция выдалась очень тяжёлой.



Лётчики отдавали её все свои силы и мужество. Но эффективность поисковых полётов была ничтожной: мешала плохая погода, поэтому поиски Н-209 велись недостаточно тщательно. Увы, Арктика не раскрыла своей тайны...



Радист Н.Н.Стромилов, дежуривший в августе 1937г. на о. Рудольфа, вспоминал о тех днях так:

«Проходит 10 дней. За это время Галковский с его опытом мог из обломков радиостанции, если она была повреждена при вынужденной посадке, собрать новую и выйти в эфир. Но самолёта всё нет.... Но вот проходит время, на которое у экипажа могло хватить продовольствия при очень экономном его расходовании, и мы понимаем, что отважных авиаторов нет больше с нами, и с тяжёлым чувством склоняем головы перед их памятью...»

Эти поиски превратились в череду трагедий-разбилось два самолета,погибло 5 человек...Так, двухмоторный самолёт **«Дорнье-Валь»** лётчика В.Задкова – **Р-2** раздавило при посадке льдами. Экипаж был спасён советским ледоколом «Красин». При перелёте в бухту Тихую авиатор Мазурук попал в ураганный ветер, и ему поломало самолёт (**Н-36**). При посадке на о. Рудольфа разбивает машину Чухновский. 18 мая 1938г. (по другим данным в апреле 1938г.) при возвращении на Большую землю, по вине экипажа, при взлёте, разбился под Холмогорами (вблизи Архангельска) четырёхмоторный самолёт **АНТ-6** Я.Д.Мошковского – **Н-212**. Из шестнадцати человек, находившихся на борту, погибли начальник авиаотряда Герой Советского Союза пилот М.С.Бабушкин, врач экспедиции Е.М.Россельс,механик Гурский,техник по автопилотам И.Рудный, бортинженер И.И.Жутовский...



Водопьянов и Бабушкин.

Правительство опросило Героев Советского Союза – лётчиков и полярных исследователей о возможности и целесообразности дальнейших поисков. По единодушному их мнению дальнейшие поиски не имели никаких шансов на успех, и экипаж самолёта Н-209 следует считать погибшим. Сталин выслушал их молча, с видом человека, которому хотелось бы услышать что-либо более оптимистическое....

В связи с этим СНК СССР постановил: дальнейшие поиски самолёта Н-209 прекратить.

«... 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 увековечения 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...»

После этого о пропавшем при перелёте через Северный полюс экипаже Леваневского постарались забыть. Так была поставлена точка в грандиозной эпопее, привлёкшей к себе внимание миллионов людей на Европейском и Североамериканском континентах. Памятник экипажу Леваневского, конечно, не воздвигли, хотя о нём хлопотали. «Вы о ком хлопочете? О Леваневском? Есть более важные дела», - ответили однажды очеркисту газеты «Правда» О.И.Курганову (Эстеркину) на письмо об установлении памятника. Через несколько лет уголовное дело по поводу исчезновения Н-209 закрыли. Среди погибших виновных нет....

Гибель Леваневского потрясла всю страну.... Этого лётчика-героя советские люди любили, особенно молодёжь и женщины. Он был красив и талантлив.



Леваневский был человеком-легендой. Его портреты не сходили со страниц газет и журналов, слава окружала его. И вот – погиб, пропал без вести в бескрайних просторах Арктики.... Когда началась война, было уже не до поисков пропавшего самолёта. Тогда американские ВВС устроили в Гренландии, в Туле, крупную базу. С неё в 40-50-х гг. XX века американцы постоянно и много летали над Гренландией и Северным Ледовитым океаном. Но они не обнаружили следов

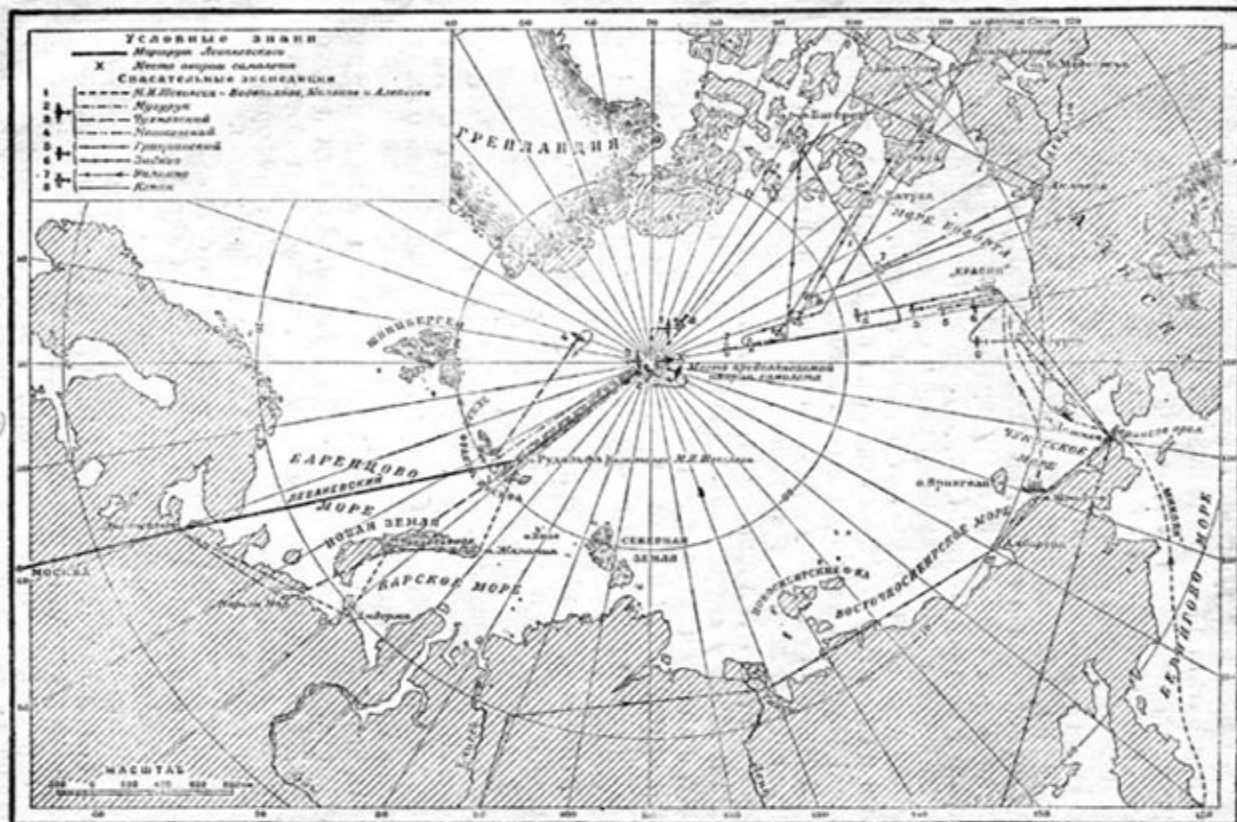
самолёта Н-209. После Великой Отечественной войны лётчики полярной авиации, занимавшиеся ледовой разведкой для моряков и обеспечивавшие работу учёных, заодно осмотрели побережье больших и малых островов Арктики. Они тоже надеялись найти обломки Н-209. Безрезультатно. Но когда в ледовой разведке или высокоширотных экспедициях советские лётчики попадали в район предполагаемой гибели СССР-Н-290, всегда делали широкий круг или покачивали самолётом с крыла на крыло в честь погибших героев...

В конце 80-х гг. XX века в районе мыса Барроу и на Аляске американцы весьма интенсивно искали нефть и газ на дне моря и основательно изучили эти места. Никаких следов самолёта Леваневского они не находили. Кроме того, берега Аляски обследовались очень тщательно ещё в 1937-1938 гг. в ходе поисков Н-209. К тому же, ровная заболоченная тундра Аляски густо заселена эскимосами, охотниками, оленеводами. Здесь имеется ряд полярных метеостанций, военных баз, в т. ч. авиационных, нередко геологические партии. Перелёт самолёта Н-209 не мог остаться незамеченным.

Если же Н-209 совершил вынужденную посадку на дрейфующий остров, то надо помнить, что все поисковые полёты в 1937-1938 гг. проходили вдали от основных путей передвижения дрейфующих островов.

Многочисленные поиски в Северном Ледовитом океане, на побережьях Таймыра, Чукотки и Аляски не дали никаких результатов, хотя не подтвердившихся сведений об обнаружении останков самолёта, его груза или следов передвижения экипажа было немало...

В истории арктических перелётов подвиг Леваневского и его экипажа остался навсегда, а обстоятельства его гибели так и остались тайной XX века.



Карта поисков С. Леваневского.

Часть 8.

Загадочная радиограмма.

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

Ф.Левальд.

В радиограмме Галковского, принятой на Аляске в Анкоридже и Сиэтле, осталась загадочная фраза: «Посадку будем делать в 3400», правда в некоторых источниках утверждается, что фраза была другой: «Снижаемся до 3400.» В целях сокращения текста все радиограммы передавались с борта Н-209 цифровым кодом. В радиограмме из Анкориджа есть строка: «48340092.»

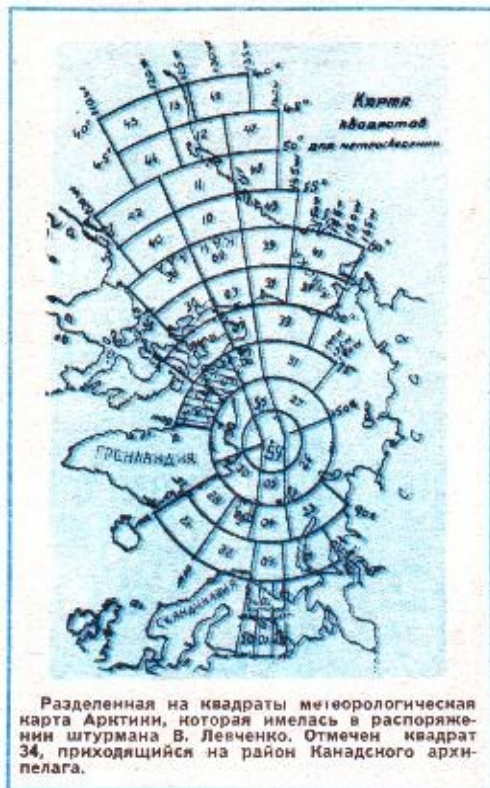
Цифры означают:

48 – предлагаем совершить посадку в ...;

92 – Леваневский;

3400 – ?

Если эта радиограмма верна, то получается, что Леваневский из-за неисправности одного из двигателей и сильного встречного ветра принял решение изменить место приземления и направить самолёт в сторону ближайшей к полюсу суши. Какая же земля скрывается под цифрами 3400? Не было таких цифр в списке кодов для радиообмена между самолётом и Большой землёй. Но известно, что у штурмана В.Левченко была карта Арктики, разбитая на пронумерованные квадраты. Они обозначались для передачи на борт метеосводок. 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 Леваневский после отказа мотора мог направить самолёт именно в этот район, чтобы совершить там посадку. Возможно они достигли одного из островов. В этом случае цифры 00 могли означать время ожидаемого приземления – ноль часов, ноль минут – в квадрате 34. От Северного пояса до побережья Аляски более 2000км. До острова Элсмир в Канадском архипелаге – примерно 760км. Необходимо подчеркнуть, что поиски в квадрате 34 советскими лётчиками в 1937-1938гг. не велись. Остров Элсмир гористый, высота гор, покрытых ледниками, достигает там до 2,5км. Может быть их и видели лётчики самолёта Н-209?

Число «34» может означать и новый курс – 34000 з.д.. Тогда место посадки Н-209 будет приходится на северном побережье Гренландии – мысе Моррис-Джесеп. До него от полюса ещё меньше – чуть более 700км. И этот мыс находится именно на

34 градусе западной долготы – может быть, как раз тут и находится загадка цифр радиограммы, услышанных на Аляске. Однако в штабе перелёта это поняли иначе и искать Н-209 в этом районе не пытались. Побережье Гренландии так же имеет горы. Правда, в этом районе уже много лет действует натовская авиобаза Алерт и её пилоты с воздуха бы обязательно бы заметили неизвестный тяжелый самолет и непременно зафиксировали бы свой приоритет в обнаружении исчезнувшего самолета Леваневского...

Однозначно расшифровать кодированную строку невозможно. Число «34» вполне может означать и не номер квадрата, куда собирался лететь Леваневский, а еще одно указание на отказ двигателя, и это кажется более убедительным. Так считали штурманы В. Аккуратов и С. Коптелов. Поэтому, никакой загадки в радиограмме нет. После цифр «48» (посадку будем делать) следует указание причины «34» (отказ двигателя) и координаты посадки «00». Словом, заключительную часть радиограммы следует расшифровывать так: *«Посадку будем делать из-за отказа (мотора) в точке с координатами 00»*, то есть на Северном полюсе.

Кстати, то в те времена у пилотов была расхожей фраза «по нулям», означавшая приземление.

Часть цифрового кода для радиограмм:

- 02 – слышу хорошо;
 - 19 – пеленгов нет;
 - 24 – нахожусь;
 - 28 – высота полёта ... метров;
 - 30 – температура воздуха ... ;
 - 32 – магчасть 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.

Современные исследователи прямо говорят о нарушении Леваневским инструкции подачи аварийных радиограмм, что привело к ошибке определения района поиска. И еще, обычно лётчики в аварийных ситуациях при полётах над морем или Арктикой, как правило, выбирают место для посадки на своей земле. Непонятно, какая ситуация могла заставить Леваневского поступить иначе. Почему он после отказа мотора не повернул на о. Рудольфа? Там стоял радиомаяк – они нашли бы в любую погоду. И пусть даже поломали машину, но были бы живы. Рачёт простой: до Аляски было 1950 км, до Рудольфа – 1080. Но, где гарантия, что после посадки на о. Рудольфа и ремонта неисправного двигателя, экипажу дадут «добро» на

возобновление перелёта? А так, какая-то, пусть призрачная, но надежда завершить полёт в Фэрбенксе, была. Поэтому на о.Рудольфа Леваневский не повернул, к тому же, ведь тогда бы он возвращался, а не шел до конца. Упрямство командира (а может быть твёрдый расчет?) увлекло в неизвестность, как самого его, так и пятерых членов его экипажа. Леваневский просто не мог возвращаться, ибо тогда бы возвращение было бы расценено, в лучшем случае, как трусость и легло бы несмываемым позором, в худшем же случае – невыполнением важного правительственного задания – и финалом этого была бы пуля в подвале НКВД, либо направление на лесоповал ГУЛАГА.

Часть 9.

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.

Летом 1965 г. вертолётчики 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))случайно обнаружили на левом берегу горного озера Себян-Кюэль (в 300-400 км. к северу от Якутска, координаты 65 градусов 17,303 мин. с.ш., 130 градусов 09,244 мин. в.д., в нынешнем Кобяйском улусе) высокий заметный холм (бугор), явно искусственного происхождения, на котором лежала грубо отёсанная старая доска (табличка) с выжженной или вырезанной ножом каллиграфическим почерком надписью:

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

И еще 3 или 4 фамилии, причём одна была на «ский» (Галковский?!). Большинство же фамилий невозможно было прочесть-доска подгнила... К доске, вроде бы, была прибита металлическая пластинка от консервной банки, на которой было нацарапано то же самое. Доска, по-видимому, ранее была прибита гвоздями к двум столбикам с метр высотой и написанной стороной была повёрнута к озеру. Попов известил о доске тогдашнего директора Арктического и Антарктического института-корреспондента АН СССР А.Ф.Трешникова, академика Е.К.Фёдорова, заслуженного штурмана СССР В.И.Аккуратова и органы ГБ. Доску с надписью Попов снял и передал экипажу вертолёта, базировавшегося в Жиганске, дабы те по

эстафете передали её в Москву. Но случилось непредвиденное: вертолёт потерпел катастрофу и доска сгорела... Известно, что в 22 км. от Себян-Кюэль разбился транспортный вертолёт **МИ-4а** Якутского УГА, Жиганского ОАО (борт **СССР-66863**). Погибло 6 человек-экипаж: командир Катаев Юрий Федорович, второй пилот Руденко Николай Георгиевич, бортмеханик Катышев Владимир Иванович и три пассажира. Вертолёт в темноте и нелетной погоде врезался в склон горы. Но, эта катастрофа произошла 27 июля 1970 г.! А доску Попов обнаружил в 1965г...

Неподалёку от холмика, где находилась доска, на левом берегу, ниже того места, откуда из второго озера Себян-Кюэль вытекает река Себян, эвенки нашли старый полуразвалившийся шалаш (эвенки такие не строят), памятный знак в виде креста из камней и клёпаный дюралевый авиационный бачок. Кстати, по международному коду визуальных сигналов "Земля-Воздух", сигнал "крест" означает "не способны двигаться". Так же, обычно такой формы кресты ставят полярные летчики.

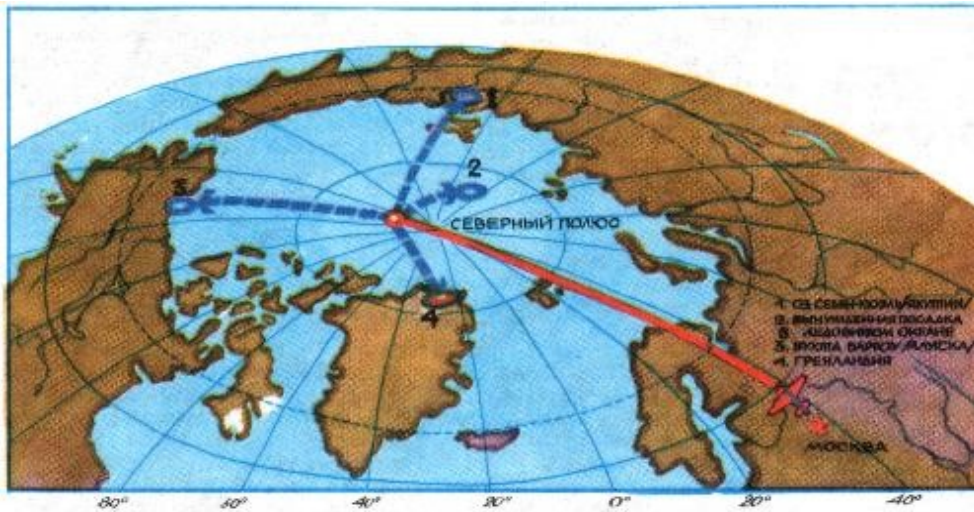
Группа энтузиастов из Уфы (Башкирия), которой руководил кандидат наук, врач-офтальмолог Эрнст Мулдашев, кандидат технических наук, начальник отдела КБ Уфимского авиаинститута им. С.Орджоникидзе Юрий Лобанов и писатель Михаил Чванов, по инициативе журнала «Техника-Молодёжи», газет «Советская Башкирия» и «Советская Россия» (в общей сложности в СМИ вышло более 65 публикаций) в августе 1982 г. организовали поисковую экспедицию в окрестности Себян-Кюэль, опросили местных жителей.



Экспедиция принесла определённые результаты, поэтому обследование озера и его окрестностей продолжали еще несколько раз. В районе озера Себян-Кюэль за несколько лет до войны действительно разбился неизвестный самолёт. По слухам, кто-то из якутов видел момент приземления самолёта в этом районе в августе 1937 года. У жителей поселка Себян-Кюэль бытует легенда, согласно которой на одноименном озере был большой шум, что-то упало с неба и поднялась большая волна. Когда волна опустилась и наступила ночь, у озера появились глаза. Озеро иногда открывает глаза и печально смотрит в небо...



Да, якутская версия гибели экипажа Леваневского с самого начала многими бралась под сомнение: экипаж не мог допустить такой навигационной ошибки, которая привела бы к столь значительному отклонению от курса (до 83о!).



Но заслуженный штурман СССР В.А.Аккуратов доказал обратное. Мог ли Н-209, летевший вдоль 148го меридиана, попасть на меридиан Якутска? При наличии горючего – да ! Широта Фэрбенкса и озера Себян-Кюэль примерно одинаковая, разница в 40км., и следовательно, если Н-209 отклонился от курса, то он мог совершить посадку на той же широте, на которой находится конечная точка маршрута. От места, где отказал правый крайний двигатель до Фэрбенкса было 2250 км., по расчетам, на трех моторах самолет смог бы пролететь только 2200 км. Разница в 50 км. Правда, расчеты Н.В.Якубовича, заместителя главного редактора журнала "Крылья Родины", показывают обратное: на трех двигателях, с оставшимся запасом топлива и в условиях циклона, Н-209 не мог долететь, как до озера Себян-Кюэль, так и до Аляски. Да и чтобы, вместо Фэрбенкса выйти на Якутск нужно

сбиться с курса на 83° вправо! Сомнительно, чтобы изменение курса было преднамеренным. Это могло произойти из-за потери ориентировки и неисправности радиоаппаратуры при полёте в сложных метеоусловиях-циклоне, который, возможно, простирался и до данного озера. А при таком значительном отклонении от курса встречный ураганный ветер станет для самолета боковым и уже не так сильно будет влиять на его скорость и расход топлива. Вполне возможно, «*ледяные горы*», показавшиеся далеко впереди, названия которых Леваневский определить не смог, так как не знал своего местонахождения, ибо полет продолжался без видимости Солнца, без радионавигации, и видимости земли, были покрытые снегом остроги Верхоянского или Черского хребта (озеро Себян-Кюэль находится в южных острогах Верхоянского хребта). Незадолго до полёта в этих местах прошёл могучий циклон, и вершины были ослепительно белыми. Их высоты между Тикси и озером Себян-Кюэль достигают более 2000 метров. Потолок Н-209 при полёте на двух моторах должен был составлять около 2500 метров. Следовательно, самолет мог перелететь эти горы. Дальнейшие события могли развернуться следующим образом. Горючее на исходе. Самолет идет со снижением. Место для вынужденной посадки высматривали всем экипажем. Обнаружив озеро, решили садиться, т.к. кругом были горы, исключаящие посадку на суше. Само озеро расположено в 1000 м. над уровнем моря, ближайшие к нему горы достигают высоты в 500-1000 м.



И Леваневский и Кастанаев имели опыт посадок на воду. Гул моторов оборвался. Наступила зловещая тишина. Винты вращаются еще по инерции. Самолёт, как гигантский планер, с шелестом рассекает воздух, с каждой минутой, с каждой секундой опускается всё ниже и ниже. В своей носовой кабине штурман с

радистом подвергаются большому риску в случае аварии самолёта, поэтому они переходят в кабину пилотов или в хвост самолёта. Пилоты стараются посадить самолет как можно ближе к берегу. После тяжёлой посадки на озеро и неизбежного полного «капота» – Н-209 имел огромные размеры, полуубирающиеся шасси и не был приспособлен для посадок на воду – самолёт оказался на спине и стал медленно тонуть. Возможно, кто-то погиб сразу, а кто-то уцелел и сумел выбраться. Леваневский хорошо плавал и, возможно, уже в воде скинул унты и меховую куртку. У него хватило сил добраться до берега, но организм сильно переохладился и он, возможно, ещё и получив травму при аварии, скоро замёрз (в Северной Якутии находится так называемый «полюс холода» и уже в августе там выпадает снег).



Четырёхмоторный самолёт Н-209, обладал большим объёмом, не мог сразу пойти на дно, к тому же плавучесть ему могли обеспечить его пустые топливные баки. Да и герметичность какая-никакая, но у самолета была. И из него сумели выбраться и остальные, оставшиеся в живых члены экипажа. Но и они вскоре замёрзли на

угрюмом и безжизненном заснеженном берегу...



Находясь в холодной воде, человек замерзает и теряет сознание через 10-30 минут (в зависимости от погодных условий). В воде при 4оС незакалённый человек без

защитной одежды в большинстве случаев погибает от переохлаждения уже спустя 30-40 минут.

Все, кроме одного, замёрзли. Возможно, им был здоровяк и крепыш второй пилот Кастанаев или штурман Левченко, который хорошо плавал. Выплыл он, держась за плавающий предмет (как, возможно, и другие) и вытащил рацию. Ему, возможно, удалось развести костёр (в те годы полярные экспедиции такого уровня брали с собой специальные непромокаемые спички), обсушиться и обогреться, после чего он отправился на поиски друзей, ведь посадка происходила ночью, но, увы нашёл только заочневшие их тела. Затем, на восточном берегу озера, в одном километре от него, в тайге у протоки, он вырыл неглубокую могилу размерами в основании 3х3 метра, насыпал холмик и выжег или вырезал на доске ножом надпись, сообщавшую о гибели здесь экипажа Н-209. Латинская транскрипция буквы на доске с надписью о погибших летчиках возможно означает, что летчик, оставшийся в живых после катастрофы самолета, думал, он находится в США... В 1984г. эта могила была обнаружена, но, не имея разрешение на раскопки, её не стали тревожить. В 50 м. от южного конца малого озера на краю болотистой низины на сухом бугре поисковики обнаружили два вкопанных столбика. Верхние их концы имели спил, следов гвоздей не было. Линия, соединяющая столбики и вывела членов поисковой экспедиции на большой бугор, очень похожий на могилу. Возможно, к этим столбикам была прикреплена доска и на ней был указатель на могилу. Бугор (предположительно могила) располагалась на другой стороне протоки. В центре-столб высотой около 1 м. и толщиной 15-20 см. со следами гвоздей. Самой доски нет. Размеры бугра со столбом свидетельствуют о том, что была выкопана широкая яма, в которой могло быть захоронено несколько человек. Что же касается доски, то в разные годы её видели 16(!) свидетелей. Но не может же быть, чтобы все 16 человек врут или что-то путают?! И почему могила находится так далеко от озера? Значит там нашли свой конец уцелевшие летчики?

Озеро Себян-Кюэль (в переводе с якутского "Священное озеро") большое, глубиной до 130 метров (!) и единственное ровное место в этом районе. Если поднимается ветер, то волна довольно приличная. Озеро разделено протокой на два озера-Улахан-Силян-Куель и Силян-Куель. Верхнее (первое) озеро, что ближе к поселку и где проводились все поиски, достигает длины 9637 м. и максимальной ширины 2276 м., его максимальная глубина в западной части составляет 126 м., которая уменьшается ступенчатым образом к востоку до 25 м. четырьмя ступенями. Общая площадь этого озера 21,6 кв.км. Второе озеро простирается в длину на 7320 м. и имеет максимальную ширину 1320 м. Его максимальная глубина в западной части 67 м. и уменьшается до 4-5 м. в восточной части. Площадь этого озера 12,5 кв.км. Второе озеро удалено от первого на 489 м. Озеро Себян-Кюэль находится в своеобразной тектонической трещине. Иногда на его поверхности видны маслянные пятна, вероятно от утонувшего самолёта. Неподалёку от района, где видели памятную доску, в 150 м. от берега, на ровном илистом дне, гидролокатор поисковиков вычертил на глубине 70-100 м. некую конфигурацию, напоминающую очертания самолёта, дающего электромагнитный всплеск, правда такие всплески отмечались и в других местах озера. Этот холм из наносного ила похож по размерам с Н-209- диаметр в 50 м. и высота в 1.5 м. над уровнем дна. В акустических лучах (геомагнитная съёмка) на дне озера была сделана фотография,

изображающая силуэт некоего крупного самолёта. В начале 80х гг. этот снимок был показан Сергеем Капицей в телепередаче «Очевидное-невероятное». Сейчас этот снимок хранится у себьян-кюэльского геофизика Анатолия Стативы. Что это, на этот вопрос может ответить, например инфракрасная и электромагнитная съёмка озера с вртолёта или осмотр дна водолазами-глубоководниками. Видимость же на глубинах более 60м. на озере ограничивается лишь мутным пятном, поэтому зафиксировать с помощью телеаппаратуры подводный «объект» в 80х гг. экспедициям не удалось. Дальнейшие исследования не подтвердили первых результатов магнитной съёмки дна озера Себьян-Кюэль, а сам «объект» поднять со дна не удалось из-за большой глубины, на которой он возможно находится, суровых природных условий, нехватки спецоборудования и просто финансов. Но, замеры магнитометром, действительно, зафиксировали на дне озера большую массу металла, однако пробиться через толстый слой в 2-3м. донных отложений водолазам оказалось не под силу, а доставить к глухому озеру специальную технику для донных раскопок было невозможно. Но, применив в августе 1986г. видеокамеру с мощной фарой, поисковики просканировали весь участок каменистого дна на глубине 80 метров, около 0,2 квадратных километров и убедились, что самолёта в озере нет! Хотя и не исключено, что его за долгие годы занесло илом, или он разбился в горах, а не на озере. Примечателен и такой факт. Когда летом 1986г. поисковую экспедицию на озеро доставлял самолёт АН-12, то командир самолёта Герой Советского Союза, лётчик-испытатель киевского 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 магнитная аномалия, которую по мнению специалистов, пока однозначно идентифицировать невозможно. Между подводным холмом, знаком в виде двух столбиков и бугром со столбом (могилой лётчиков?) прослеживается четкая, логическая связь. Линия, соединяющая два столбика, с одной стороны, показывает на бугор со столбом, с другой - на подводный холм. Можно предположить, что доска с надписями о погибших лётчиков, прикрепленная к двум столбикам, являлась знаком, указывающим не только на могилу лётчиков, но и на место катастрофы самолёта...

...Возможно, рядом с могилой лётчик соорудил шалаш, и, видимо некоторое время находился в этом обиталище и пытался выйти на связь. В первые дни после исчезновения самолёта полярные радиостанции, разбросанные вдоль арктического побережья и особенно в Якутии, неоднократно прослушивали работу какой-то рации в диапазоне волн Н-209. Создавалось впечатление, что лётчики живы и пытаются прорваться в эфир, выйти на связь с Большой землей. Отрывочные радиogramмы и неразборчивые радиосигналы исключают возможность внезапной гибели самолёта и экипажа при взрыве или падении на лёд или в море.

14 августа 1937года Якутск передал в Москву:

«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 число 83 принять за угол, на который отклонился Н-209, то получится значение меридиана на котором расположено озеро Себян-Кюэль! Число 83 передавалось замедленно несколько раз, значит передающий наверняка работал на пеленгатор.

А радиостанция мыса Шмидта слышала сигналы радиации самолёта Леваневского в течение десяти дней после его исчезновения.

Сообщение советской Правительственной комиссии:

«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 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 радиации. Он повторялся так:

«РЛ с самолёта Леваневского» - и повторялся 2 раза, слышимость была хорошая и Нестеров эти слова разобрал хорошо, потом хорошая слышимость затихла и через 10 секунд повторилась, но слышимость была неразборчивая.

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

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."»

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

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 1937 года 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 Канады.

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

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-коротковолнников обычно были цифровые обозначения. Что это могло значить ?

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 о nord, долгота 179о west. РЛ.»

Координаты данного места находятся в открытом океане, в районе полюса относительной недоступности, западнее района поисков Н-209, на дрейфующем льду. Это очень интересное сообщение, ибо в те тревожные для всего мира дни, место, где находится Н-209, указывал польский инженер и экстрасенс Стефан Оссовецкий (1877-1944). Он утверждал, что весь экипаж находится на льдине между 75 и 80 градусами северной широты и 170 градусами западной долготы, люди ожидают помощи, двое из них больны. И именно эти координаты спустя полтора месяца после исчезновения самолета и принял теплоход "Батум", совершавший плавание в окрестностях Магадана, да и в радиограмме за 14 августа также была цифра "83"!

Ленинградский радиопизик **Л.П.Куперов:**

« Анализ условий радиосвязи показывает, что, во-первых, радиоприём сигналов бортовой радиостанций 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**.*

А в Куйбышевской области радиолобитель принял: «*Высылайте помощь, мы на 96 градуса.*» Возможно, то был последний призыв о помощи. Прошло уже полтора месяца со дня вылета. Аварийный запас продовольствия у экипажа кончился, и если эти две последние радиограммы действительно передавались с борта Н-209, то значит самолёт совершил вынужденную посадку на лёд! Получается, что в разных уголках Земли радисты приняли на коротких волнах целый ряд радиограмм, поразительно похожих на почерк Леваневского. И продолжалось это после исчезновения самолёта целых полтора месяца! Ровно на такой срок был взят запас продовольствия на борт Н-209. После этого рация самолёта умолкла...

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. до 11ч.30мин-Иркутск (Забайкалье)-55 метров.

16 августа 21ч. 45мин. -Переславль-Залесский,Ярославской обл.-55 метров.

16 августа 22ч. 15мин. и 22ч.30мин.-Архангельск-55метров.

17 августа-?

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 область ?

Радиооборудование в те годы было ламповым, а стало быть тяжелым и громоздким. Радиостанция «Онега», установленная на борту могла работать в диапазоне волн от 25 до 1200 метров, передатчик на волнах 17-20 метров. Позывные «РЛ», принятые многими радистами после исчезновения Н-209, были на волнах от 26 до 55 метра.Кстати,именно в этом диапазоне шли почти все передачи с борта Н-209,когда он был в полете. Значит, передавали с «Онеги». Демонтировать её с самолёта непросто, а это значит, что, вероятнее всего, передачи все шли с борта самого самолёта, который где-то совершил посадку на твёрдой поверхности (льду или суше). На воде он долго бы не продержался... И еще, все эти радиограммы изучила специальная комиссия, в которую входили авторитетные учёные и радисты-практики, например, А.Берг и Э.Кренкель. Но по их мнению, эти сообщения не заслуживали доверия. В лучшем случае,

люди, обеспокоенные судьбой экипажа Н-209, принимали желаемое за действительное. А доцент кафедры ПЭ УАИ Ю.В.Лобанов считает: *"Думаю, что сигналы на волне самолета и с его позывными или из-за границы, чтобы скомпрометировать идею Леваневского о грузовых маршрутах из СССР в США через Северный полюс. В этом случае путь короче, а значит, для международного сотрудничества и торговли выгоднее."*

Правда, радиogramмы, принятые 14, 15, 16 и 17го августа были опубликованы в Правительственном сообщении, которое извещало только заслуживающие доверия факты, и прошедшие тщательную проверку. А раз так, то получается, что после катастрофы самолёта, кто-то из экипажа остался в живых и пытался работать на радиии... На доске у озера Себен-Кюэль было написано, что Леваневский погиб. Еще одна фамилия погибшего была на «ский» (радист Галковский ?). Значит погиб и он. Оба они знали радиодело. Остаётся один, кто в экипаже умел работать на радиии и, кто немного знал английский. Это – штурман Левченко! После нескольких дней бесплодных попыток восстановить связь, голод и дикая природа, возможно, заставили его двинуться вокруг озера и вниз по вытекающей из него реки Инара в поисках стойбища или кочевья. Возможно, по ходу движения он оставил какие-то знаки или предметы. Вскоре у него кончились патроны, и он выбросил уже не нужный наган (который, как утверждает местный житель А.Г.Захаров, им был в детстве найден). В пути от голода или каких-то других причин, он погиб...

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 хотьбе и работе, тканевых запасов хватает на 13-20 дней. Наиболее мучительно голод ощущается лишь в первые 3-5 дней. Лётчик же двигался. Наверняка он был сильно простужен и, возможно, ранен. Самолёт, если он сел на озеро, по всей видимости, вскоре затонул, либо лётчик был не в состоянии до него доплыть. А это значит, что у него был с собой ограниченный запас продуктов, либо их не было вообще. Всё это отягощало его и без того безнадёжное положение. К тому же он был удручён катастрофой самолёта, гибелью друзей, провалом важного правительственного задания, полным одиночеством среди дикой безлюдной природы в холодном климате и труднопроходимой местности, без продовольствия и полной неизвестностью. Пастухи-оленоводы видели его останки километрах в 30 от озера в районе Сутаня...



Захарова Варвара Афанасьевна (многие эвенки носят русские имена и фамилии), 48

лет, санитарка, летом 1982г. рассказала членам поисковой экспедиции газеты «Советская Россия» следующее: *«Когда я была маленькой на озере Себян-Кюэль утонул самолёт. Об этом мне рассказывали отец с матерью. Почему об этом никто не знает? А здесь, кроме нас, никто тогда не кочевал. Справа от второго озера есть гора Дудара, еще правее остроконечная гора. Когда мы в этом году кочевали мимо неё, отец крикнул: «Идите сюда, здесь лежит медведь!» Когда подошли, 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. Это было в конце августа или начале сентября. Мать с отцом потом говорили, что первыми около умершего побывали наши однофамильцы братья Захаровы.»*

Женщина также уточнила, что это было незадолго до войны. Человек лежал в кустах и был слегка присыпан валежником. Через плечо был перекинут длинный гладкий ремень с прямоугольным планшетом, на ногах сильно изрезанные и изорванные унты в районе голенищ. Правая рука его была вытянута и сжимала кинжал.

80-летняя Е.Н.Степанова вспомнила, что в 30 км. От озера, в районе Сутана, один старик видел умершего русского в лётном меховом комбинезоне. Испугался и не подошел.

104-летняя Татьяна Степановна Захарова, бывшая известная 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!»*

Кто знает, может быть летчик и не умер от голода, а был убит этими плохими эвенами братьями Захаровыми.?Ведь в руке у летчика был нож, может быть он пытался им защититься?

Вспомнил рассказы о мертвом русском в районе остроконечной вершины и бригадир отделения совхоза И.Е.Винокурова.

Медсестра больницы А.Х.Кривопашкина со слов М.И.Кривошапкиной, умерший в 1980г., рассказала, что, когда ей было 10 лет, они наткнулись в тайге на человека в комбинезоне, который лежал у костровища лицом вниз. В его руке был нож, воткнутый в землю. За несколько дней до этого они слышали грохот на конце озера, пошли в ту сторону и наткнулись на этого мертвого. Старики запретили, чтобы дети туда ходили. Когда Мария Инокентьевна позже увидела в кино летчика, воскликнула: *«Вот этот человек, которого я видела в тайге умершим!»*

Как уже здесь сообщалось, экипаж Леваневского и вылет самолета Н-209 снимали на киноплёнку. Изредка их показывают по телевидению на всю страну, особенно в августе, в годовщину перелета.

Близ озера Себян-Кюэль и ниже по течению были найдены металлические предметы,похожие на части самолета.Так,Кейметинов Василий Афанасьевич и Степанов Дмитрий Васильевич видели лежащие на берегу куски дюралюминия и обломок крыла.Многие жители поселка рассказывали,что Кейметинов Василий

Павлович в период войны приносил из района перешейка озера Себян-Кюэль блестящие металлические сосуды с заклепками. В них хранили одежду и воду. В 80х гг. поисковой экспедиции удалось раздобыть часть топливного бака и обшивки неизвестного самолета у родственницы Кейметинова-Розы Федоровны Степановой... Экспертиза МАП 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), ибо его бензобаки были сделаны из клепанного листового дюралюминия.

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), у озера Себян-Кюэль был еще один труп летчика. Его нашли ранней осенью 1937г. на берегу озера в районе его перешейка. Женщина-эвенк Мария Христофоровна Кривошапкина рассказала, что этого летчика увидела лежащим на спине.

- *Это был не эвен, -* рассказала она, *- а здоровый носатый русский. Лицо его было белое (Признаки сильного обморожения. Примечание автора.), глаза уже выклевали вороны...*

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



Как свидетельствовала Кривошапкина, летчик был одет странно для здешних краев – черный костюм, белая рубашка, на ногах хромовые полуботинки. Документов при нем не было. В экипаже Н-209 перед стартом в костюмы были одеты все. Но по приметам этот летчик похож только на Леваневского. Кладовщица совхоза А.В.Кривошапкина подтвердила: *«Старики говорили, что в 30е годы, когда еще не было поселка (сейчас в нем*

проживает около 800 человек, главным образом эвенки, но есть и якуты; он появился в 1939 г. в 5 км. от озера и в 35 км. от устья Тынгачана (приток Саганджи.) *и на озере еще не садились самолеты, на берегу видели в кустарнике умершего русского с планшетом.»*

Медсестра больницы А.Х.Кривошапкина вспомнила, что в детстве слышала рассказ отца. Он был депутатом, ездил весной 1937 г. мимо Себен-Кюэль на сессию, возвращался почти через полгода и встретил пастуха С.С.Степанова (его в 1968 г. задрал медведь), который рассказал, что видел на берегу Себен-Кюэль мертвого человека в ботинках и костюме, в белой рубашке, без шапки, волосы черные. Тот лежал лицом вверх, глаза уже выклевали вороны...

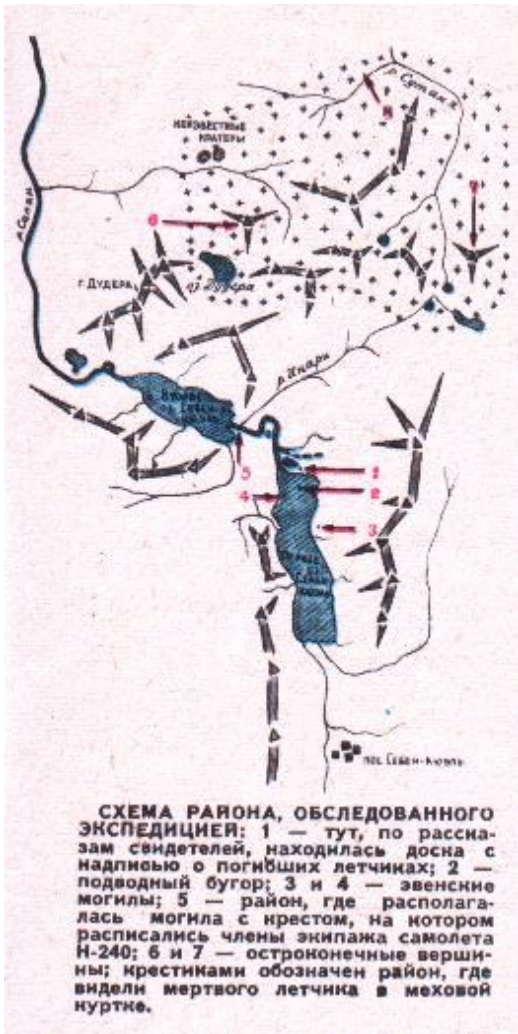
О мертвом русском на дальнем берегу первого озера рассказывали оленеводу А.П.Слепцову его покойная бабушка и А.А.Алексееву его покойные родители. Надо заметить, что у обоих мертвых летчиков были планшеты. По правилам, принятым в авиации, планшеты положены только пилотам и штурманам. Стало быть летчиками, которых видели эвенки, могли быть Левченко, Леваневский или Кастанаев. Необходимо подчеркнуть, что кочующие эвены всегда говорят только то, что видели. Чтобы нафантазировать или тем более соврать – против их естества. Другое дело, что они могут не все рассказывать постороннему человеку. Они могут повесить на дереве череп убитого медведя, сохатого, сложить из камней пирамиду, но столбов или надписей ни на своих, ни на чужих могилах они никогда не делают...

На доске 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 (как я уже говорил выше, это, наверное, Левченко) не указал своей фамилии. Погибших же Левченко похоронил. А после ухода Левченко с озера эвены обнаруживают на берегу потом непохороненный труп летчика в костюме, по приметам, похожего на Леваневского. Но, фамилия Леваневского на доске есть. Значит, Левченко был уверен, что командир погиб. Здесь, скорее всего, произошло следующее. Как я уже писал выше, наверное, после того, как самолет оказался на воде, Леваневский утонул. Его труп Левченко найти не сумел, а, когда ушел от озера, труп Леваневского выбросило на берег прибоем. Другого объяснения, я здесь не нахожу...

В августе 1986 г. поисковики на перемычке между большим и малым озерами Себян-Кюэль, там, где видел свою загадочную доску вертолетчик Попов, на одной из могильных досок (около озера находятся несколько эвенских могил) прочли вырезанную ножом надпись о том, что в 1939 г. там садился гидросамолет **Н-108** или **Н-109** и фамилии двух членов экипажа. А по сообщению заведующей музеем Академии гражданской авиации (Санкт – Петербург) Н.М.Соловьевой, в ходе поисков самолета на дне озера Себян-Кюэль был обнаружен самолет времен второй мировой войны. Возможно, это один из тех самолетов, которые перегонялись с Аляски в СССР по ленд-лизу. Однако подтверждения данного сообщения в печатных источниках отсутствуют. Опять тайна...

Как бы там ни было, но сведения и факты, собранные советскими экспедициями в 80х гг. в Якутии, показывают, что в районе озера Себян-Кюэль, необходимо продолжать поиски, т.к. слишком много данных показывают на то, что, возможно здесь и разбился самолет Н-209. Это и доска с надписью об аварии самолета 13

августа 1937года на могиле у озера и неизвестные до 80х гг радиограммы, полученные станциями на территории Якутии, и рассказы местных жителей о двух погибших в 1937г. в окрестностях озера Себян-Кюэль летчиках, и расчеты угла сворота самолета Н-209 при выходе из строя крайнего правого двигателя, и найденные обломки дюралевых авиационных баков и самолетной обшивки довоенного производства и другие данные.



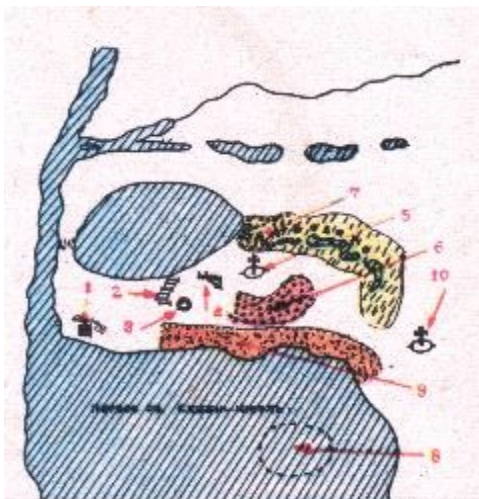


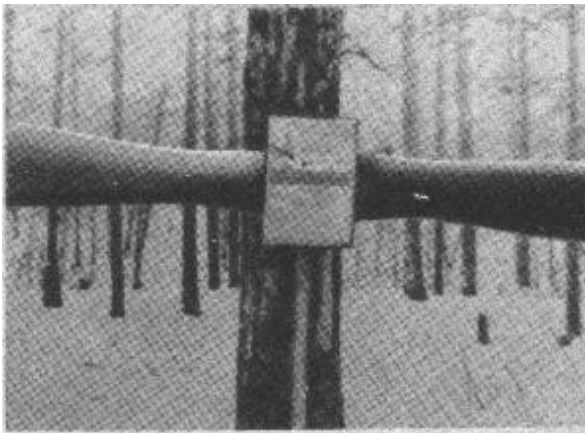
СХЕМА РАЙОНА ПРОТОКИ МЕЖДУ ОЗЕРАМИ СЕБЕН-КЮЗЛЬ. 1 — баня, построенная геологами в 1965—1966 годах; 2 — гати; 3 — глинобитная яма; 4 — развалины избышки; 5 — могила эвенской старушки; 6 — район, где, по данным свидетелей, находилась доска с надписью о погибших летчиках; 7 — район, где видели эту доску Е. Попов и А. Кирсанов; 8 — подводный бугор; 9 — район, где видели мертвого летчина в костюме; 10 — эвенская могила.



Окрестности протоки между двумя озерами Себен-Кюэль: 1 — холм со столбом; 2 — доска с надписью о самолете Н-240; 3 — могила со столбиком и доской, которую видели в 1948 г.; 4 — подводный холм; 5 — уточненное местонахождение доски с надписью о летчиках, погибших в 1937 г.; 6 — сломанный крестообразный знак из жердей. Пунктиром обозначен зимник, крестиками — эвенские могилы.

В прелегающей к озеру области за полвека произошло несколько аваикатастроф: Г-1 полярной авиации **Н-263 (заводской №709)** на озере Серен-Кюэль 19.2.39г. (командир-пилот 2го класса М.Ф.Лутц, второй пилот М.С.Кадыков

(он же штурман), бортрадист Н.С.Фомин, бортмеханики Н.М.Тельпуговский и П.Г.Коченев) и др.



Но некоторые катастрофы до-сих пор не изучены. Не зря этот район называют «Якутским треугольником» по аналогии с Бермудским... Поиски самолета Леваневского в Якутии в 1937-1938гг. не велись, как не велись никогда, вплоть до конца 70х – начала 80х гг., да и тогда проходили они только на общественных началах и в очень трудных условиях. Даже само первое озеро толком обследовано не было. Вот, что вспоминает об этом один из руководителей поисковой экспедиции Ю.В.Лобанов: *"Якутия отличается тем, что там нет троп (населения мало). Гигантские просторы, чудовищный бурелом, труднопроходимые мари, 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."

Поэтому, поиски самолета Н-209 разумно было-бы все-таки возобновить. Например, для начала, послав на озеро Себян-Кюэль водолазов-глубоководников со спецоборудованием. Подъем атомного подводного ракетного крейсера К-141 «Курск» с глубины более 100 метров в 2001г. показал всему миру, что в ВМФ России, есть первоклассные водолазы-глубоководники. Вот бы задействовать их? Ведь самолет за столько лет могло занести илом. Необходим будет и маршрутный поиск в тайге и в горах. Но на всё это нужны средства и не малые. Но если в районе Себян-Кюэль разбился самолет, то где находиться его обломки – в озере или в горах? В любом случае ясно, что обнаружить их чрезвычайно трудно: время тщательного залечивает раны на теле земли, скрывая все следы.



И все-таки, даже самая фантастическая версия может оказаться реальной. Человеку, незнакомому с Арктикой, трудно представить всю сложность поисков в полярных условиях. Так, известный полярный штурман В.И.Аккуратов сказал полушутя-полусерьезно: *"В Арктике -всякое бывает!"*

Часть 10.

Перебежчики или Герои?

*"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.

Леваневский вновь провалил важное правительственное задание (не по своей воле) и погиб про это сам (что избавило его от кары). Сталин авиации придавал большое значение, ему нравилось, что эту важнейшую отрасль в государстве связывают с его именем. О результатах поисков самолета Леваневского ему докладывал лично Нарком ВВС Алкснис. Весть о гибели своего любимого летчика он принял хмуро и почти сразу обрушил на авиационников жесточайшие репрессии, но из коллектива КБ Болховитинова, не смотря на очевидную гибель Н-209, НКВД не тронул никого...

Каждая катастрофа оставляет после себя много неясного. Расследование причин катастроф всегда было делом сложным и затяжным. Часто выводы комиссии содержат безликую формулировку: *«Причины не установлены.»* И каждая катастрофа оставляет после себя не только ужас и горе, но и бесконечные вопросы. В каждой катастрофе слишком много необъяснимого. К гибели нельзя привыкнуть. Полеты Чкалова, Громова, прошедшие в 1937г., что называют, без сучка, без задоринки, убаюкали многих...

Леваневский был на редкость талантлив, фанатично предан и авиации, и Арктики. И – удивительно невезуч. Леваневскому не везло, фатально не везло. Похоже, что на всем роде Леваневских лежало какое-то проклятье: летом 1933г. родной брат Леваневского – 34-летний капитан Войска Польского, авиаинженер Юзеф погиб в авиакатастрофе при перелете Варшава-Пекин... Вот и про Сигизмунда некоторые говорили, что он поторопился с вылетом. Может быть, скептики были правы. Но всегда кто-то должен сделать первый шаг! Современник Леваневского Герой Советского Союза летчик В.П.Чкалов относился к нему с искренним уважением. В один из декабрьских вечеров 1938 года, беседуя с репортерами «Правды», он сказал о Леваневском:



В.П.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...» О Леваневском Чкалов рассказывал с грустью. Он считал основными причинами катастрофы летную неподготовленность экипажа и штопор. По мнению Чкалова лучшим исходом было прикрыть левый мотор и идти на двух к папанинцам... 15 декабря 1938 г. Чкалов погибнет при испытании нового истребителя И-180 конструкции Н.Н.Поликарпова. Было Чкалову 34 года... Известный полярник, Герой Советского Союза, папанинец Э.Т.Кренкель сказал: *«...И всё же, как ни больно, надо смотреть на вещи глазами истории. 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...»*

Вторая неудачна попытка Леваневского совершить рекордный полет, кончившаяся трагически, среди полярных летчиков породила множество предположений, но ни одного из них не является полностью доказанным. Арктика до сих пор не выдала своей тайны.

Любой полет в Арктике требует от экипажа большого мастерства и напряжения всех волевых качеств. Но жизнь показывает, что этого подчас мало. Экипажу Леваневского в 1937г. было очень сложно и обстоятельства оказались сильнее человеческого мужества... Удача ему изменила. Такова цена дерзкой попытки проникнуть в тайны Северного полюса, такова плата за бесстрашие...

Точные причины гибели и место катастрофы самолета СССР-Н-209 остаются неизвестными по сей день, хотя интерес к «загадке Леваневского» отнюдь не слабеет. Журналисты, историки и просто энтузиасты проводили инициативные

исследования возможных причин и места гибели Н-209. Но все оказывалось безрезультатно... Об этой трагедии написаны десятки статей с самыми разнообразными версиями происшедшего, вплоть до совершенно абсурдных, типа *«тайного бегства экипажа на Запад в поисках защиты от репрессивного советского монстра»* или *«захват экипажа гигантским инопланетным кораблем»*. Утверждалось, что экипаж Н-209 был подобран со льдины немецкой подводной лодкой и доставлен в Германию, где перешел на сторону фашистов и в годы войны бомбил Москву, но был сбит. Либо экипаж сбежал в США, где Леваневский женился на кинозвезде Мэри Пикфорд. Серьезные специалисты эти версии отвергают.

Данные версии не только ошибочны, но еще и циничны по-самой своей сути. Надо только посмотреть биографии членов экипажа самолета Н-209 –орденоносцы, Герои, коммунисты, замечательные труженники, энтузиасты своего дела, патриоты своей страны и просто хорошие семьянины, и тут вдруг... перебежчики, изменники и предатели?! Всё это просто не укладывается ни в какие рамки...



Леваневский с семьёй в 1936г.



Леваневский с женой Натальей Александровной Дегтяревой, работавшей в военкомате.

Что же касается немецких подводных лодок, то активно действовать в Арктике они стали позднее, в годы Второй Мировой войны со своих баз, находившихся в Норвегии и в других местах, в т.ч. в советском Заполярье.

Самолет Н-209 пропал без вести в околополюсном пространстве, которое покрыто толстыми льдами в несколько метров толщины. В те годы под сплошным панцирем льда подводные лодки действовать не могли. Впервые в мире подледное плавание было совершено в феврале 1938 г. советской подводной лодкой «Д-3» («Красногвардеец»). Кстати, весной 1942 г. во время боевого похода она пропала без вести со всем экипажем (Командир капитан 3 ранга М.А.Бибеев. Погибло 53 человека.). Место и причины гибели подводной лодки Северного флота неизвестны до сих пор... Немецкие подводные лодки действовали южнее, в Норвежском, Баренцевом и Карском морях, в районе Исландии, Ирландии, Норвегии, Гренландии и советского Заполярья. Несколько немецких подводных лодок – **U-335, U-381, U-703, U-921** и ряд других тоже, кстати, пропали без вести в Арктике, в годы Второй Мировой войны со всеми своими экипажами. Причины их гибели неизвестны...

Правда, сторожилы Москвы уверяют, что Леваневский напомнил о себе с того света. В 1941 г. при бомбардировке Москвы были сброшены листовки с портретом Леваневского, где утверждалось, что бомбит Леваневский. История темная, и, кажется, к ней причастен брат Леваневского – Владислав, находившийся в то время в оккупированной фашистами Польше. Между прочим, когда в 1941 г. под Москвой был сбит фашистский ас на «Хейнкеле –111», внешне напоминавший Леваневского, это привело в замешательство военных летчиков, пока не разобрались, что это не он. Хотя звали фашистского летчика...Ганс Леваневский!

Это был немец польского происхождения. Ни по внешнему виду, ни по возрасту и документам сбитый фашист не был и (главное!) не мог быть Сизигмундом Леваневским. Тем не менее, родные и близкие погибших героев обратились в Верховный Совет СССР. Им ответили, что уверены: если бы летчики были живы, они летели бы бомбить Берлин.

После гибели Леваневского представитель советского посольства в Польше навестил его мать и передал ей решение правительства СССР о том, что она будет получать пенсию 900 золотых ежеквартально. Мать 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 Корнацкая (по мужу – капитану польских ВВС Вацлава Корнацкого, который во время второй мировой войны попал в фашистский лагерь для военнопленных и погиб) нашла двухэтажный дом в Константине под Варшавой и купила его для матери, и жила с ней там во время оккупации. Их разыскивало гестапо, но оно было введено в заблуждение служащей Мерии, которая сказала, что «Леваневских нет в списке жителей Константина.» 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.

НКВД, наверняка, основательно и тайно занимался загадочным исчезновением самолета, и, если бы узнал, что летчики действительно перебежали на Запад и попросили там политическое убежище, то, наверняка бы лишил персонально пенсии членов их семей, либо репрессировал их всех. Но этого не было сделано. Да и внутри страны, тогда бы в честь погибших аиаторов не назвали бы во многих городах улицы, школы и техникумы их именами. Позже НКВД обвинило ряд военных в организации срыва полета Леваневского во *«вредительских целях.»* Что касается версии о причастии органов ГРУ и НКВД к катастрофе самолета Н-209, то она выглядит полным бредом. Если бы в самолет Леваневского чекистами действительно была заложена бомба с часовым механизмом (как преплагают некоторые), то эта бомба обязательно взорвалась бы. Да, НКВД и ГРУ в те годы являлись самыми сильнейшими спецслужбами в мире (ЦРУ США еще не было и в помине), английские и немецко-фашистские спецслужбы также уступали тогда по силе НКВД и ГРУ. К 1937г. советские спецслужбы накопили гигантский опыт в ликвидационных (диверсионно-террористических) операциях и «плохих» бомб там делать просто не умели. Достаточно вспомнить таких профессионалов НКВД и ГРУ по минно-взрывному делу, как: А.Тимашков, И.Г.Старинов, Разживин, Пономарев... «Неумех» в НКВД не держали – их расстреливали, либо, что реже, - увольняли. Поэтому, если на боту самолета Н-209 действительно была заложена бомба, то она бы не повредила бы самолет, а полностью бы его уничтожила. Однако, после прохождения Н-209 полюса, у самолета отказал правый крайний двигатель из-за порчи маслопровода, и об этом, а не о взрыве, радист Н.Галковский и сообщал, причем несколько раз... Да и потом, уже после

исчезновения Н-209, радисты многих полярных станций принимали отрывочные и малоразборчивые сообщения с самолета в течении нескольких дней! И нигде не сообщалось о взрыве или пожаре. Не стоит забывать и то, что в процессе подготовки Н-209 к перелету, к нему была выставлена охрана и посторонних к самолету не пропускали. Попасть же на аэродром Щелково можно было только через проходную. А при экипаже в шесть человек не заметить на борту бомбу трудно, пусть даже замаскированную под что-либо. Заметив ее, экипаж бы выбросил ее за борт и радировал бы об этом в Москву. Да и зачем закладывать в самолёт бомбу, который имел на борту секретный груз золота?! Далее, в последние годы, российские спецслужбы рассекретили многие свои специальные операции. К тому же, в свет вышли сотни (!) мемуаров бывших чекистов, разведчиков, контрразведчиков и диверсантов. Нигде о причастности НКВД и ГРУ к катастрофе самолета Н-209 не упоминается, а ведь прошло уже более 60 лет с момента его гибели. На дворе XXI век: демократия, гласность... Скрывать что-то, если и есть что скрывать, давно уже потеряло всякий смысл. Хорошо было бы, конечно, узнать что думают обо всем этом бывшие советские разведчики, действовавшие в США и Канаде, ветераны ГБ, либо их родственники. Возможно, со временем, мы узнаем и это. Время покажет. Но пока в мемуарах разведчиков об этом ничего не сказано, ну на то они и разведчики – тайны хранить умеют.

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.

В некоторых источниках утверждалось так же, что цель перелета Н-209 была разведка подступов для стратегических бомбардировщиков через Арктику к различным регионам США. Именно, якобы, в этом скрыта тайна гибели Н-209, и поэтому провозжали экипаж Леваневского военные: начальник ВВС Я.Алкснис, помощник начальника связи ВВС Н.Шелимов, а в составе экипажа Н-209 также было много военных: бортрадист Н.Галковский – воентехник 1 ранга НИИ ВВС, штурман В.Левченко-флаг-штурман авиации Балтфлота, второй пилот Н.Кастанаев-майор и бывший летчик-испытатель НИИ ВВС, Леваневский-возможный офицер госбезопасности.

Всё это выглядит фантастикой. Военные были на проводах и в составе экипаж только потому, что сам самолет Н-209 был военным дальним бомбардировщиком. До конца 30х гг. XX века в СССР имелось лишь два мощных КБ – одно по бомбардировочной, другое по истребительной авиации, и каждое из них являлось монополистом в своей области. Отсюда и интерес руководства ВВС к этому перелету, не более. Левченко и Галковский – были друзьями командира Н-209 – Леваневского. Поэтому они и вошли в экипаж. Что же касается Кастанаева, то он

был летчиком-испытателем самолета Н-209 и знал его лучше всех. Вот и все. Никаких бомбардировок США тогда никто и не планировал. Угроза СССР была тогда не со стороны США, где президентом был лояльный к СССР Ф.Рузвельт, а со стороны фашистской Германии и милитаристской Японии, и их союзников: Румынии, Финляндии, Италии и др. И руководство страны и вооруженных сил знало об этом.

В честь Леваневского и его товарищей названо несколько точек в Арктике и Антарктике: остров Леваневского – южнее острова Харлей на Земле Франца-Иосифа; гора Леваневского в Антарктике; мыс Левченко – на западной оконечности острова Сальм (Земля Франца-Иосифа); мыс Побежимова – на севере острова Циглера (Земля Франца-Иосифа); мыс Галковского – на юго – востоке острова Беккера (там же). В районе поселка Себян-Кюэль в Якутии есть пик Леваневского. На территории бывшего СССР во многих городах в честь погибшего экипажа Н-209 названы улицы. Именем Леваневского 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 НКОП. 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. Даже на окраине Свердловска (сейчас Екатеринбург) какое-то время действовала электростанция имени Леваневского. Также, именем Левченко был назван авиаполк БФ, именем Галковского-Якутский радиоузел Главсевморпути, именем Кастанаева-аэродром и лётно-испытательная станция при авиазаводе № 22.



Часть 11.

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.

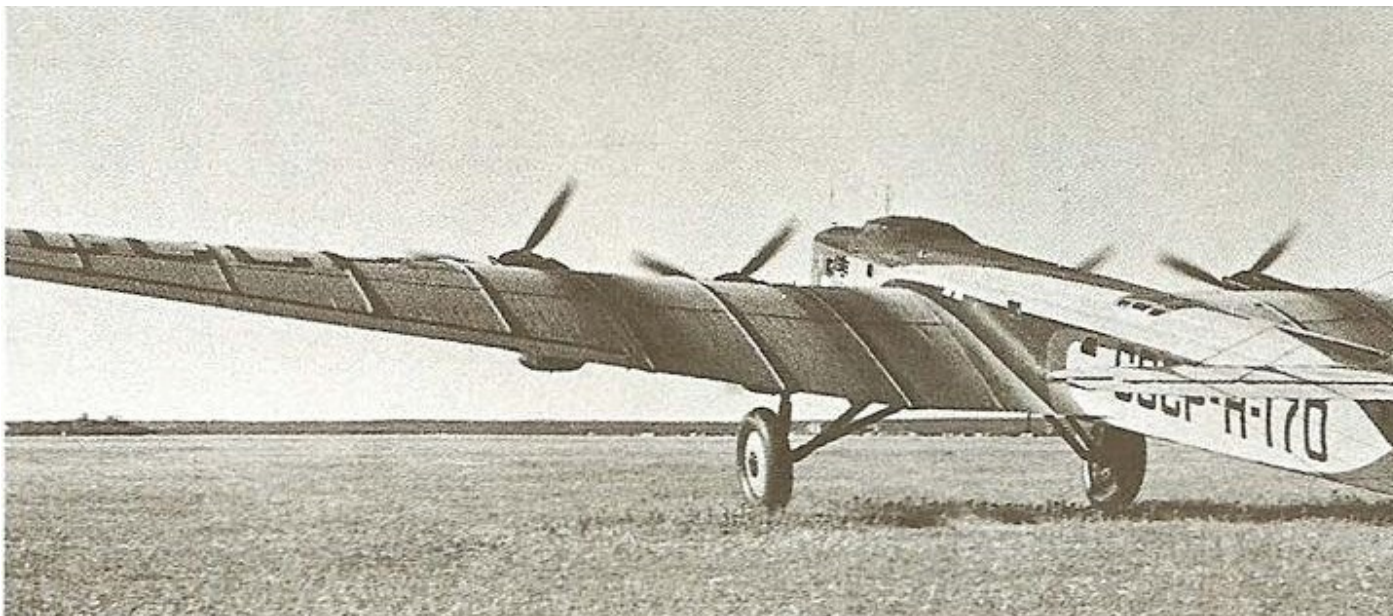
На другом «Фейрчальде» вылетел на поиски Мэррей Стюарт (его сопровождал сотрудник советского посольства С.Смирнов.). Обследовав огромное пространство от Фэрбенкса до острова Флакмен, долину реки Юкон и предгорья хребта Эндикотт, эти три самолета вернулись в Фэрбенкс.

14 августа ледокол «Красин» направился к мысу Шмидта, погрузил несколько самолетов, группу летчиков во главе с командиром чукотского авиаотряда М.

Каминским, горючее, а также две собаки упряжки и меховую одежду для членов экипажа Леваневского. Собак взяли на случай, если придется вывозить людей на упряжках.

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 за 230 тысяч долларов (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 $86^{\circ}10'$ с.ш. Позже этот самолет находился в Московском отряде полярной авиации, но в 1942 г. эта машина погибла у Новой Земли.

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. Штурман И.Т.Спирин.



Экипаж Водопьянова.

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 Молокова.

Экипаж самолета Н-172: командир Герой Советского Союза – А.Д.Алексеев, второй пилот капитан Курбан, штурман Н.М.Жуков, механики К.Н.Сугробов, 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.).

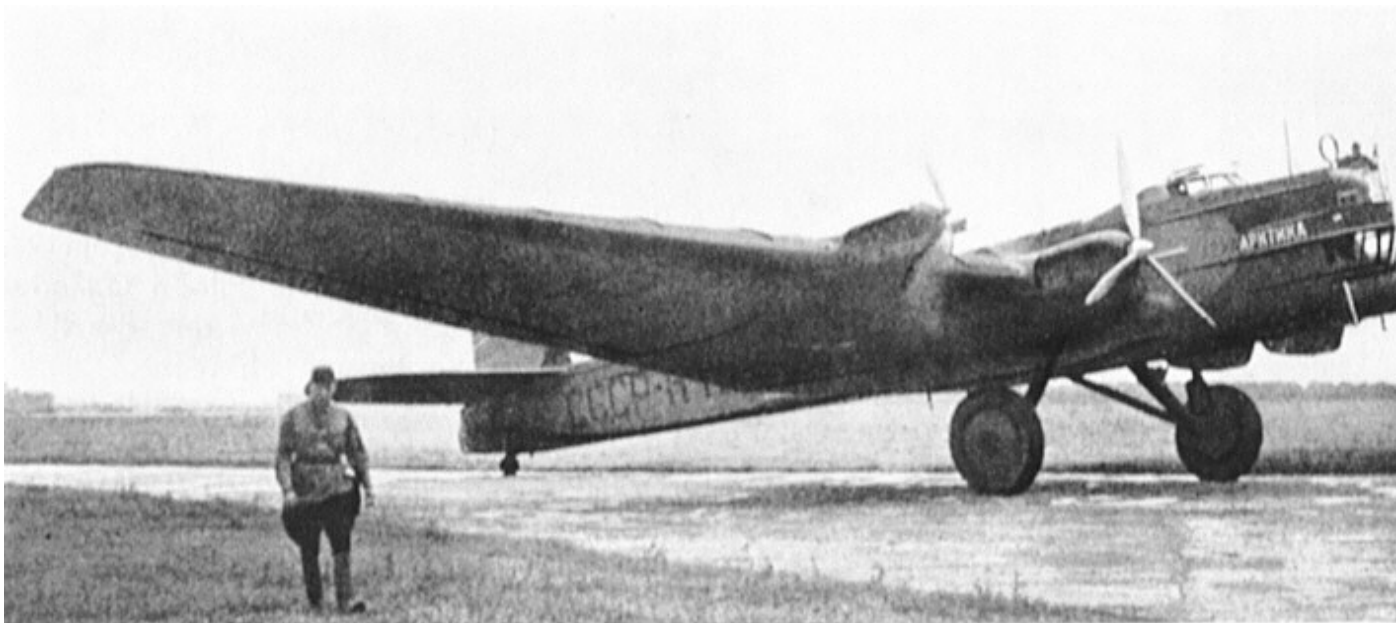


Водопьянов,Алексеев,Спирин,Молоков.

26.8.37 – с мыса Барроу на Аляске начинается 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.

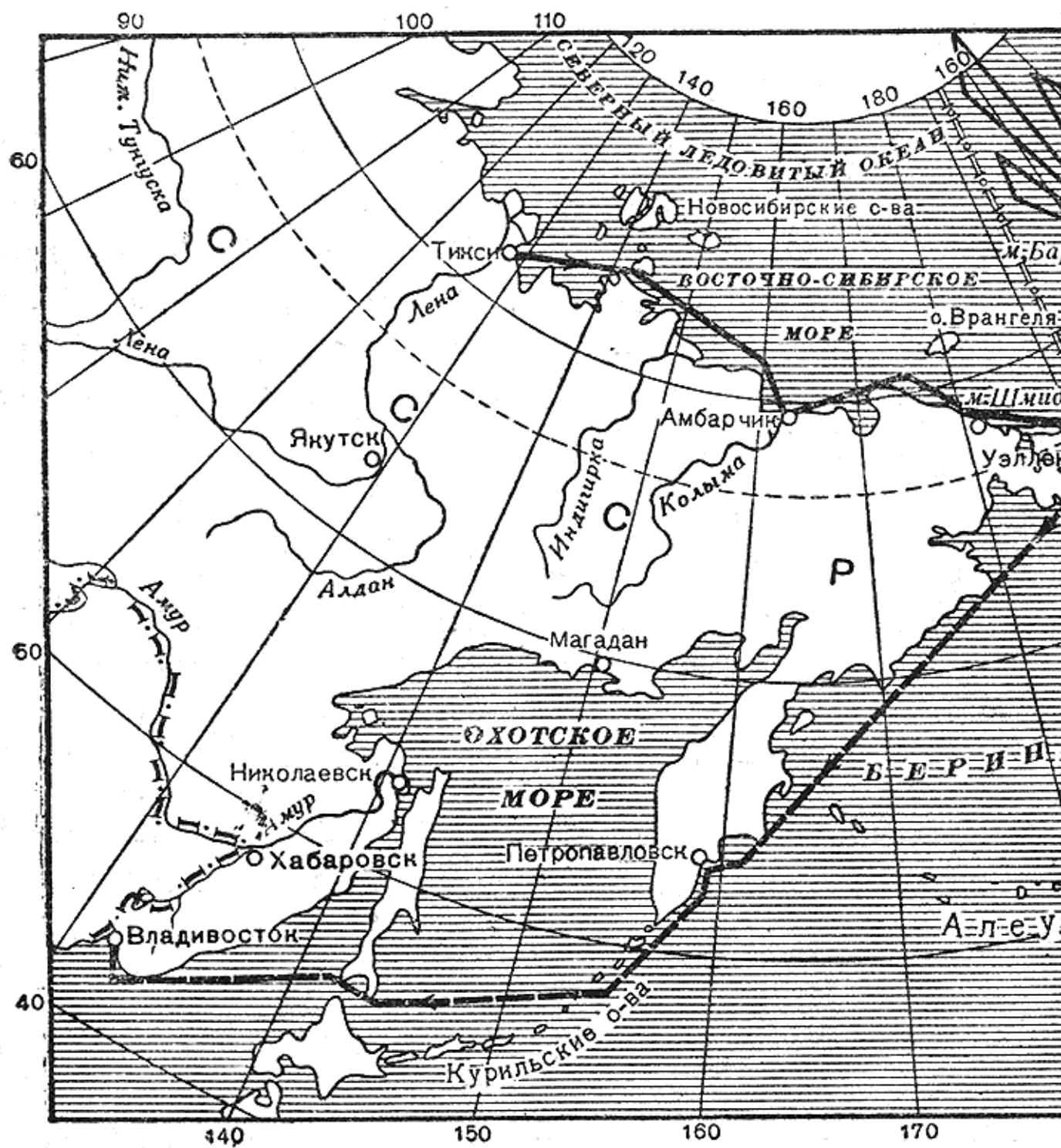


18.9.37г. – (по другим данным 21.9.37г.) Г.Вилкинс прервал свои полеты.

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 $75^{\circ}30'$ с.ш. Экипаж провел в воздухе 42 часа, покрыл 10000км.



Экипаж Грацианского.

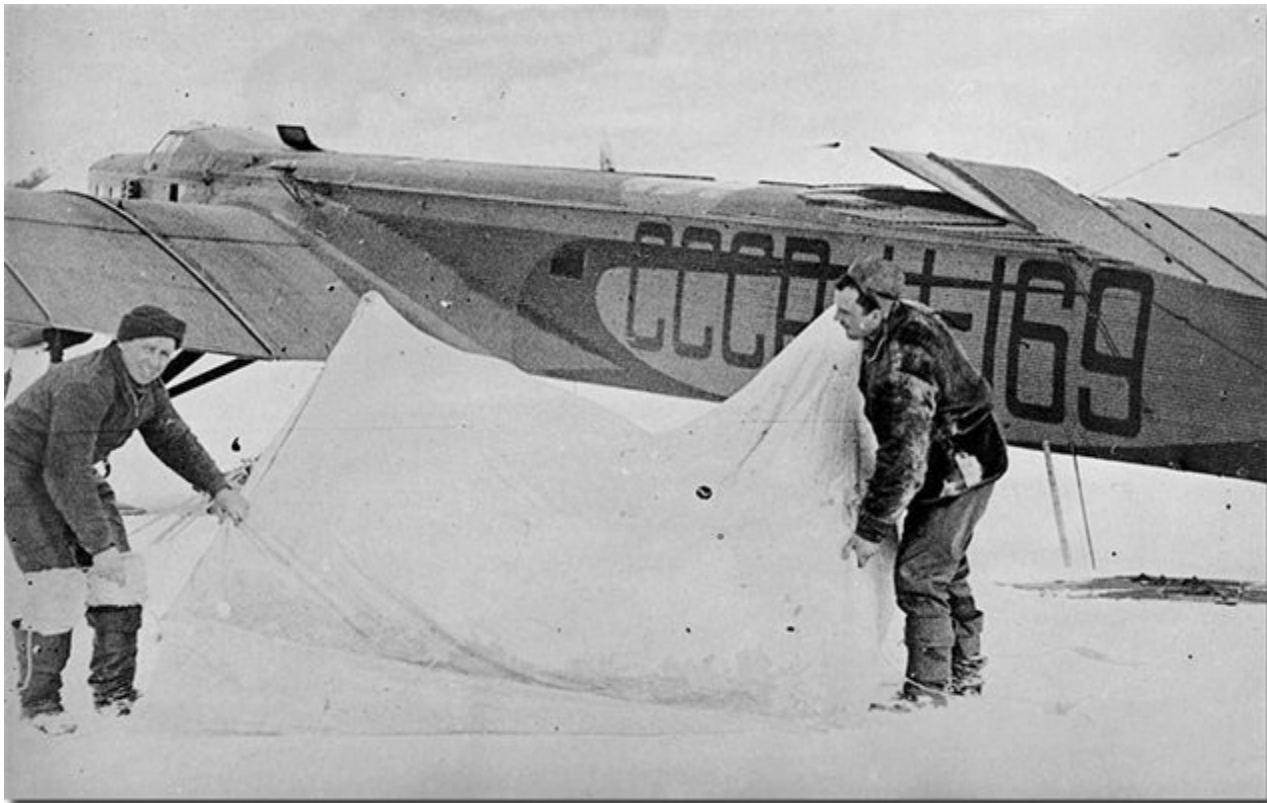


Полеты на поиски Леваневского. Осень

...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.

18 августа «Красин» взял курс на мыс Барроу, Северная Америка. Дальше он должен был идти в сторону полюса, где, по предположению ученых, мог находиться экипаж Леваневского. Но «Красину» пришлось несколько дней ждать, прежде чем ветер отгонит от берега десятибалльный лед. Ледокол взял курс строго на север по 148-му меридиану и на широте 72 градуса 24 минуты вошел в сплошные льды. Самолет Задкова совершил несколько полетов от побережья Аляски в сторону полюса, но штормовая погода прервала поиски. Экипажу дали возможность передохнуть - на вахту встали летчики из группы М. Каминского. Ветер усилился до 7-8 баллов. Самолет Задкова, затертый льдами, затонул; к счастью, все члены экипажа спаслись. «Красин» предпринял еще одну попытку пройти по 148-му меридиану на север. Удалось продвинуться до 73 градуса 13 минут северной широты, дальше - сплошной многолетний лед.

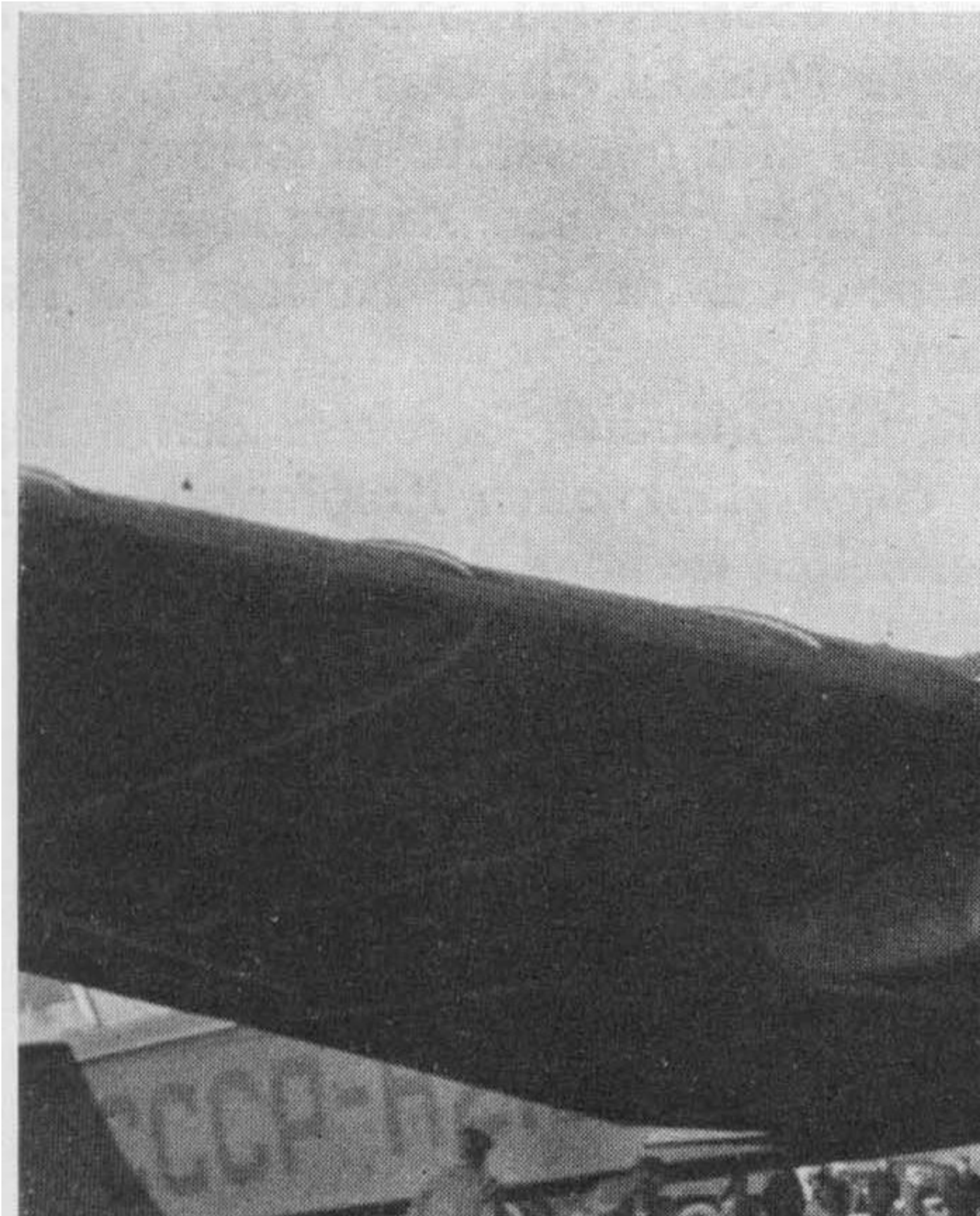
20.9.37г. – в 06.13 с Рудольфа на поиски Н-209 вылетел **АНТ-6- Н-169** (командир Мазурук, штурман Аккуратов). Дойдя до 84°35с.ш. самолет повернул назад.



22,23 сентября с мыса Барроу на поиски летит Грацианский со штурманом Штепенко.

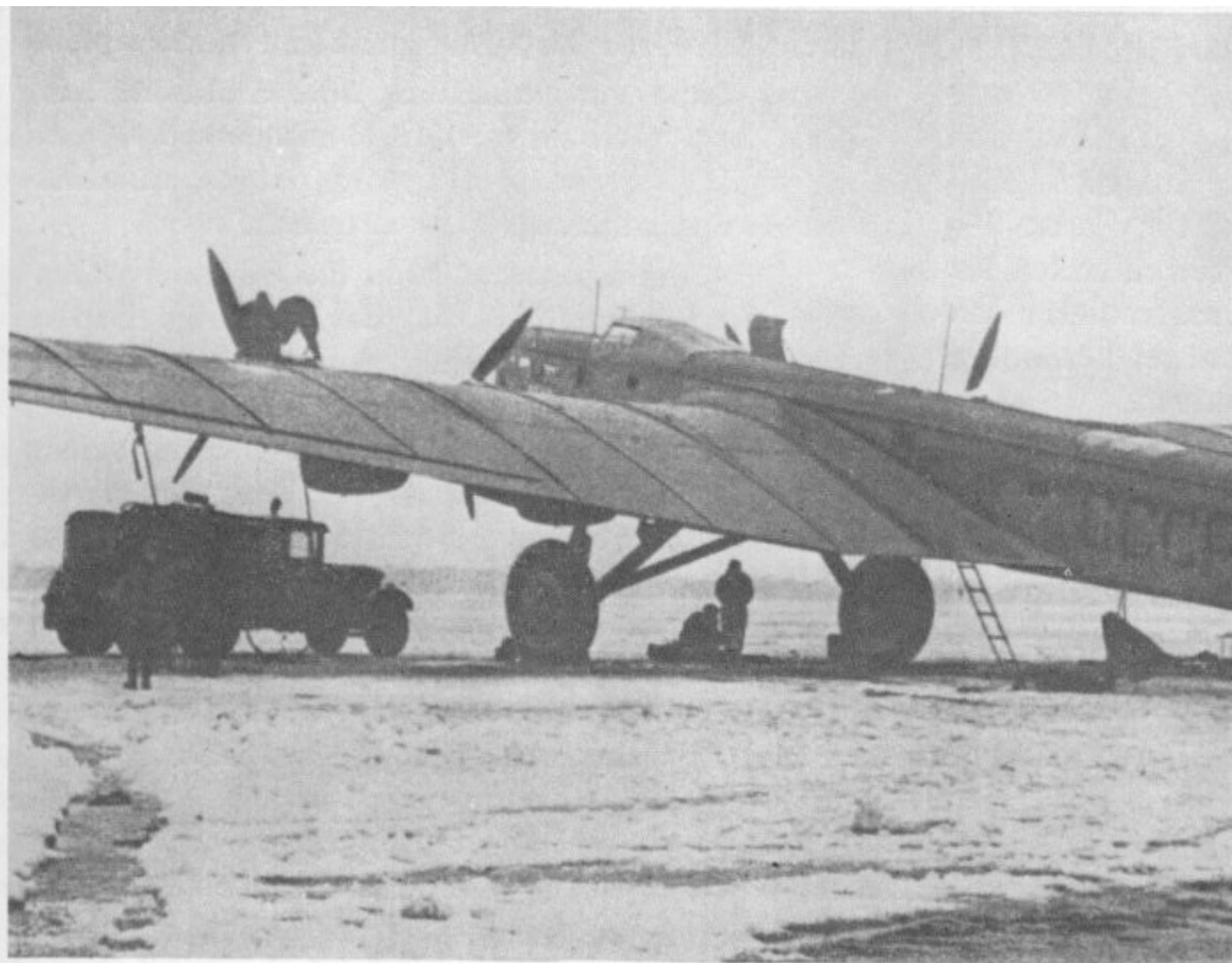


02.10.37г. – в Москве сформирован поисковый отряд под руководством Б.Г.Чухновского (командир **Н-210**).



06.10.37г. – с о.Рудольфа на поиски вылетел четырехмоторный Н-170 (командир Водопьянов, второй пилот Тягунов, штурман Спирин, 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 $88^{\circ}05'$ (по другим данным $88^{\circ}30'$ 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 Шелыганов,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 Коротаяев и Бойко,бортрадист Хапалайнен,главный инженер экспедиции Е.К.Стоман и инженер Качканьян.

Самолет Н-213: командир Ф.Б.Фарих (В 1948 г. Ф.Б.Фарих по клеветническому навету будет арестован органами НКВД), военный летчик,пилот Э.К.Пусэп, штурман Гордиенко, бортрадист А.Ковалевский,первый бортмаеханик Н.Л.Кекушев,вторые бортмеханики В.Терентьев и П.Иванов, техник по автопилотам,авиаинженер И.Рудный(или Рудый) (И.Рудный погибнет в авиакатастрофе весной 1938г.).

Начальники навигационной службы – военный штурман И.М.Шелыганов и астроном Шавров. Инженер отряда И.И.Жутовский (весной 1938 г. он погибнет в авиакатастрофе).

Врач и синоптик отряда И.А.Клемин(по другим данным Е.М.Россельс).

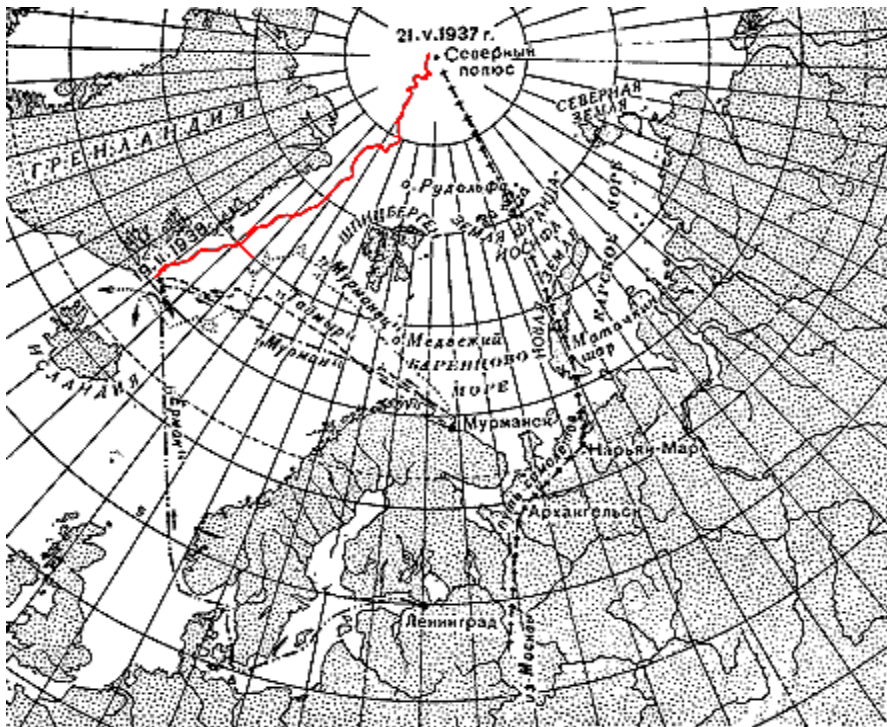
Начальник всей поисковой экспедиции – М.И.Шевелев, начальник Полярной авиации (вылетел ранее с отрядом М.Водопьянова).

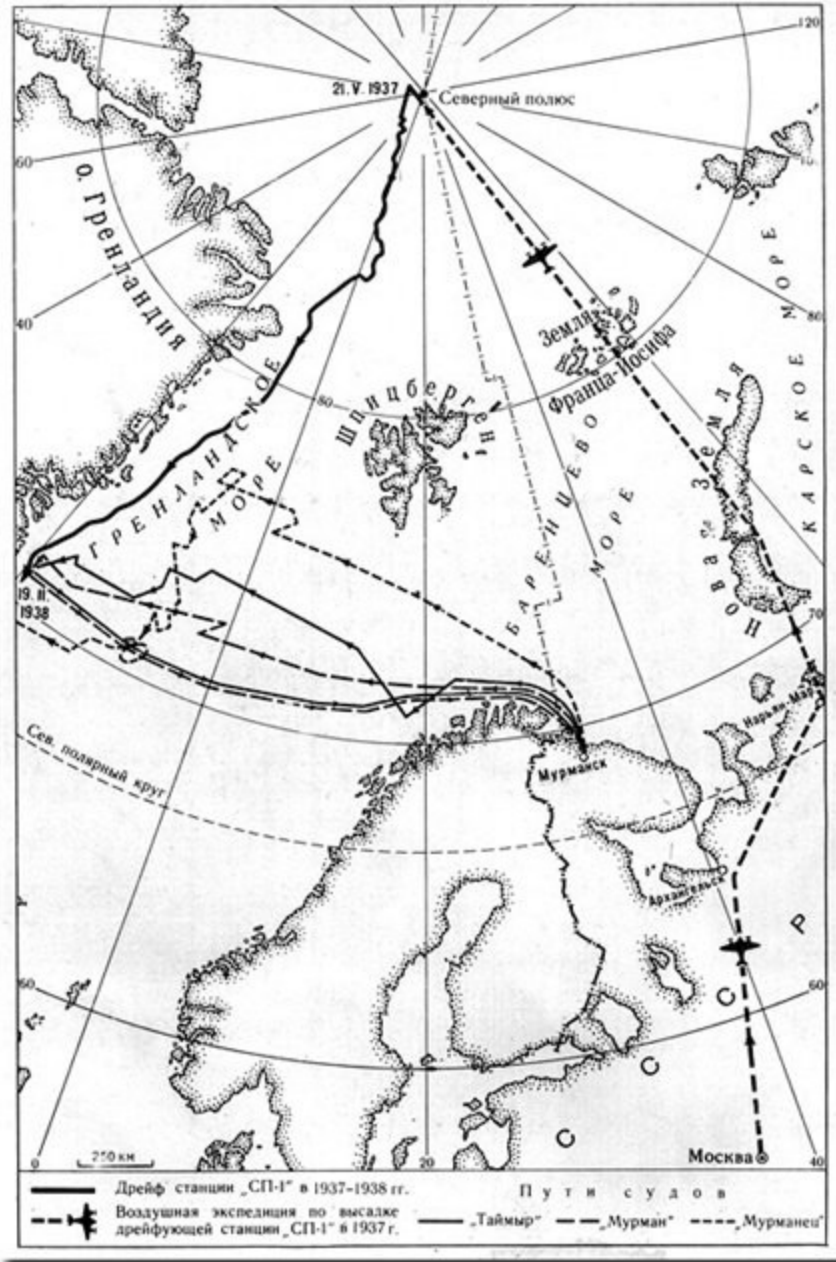


Осень 1937г. – на Землю Франца-Иосифа доставлены на пароходе два легкомоторных самолета П-5. Базируясь на бухту Тихую, летчики Бицкий и Котов совершили два полета – один по меридиану Рудольфа до 86° с.ш., другой по нулевому меридиану.

14 и 15.1.38г. Уилкинс с пилотом Кеньюном 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.





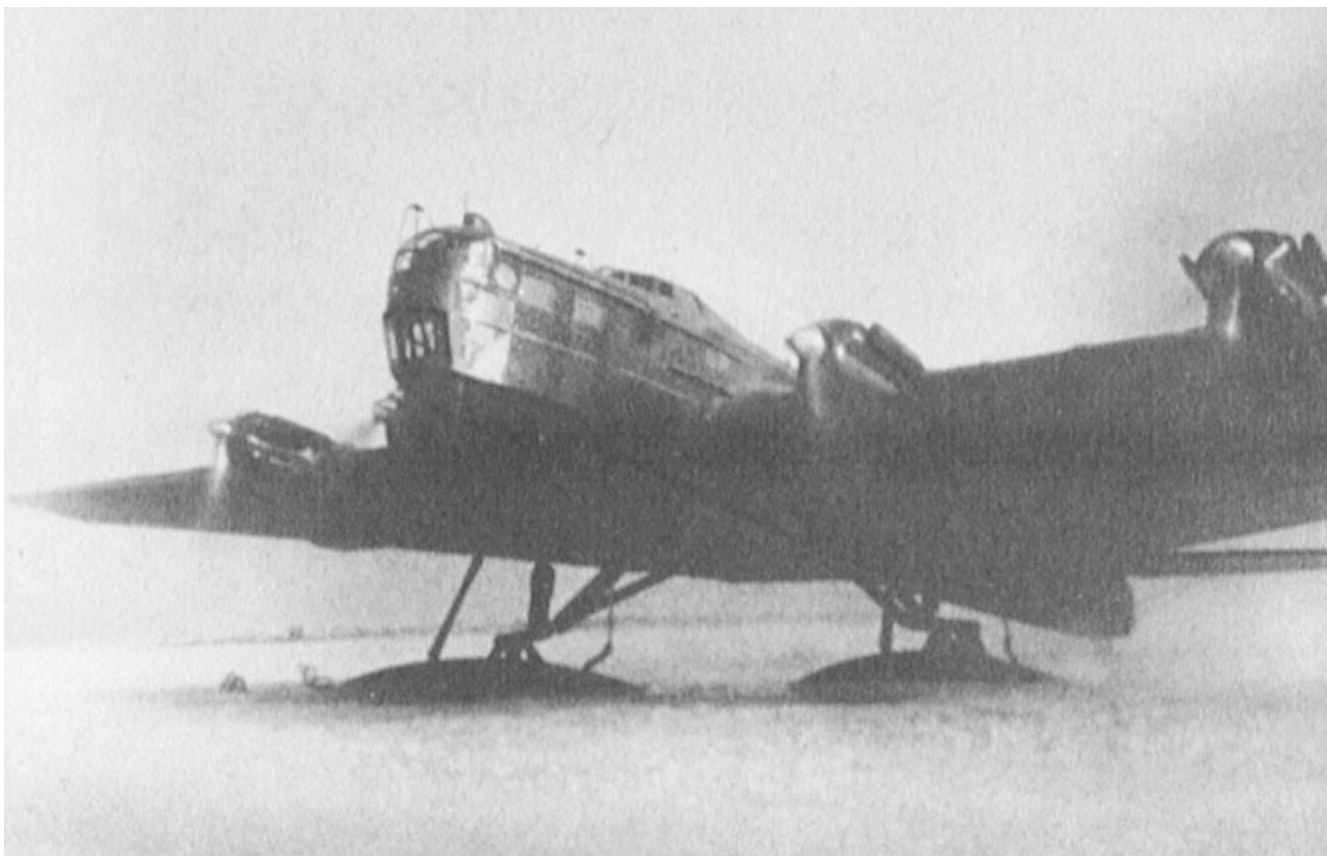
За это время льдина прошла более 2500км. от полюса до берегов Гренландии. Зимовщики были сняты ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман».



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 **P-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-острова 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, бортиженер 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.



Бабушкин.

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 $78^{\circ}26' - 81^{\circ}27'$ с.ш., $170-178^{\circ}$ в.д. В общей сложности экспедиция провела во льдах 15 суток.



Экипаж самолета И-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.

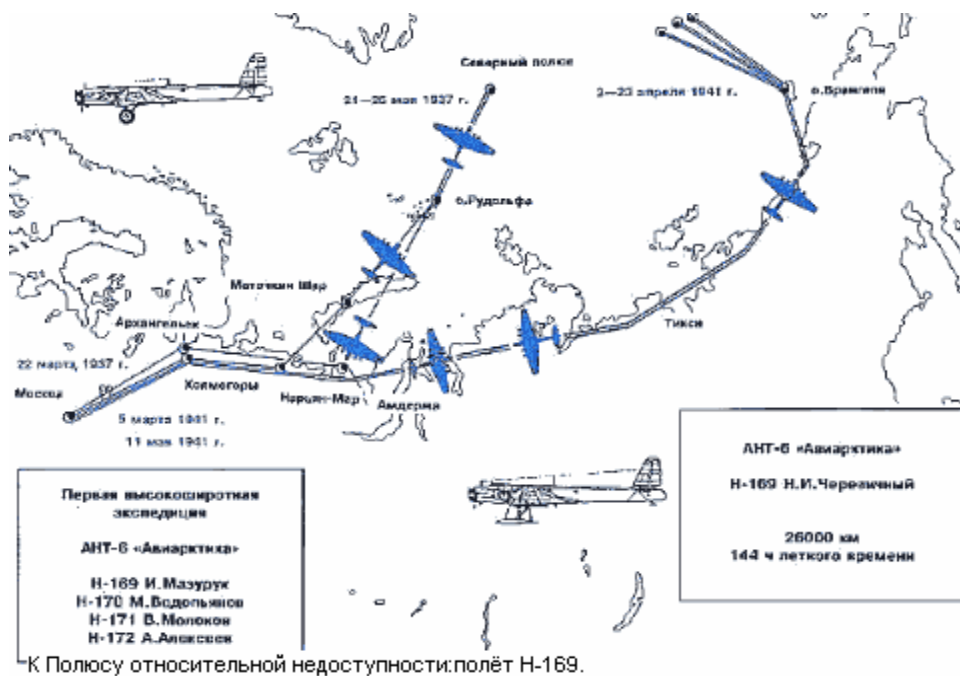


Ученые Ленинградского Арктического института – начальник научной группы экспедиции Я.С.Либин, астроном – магнитолог М.Е.Острекин, метеоролог Н.Г.Черниговский.



Бесстрашные покорители полюса недоступности - Я. Либин, Н. Черниговский, В. Аккуратов, А. Макарсов (слева направо).

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.



И хотя дрейф парохода «Г.Седов», полеты Черевичного, Титлова, поход подлодки «Щ423» не были поисковыми по обнаружению самолета Леваневского, но если бы они хоть что-нибудь случайно заметили, то это стало бы сразу же всем известно, но все было тщетно... 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 Якутии на гидрометеостанцию на озере Сюрень-Кюэль 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.

Лето 1982г.- поисковая экспедиция газеты «Воздушный Транспорт» (руководитель -инженер Евгений Коноплев, кандидат технических наук, мастер спорта СССР В.И.Полянин из УАИ, М.Чванов, вертолетчик из Охотска Н.Балдин) между Охотском и Магаданом в долине реки Кавы (верховья реки Тауй) на юге Магаданской области. Был обнаружен разбившийся ТБ-3, выпущенный в 1938 – 39гг. 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, хирург-офтальмолог,МС СССР по горному туризму,двукратный чемпион СССР по горному туризму Э.Р.Мулдашев (впоследствии руководитель Уфимского Всероссийского центра глазной и пластической хирургии), кандидат технических наук, начальник отдела КБ Уфимского авиационного института им.Орджоникидзе,МС СССР по горному туризму Ю.В.Лобанов, врач-офтальмолог,горный турист Р.Т.Булатов, А.Ю.Салихов, Н.П.Ников, С.В.Вырупаев и др.

Лето1983г. – небольшая поисковая экспедиция, организованная газетой «Советская Россия» в район озера Себян-Кюэль.

1984г.-экспедиция газеты "Советская Россия" выявляет на озере Себян-Кюэль магнитные аномалии.

Зима 1985г.-геофизики объединения "Якутскгеология" провели по просьбе газеты "Советская Россия" масштабную магнитную съемку со льда озера Себян-Кюэль на площади 22 квадратных км.Съемка показала,что на дне озера находятся объекты,которые могут быть самолетом.Члены этой экспедиции:

- 1.Статива А.С.-научный руководитель экспедиции,старший геофизик ПО "Якутскгеология",начальник поисковой группы.
- 2.Лазебник В.П.-геофизик "Якутскеологии".
- 3.Корт Отто-фотограф "Якутскгеологии".
- 4.Меркулов М.Н.-шофер.
- 5.Михайлов К.А.-студент ЯГУ (Якутского университета).
- 6.Павлушин С.Д.-студент ЯГУ.
- 7.Кривошапкин И.Н.-рабочий,местный житель.
- 8.Кривошапкин И.А.-рабочий в экспедиции,местный житель.

Июль 1985г.-была выполнена гидролокация озера Себян-Кюэль.Акустический гидролокатор "Катран" подтвердил-самолет.На экране появилось отчетливое изображение крылатой машины.Она лежит на склоне дна под углом 30 градусов на глубине 75-80м.Члены экспедиции:

- 1.Ю.Лобанов-руководитель экспедиции.
- 2.Э.Мулдашев-руководитель.
- 3.Г.Айбулатов-сотрудник УАИ.
- 4.А.Статива-старший геофизик ПО "Якутскгеология"
- 5.В.Данцев-старший инженер ЛИТ ГФЭ №6 (лаборатории измерительной техники геофизической экспедиции №6) ПО "Якутскгеология".
- 6.С.Шитарев-водолаз Жатайского судоремонтного завода (Жатай-пригород Якутска).
- 7.В.Дягтярев-кинооператор Якутского ТВ.

8.А.А.Алексеев-председатель сельсовета Себян-Кюэля,МС СССР по вольной борьбе.

Август 1986г. – экспедиция в район Себян-Кюэль. Руководители: Э.Р.Мулдашев, Ю.В.Лобанов. Участники: летчик, Герой Советского Союза Ю.В.Курлин, писатель М.А.Чванов, медики Р.Т.Булатов и О.Радионов, инженеры Г.Айбулатов (сотрудник кафедры ПЭ УАИ) и Ю.Васильев, завотдела газеты «Советская Россия» С.А.Степунина, океанографы-супруги Муравьевы-Муравьев В.Б. (сотрудник Всесоюзного НИИ рыбного хозяйства и океанографии Министерства рыбного хозяйства СССР) и Таривердиева Т (сотрудник того же института,инженер-ихтиолог),начальник отдела Запорожского КБ авиадвигателестроения,МС СССР по альпинизму В.И.Елецкий (впоследствии ведущий инженер Запорожского ГП "Ивченко-Прогресс"),кинооператор Куйбышевской студии кинохроники,член Союза кинематографистов СССР,якут по-национальности Степанов К.К.,ассистент кинооператора,с той же студии, Бердников В.Не добрался до озера фотограф и кинооператор "Якутскгеологии", немец по-национальности Отто Курт (в спешке его забыли в Якутске).

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.Экспедиция 1986г. на озеро Себян-Кюэль,оснащенная эхолотом,магнитомером,гидролокатором,телекамерой,которую опускали на дно озера,и видеомагнитофоном,обнаружила в районе,указанном якутскими геофизиками...только выходы скальных пород.Самолета там не оказалось.Видимо,на экране гидролокатора геофизиков причудливо отразилось в виде самолета естественное скопление магнитной массы.Что показала экспертиза лабораторией МАП найденного металлического клёпанного дюралюминиевого предмета около озера Себян-Кюэль:"Заключение по исследованию материала топливного бака с озера Себян-Кюэль (Якутия)":Данные спектрального и химического анализа:найденный бак сделан из сплава,который в 1934-1937гг. использовался для топливных баков самолетов.Конструкция уплотнительного шва показывает,что этот объект по времени принадлежит к 34-37 годам.Итог:баки такой конструкции и такого материала использовались на самолетах серии ТБ-1,ТБ-3 и на самолете Леваневского."Однако,учасник подготовки вылета самолета Н-209 Б.Черток заявил следующее:"...Что касается конкретно этого фрагмента найденного куска металла,то он у меня не ассоциируется с самолетом Леваневского никак,особенно эта клепка,потому что я по его самолету лазил и до дыр протер свой комбинезон,клепка была другого сорта..."

Второе озеро Себян-Кюэль за перешейком обследовано не было.Это поначалу намечалось,но государство решило не тратить денег на это мероприятие,к тому же само государство начало разваливаться-ему было уже не до поисков самолета Леваневского.

Лето 1986 г. и с 6 по 20 августа 1987 г. – бывший американский летчик Уолтер

Курильчик провел ряд поисков (на свои собственные средства и с помощью нефтедобывающей 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 Максвел,Денис Лонг,Эрджу Гудлайф,Боб Роберт,инженер из Киева Евгений Коноплев,Ваниз Юнисов.

Март 1999г.

Август 1999г.

Конец мая 2000г.

Сентябрь 2000г. - 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: 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.

Песня полярных летчиков.

(Музыка и слова А.Городницкого).

*Кожаные куртки, брошенные в угол,
Тряпкой занавешенное низкое окно.
Бродит по ангарам северная вьюга,
В маленькой гостинице пусто и темно.*

*Командир со штурманом мотив припомнят старый,
Голову рукою подопрет второй пилот.
Подтянувши струны старенькой гитары,
Следом бортмеханик им тихо подпоет.*

*Эту песню грустную позабыть пора нам,
Наглухо моторы и сердца зачехлены.
Снова тянет с берега снегом и туманом,
Снова ночь нелетная, даже для Луны.*

*Лысые романтики, воздушные бродяги!
Наша жизнь – мальчишеские вечные года.
Вы летите по ветру посадочные флаги,
Ты, метеослужба, нам счастья нагадый.*

*Солнце незакатное и теплый ветер с Веста,
И штурвал послушный в стосковавшихся руках.
Ждите нас не встреченные школьницы-невесты
В маленьких асфальтовых южных городках.*

*Ждите нас не встреченные школьницы-невесты
В утренних асфальтовых южных городках.*

Часть 11.

Версии профессионалов.

*"Нет ничего тайного,
что не сделалось"*

бы явного."

Евангелие от Марка и Луки.

Прошло почти 70 лет с момента исчезновения в Арктике советского самолёта Н-209, а мы всё не знаем причин и места гибели экипажа. *«Наставления по полётам в Арктике написаны кровью»*- говорят лётчики. А сама Арктика очень быстро скрывает следы своих трагедий. Что же всё-таки произошло с самолётом Н-209, и где находятся его останки? Что по этому поводу думают участники поисков Н-209, лётчики, полярники, авиационные специалисты, политики, учёные, писатели? Задача актуальна не только с исторической точки зрения : авиация и в наши дни не застрахована от аварий в высоких широтах. Когда не хватает фактов, обычно появляются гипотезы и разные версии, содержащие в себе более или менее правдоподобные предположения. Это относится и к последнему полёту советского самолёта ДБ-А с бортовым номером Н-209 через Северный полюс в США.

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



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») :



Беляков.

«... 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) :



Нюхтиков.

«... Если они шли в облаках по гироскопу, то могли отклониться вправо : этот прибор имел такое свойство - уводит 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 радиogramмы, 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) :



Кербер.

«Если опираться только на официально зарегистрированные радиogramмы,

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** :



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 и Герой Советского Союза лётчик **Г. Ф. Байдуков** :



Алексеев.

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

судьбу экипажа»;

Г. Ф. Байдуков :



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):



Болховитинов.

«...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:**



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:



Чухновский.

« 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 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...»

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

« ... 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**:



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:

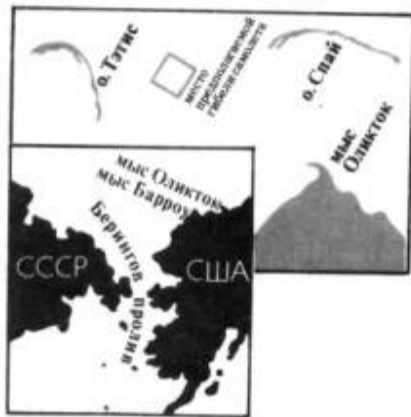
"...Прекращение связи вовсе не означает, что разрозилась катастрофа: хаотическое падение обледеневшей машины. Не менее вероятная причина потери связи - обрыв антенны."

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 Айленд и Мак-Клинтон на острове Элсмир."

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

Очеркист газеты «Правда» в 1934-1949 гг. 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 цензурионам», если пользоваться древнеримской терминологией...»*

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



Кренкель.

« ... 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 на колесах на торосистый лед самолет был поврежден, а Галковский ранен или погиб. Восстановить связь с помощью хвостовой радиостанции, даже, если кто-либо из экипажа остался жив, без радиста не могли. 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. "

И.П.Мазурук, полярный и военный летчик, Герой Советского Союза, участник поисков Н-209:



Мазурук.

"Машина на трех моторах идет с большим креном, плохо управляется, обледенение быстро может ввести её в штопор. Обледенев, самолет терял высоту, не слушался управления. Вероятно врезался в лёд."

И.Т.Спирин, Флаг-штурман поисковой экспедиции, Герой Советского Союза считал, что самолет Леваневского совершил вынужденную посадку где-то в районе между 85 и 89 градусами широты и 125 и 160 меридианами западной долготы:



Спирин Иван Тимофеевич

"...Возможно, что началось обледенение, и коварная ледяная корка, покрывшая самолет, заставила экипаж идти на снижение... посадка могла совершиться без жертв, хотя бы и ценой поломки самолета. Наличие крепких ледяных полей в указанном районе позволяет произвести посадку. Однако не исключено, что при посадке в облачности, тумане повреждены шасси и носовая часть, где расположены основная и аварийная радиостанция. В этом случае радиостанция Н-209 либо вовсе вышла из строя, либо требует времени для восстановления. Вот почему молчит самолет Н-209. Все эти предположения являются наиболее верными и правдоподобными. Могло случиться и другое. Ледяные изобилуют поля с трещинами и разводьями. В таких условиях посадить обледеневший самолет чрезвычайно трудно и опасно..."

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:



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 х 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.

...Многочисленный 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 **Ярцева** 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...Проверенные сведения указывают, что не было единодушия между Леваневским и экипажем самолета. Вызывало недовольство высокомерие Леваневского...21-22 июля Леваневский выразил неуверенность в удаче беспосадочного полета по маршруту. На вопросы о конструктивных качествах самолета Леваневский ссылается на то, что не изучил самолет...В Управлении Полярной авиации зарегистрированы разговоры, что этот полет более нужен Леваневскому, чем стране.

...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, направленное в ЦК инспектором Главной инспекции НКОП **Батаролем:**

"Организация была очень плохая, Фролов-ведущий инженер Н-209 и конструктор инженер Болховитин 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."

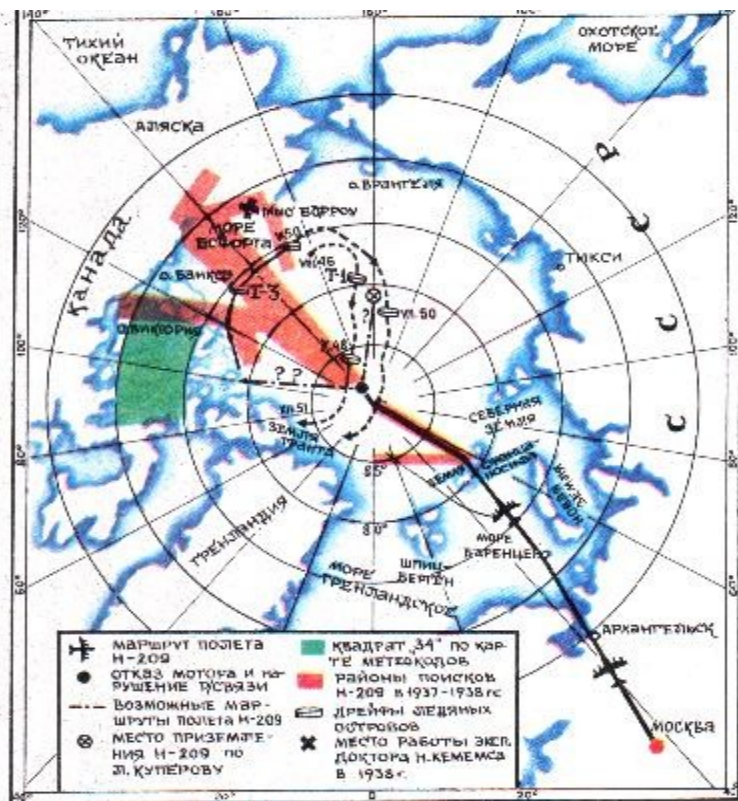
Немало отважных исследователей исчезло в коварных просторах Арктики. И лишь изредка она приоткрывает завесу над своими тайнами. О гибели Амундсена можно было судить по разбитому поплавку гидросамолета «Латам», выброшенному через 70 дней на побережье Норвегии. Спустя 33 года случайно нашли место гибели шведских аэронавтов Андрэ, Стринберга и Френкеля, улетевших с острова Шпицберген к Северному полюсу на воздушном шаре «Орел». Через 80 лет отыскивали английскую экспедицию Д. Франклина, отправившуюся в Арктику в 1845г. на судах с красноречивыми названиями: «Террор» (Ужас) и «Эребус» (Преисподняя). Но о судьбе экипажа Н-209 нет сведений до сих пор.

Что же в действительности случилось с Н-209 и его экипажем? Будет ли решена эта многолетняя загадка Арктики?

От обычного многообразия версий, выдвинутых в 80х гг. XX века, остаются попрежнему две. Если самолет Н-209 оказался на дрейфующем льду в обширном районе Арктики, ограниченном 130-150° восточной долготы и 85° северной широты, то его (или следы катастрофы) скорее всего вынесло к восточному побережью Гренландии или, через Датский пролив, в Атлантику, где льдина растаяла и тогда обломки самолета покоятся под водой.

Если машина удержалась в воздухе, несмотря на отказ двигателя и обледенение, и шла, постепенно отклоняясь вправо, то следы посадки, по-видимому, следует искать на материке (и не только в окрестностях озера Себян-Кюэль), на побережье Северной Земли, Новосибирских островов, Чукотки, Аляски, Канады и Гренландии.

Остается надеяться, что со временем будет раскрыта тайна и последнего полета Н-209.



Часть 12.

Дальнейшая судьба самолета ДБ-А.

*«...И в каждом пропеллере дышит
спокойствие наших границ...»*

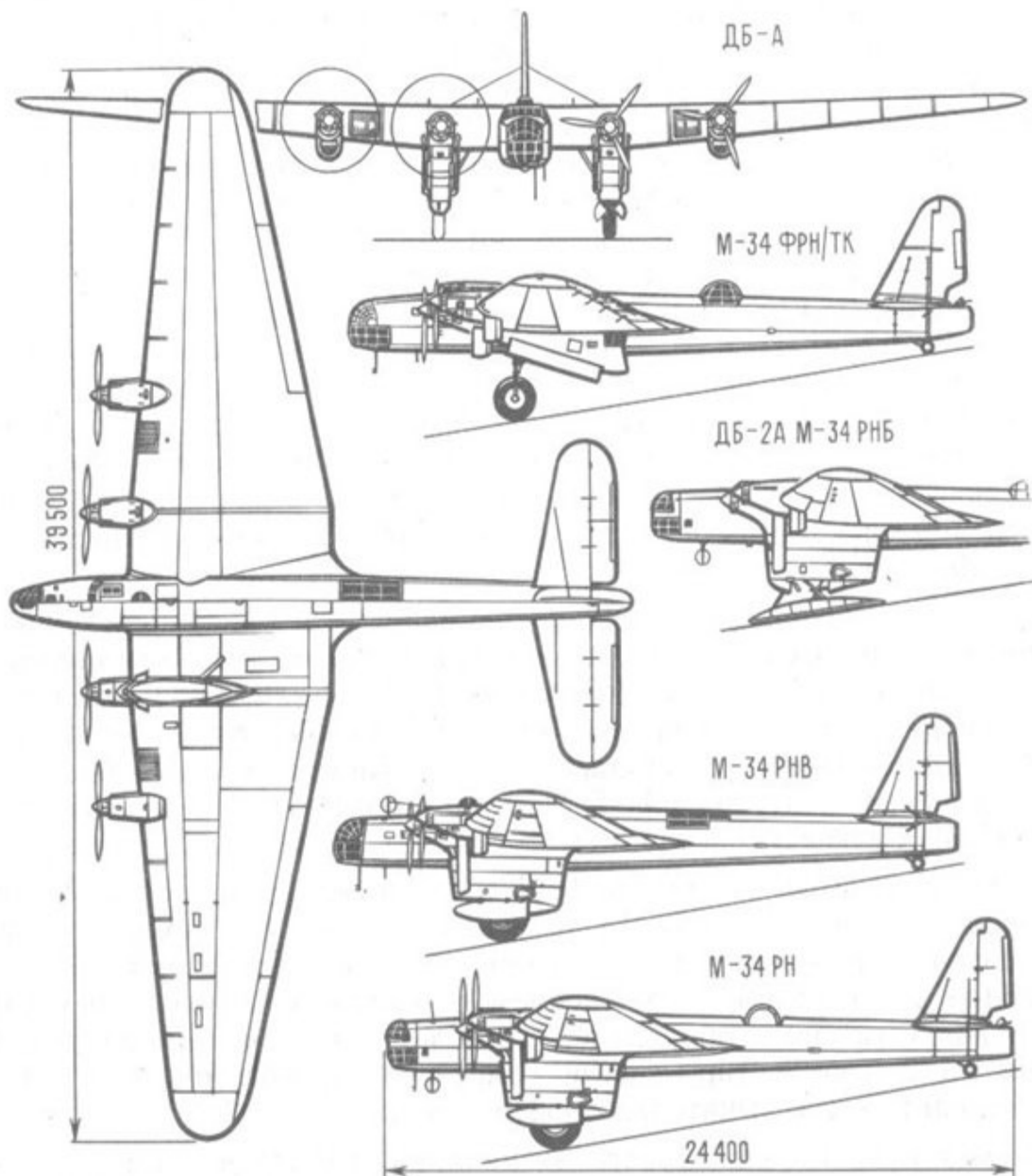
Из песни «Всё выше»,
стихи П.Германа, музыка Ю.Хайта.

После исчезновения Н-209 работа над дальним бомбардировщиком В.Ф.Болховитинова продолжалась. Но в машине, появившейся на стыке двух эпох самолетостроения – завершивших период гигантов-тихоходов и начинавшей эру аэродинамических чисто скоростных самолетов, - осталось слишком много традиционных решений. Ещё 14 марта 1936 г. на гос. испытании в НИИ ВВС поступил новый самолет **ДБ-2А**.



В том же году самолет продемонстрировал на первомайском параде в Москве , это было захватывающее зрелище! Второй экземпляр развивал практически ту же скорость, что и первый, а его полетная масса достигала 28 т. Энерговооруженность машины позволяла свободно осуществлять полет и при одном выключенном моторе со скоростью 292 км/ч. На высоте 6000 метров ДБ-2А мог свободно выполнять виражи с креном до 60 градусов. Практический потолок ДБ-2А оказался близким к расчетному – при полетной массе 21,5 т. он составлял 5100м. Второй экземпляр машины ДБ-2А модернизировался с учетом данных, полученных в процессе летных испытаний.

Успешно шло строительство установочной серии из 10 или 16 машин, и к концу 1938г. пять из них совершил перелет по маршруту Казань-Свердловск-Омск-Улан-Удэ-Хабаровск, а позже использовались для доставки почты и грузов в районы Дальнего Востока. Всего к 1939г. было сдано 12 самолетов. С началом же войны, вроде бы, часть из них принимала участие в бомбардировках Берлина.



ДБ-2А получил новые форсированные двигатели М-34 ФРН с трубокомпрессорами и винтами изменяемого шага. Кроме того, машину оснастили полностью убирающимся шасси, новой центральной башней стрелка, подняли кабину пилотов для улучшения обзора. Было утановлено еще два пулемета ШКАС в кабинах под центропланом, что обеспечивало круговой обстрел, правда, в результате экипаж бомбардировщика возрос до 11 человек. Установка новых двигателей и дополнительного оборудования почти на тонну увеличила массу самолета – при этом центр тяжести сместился вперед, что улучшало продольную устойчивость машины. К сожалению, моторостроители не выполнили своих обязательств – двигатель М-34 ФРН не развивал номинальной мощности. И всё же скорость бомбардировщика доходила до 346 км/ч, а на высоте 6000м он мог бы свободно

выполнять виражи с креном до 60°. Все модернизации и доработки, которым подвергался ДБ-А, не могли, однако, привести его данные в соответствии с резко изменившимися требованиями к такого рода машинам. Созданный на стыке двух эпох, дальний бомбардировщик нес в себе слишком много устаревших концепций. Поэтому в 1940г. он был снят с производства, хотя в годы войны его хотели производить вновь. К сожалению, самолеты этого типа до наших дней не сохранились...

Машиной, в полной мере отвечающей новым условиям и обладавшей значительно более высокими летными качествами, стал тяжелый бомбардировщик **ТБ-7 (АНТ-42)**, построенный в ОКБ А.Н.Туполева бригадой В.М.Петлякова.

Повышенная удельная нагрузка на крыло, мощные высотные двигатели, агрегат центрального наддува – все это позволило еще в 1936г. создать самолет со столь совершенными летными данными, превзойти который удалось лишь много лет спустя.



ТБ-7 (ПЕ-8).

Проектирование дальнего тяжелого четырехмоторного бомбардировщика ТБ-7 было начато в 1934г. Первый полет на ТБ-7 совершили 27.12.36г. М.М.Громов и Н.С.Рыбко. Самолет обладал лучшими тактико-техническими данными, чем ДБ-А. В КБ В.Ф.Болховитинова знали это, но Леваневский выбрал ДБ-А, а не ТБ-7. Первоначально на ТБ-7 устанавливались четыре двигателя АМ-34 ФРН. Для вращения агрегата центрального наддува вместо этих двигателей устанавливался двигатель М-100 в 850 л.с. Применение центрального наддува позволило довести потолок ТБ-7 до 10800м. Скорость полета превышала 400 км/ч. 11.08.37г., за сутки до вылета Леваневского в свой роковой рейс, начались государственные испытания ТБ-7, продолжавшиеся до 28 октября. Конечно, лучше всего Леваневскому следовало бы лететь через полюс на ТБ-7, но он в 1935г. поссорился с Туполевым и общаться с ним не желал... В 1940г. конструктор отказался от центрального наддува двигателями и установил на ТБ-7 четыре двигателя АМ-35А. При этом дальность полета достигала 4700км, практически потолок 10000м., а скорость на высоте 6000м. 427км/ч. Полетная масса составила 32000кг. Нагрузка на крыло 169 кг/м².

В следующей 1941г. на ТБ-7 были установлены авиационные дизельные двигатели АЧ-30Б конструкции А.Д.Чаромского. С этим двигателями мощностью по 1080л.с.

(мощность двигателя АМ-35А составляла 1200л.с.) дальность бомбардировщика достигла 7200км. Бомбовая нагрузка с 2 тонн была доведена до 4 тонн, а затем и до 6 тонн. На ТБ-7 впервые были, подняты и применены раньше, чем в США и Англии, бомбы массой 5 тонн. Такие бомбы с ТБ-7 в 1943г. были сброшены на военные объекты Кенигсберга и на скопления фашистских машин в районе Курской дуги.

Самолет был вооружен четырьмя пулеметами по 12,7мм. и двумя авиационными пушками по 20мм.

После гибели В.М.Петлякова в январе 1942г. ТБ-7 получил наименование **Пе-8**.

В 1941-1942гг. ни один бомбардировщик в мире не смог сравниться с Пе-8 по скорости на высотах 6-8км. Пе-8 превосходил американский бомбардировщик **Боинг-17** или **«Флайнг фортресс» («Летающая крепость»)**, имевший скорость полета 490км/ч, дальность 4800км. и бомбовую нагрузку 5,8т. Самолет Пе-8 имел автопилот, трехлопастные винты на двигателях и убирающиеся шасси.

В годы Великой Отечественной войны Пе-8 совершал налеты на военные объекты в глубоком тылу противника, в т.ч. и в столице фашистской Германии Берлине.

Весной-летом 1942г. Герой Советского Союза полярный и военный летчик Э.К.Пусэп на Пе-8 совершил перелет из Москвы в США и обратно с дипломатической миссией.

Экипаж Пе-8 состоял из 10 человек. Стальная броня укрывала место каждого члена экипажа. Кабины летчиков не были гермитичны, поэтому на борту было кислородное оборудование, в т.н. переносное, и полеты летчики совершали в теплом меховом обмундировании.

Всего было построено 79 самолетов в 5 модификациях.

Что же касается бомбардировщика ТБ-3, то он к началу войны так устарел, что летчики переименовали его в «летающий гроб». Малокалиберные пулеметы, небольшая скорость полета, а также огромные размеры делали этот самолет легкой добычей. В начале Великой Отечественной войны, соединения, вооруженные ТБ-3, понесли тяжелые потери в самолетах, что самое печальное, в хорошо подготовленных экипажах, которых вскоре стало очень нехватать. Эти тихоходные машины вылетали на дневные бомбежки без истребительного прикрытия и гибли эскадрилиями, становясь безответными жертвами немецких истребителей, господствовавших в воздухе. Вскоре они перешли на действия ночью. Но несмотря на имеющиеся недостатки, ТБ-3 показал себя весьма достойно и внес существенную лепту в дело победы. Более того, самолет не был списан с боевой работы и по окончании войны – на ТБ-3 экипажи 52-го Гвардейского полка продолжали выполнять планы учебно-боевой подготовки вплоть до осени 1946г. Использовался он и в транспортной и в полярной авиации для перевозки грузов и пассажиров.



Часть 13.

Надо искать!

*Бороться и искать,
Найти и не сдаваться!*

Что же касается поиска самолета Леваневского, то в России существует немало организаций, которым поиски самолета Н-209 должны были бы быть небезразличны. Но... вдова радиста экипажа Н-209 Лидия Степанова Галковская (ее внук Сергей Айвазян был в 80х гг. вице-консулом Генерального консульства СССР в Сан-Франциско) рассказывала незадолго до краха СССР журналисту Юрию Сальникову, что ей позвонил ответственный работник Министерства авиационной промышленности (предшественник этого министерства – ГУАП строил самолет на одном из московских авиазаводов в Филях) и совершенно серьезно заявил, что если кто-то даст гарантии точного местонахождения самолета, тогда МАП найдет средства для поисковой экспедиции. А заместитель министра Морского флота СССР О.А.Савин был еще более категоричен: *«Вот найдете миллион, тогда и приходите. Будем разговаривать.»*

Но даже помогая (например, в экспертизе найденных близ озера Себян-Кюэль частей самолета), работники авиапрома просили: *«Не называйте наших фамилий, не сообщайте руководству.»*

И легендарный Главсевморпуть почему-то безмолвствует, тот самый, что называется нынче иначе, но по-прежнему отвечает за освоение Арктики, куда

улетели герои... Молчат и МЧС и ВВС, безмолствует Госдума... Семьи погибших героев и ветераны полярной авиации спрашивают настойчиво и недоуменно: *«Почему никто не поможет? Разве это не общий долг памяти – найти, увековечить?»*

Экспедиция по поиску самолета одного из пионеров российской авиации Героя Советского Союза С.Леваневского весьма актуальна в деле патриотического воспитания. В ней заключен глубокий смысл: *«Родина не забывает своих героев.»* Да, надо искать! Быть может наша настойчивость будет вознаграждена, и Арктика все же раскроет свою тайну. Ведь тысячу раз праввеликий Бернард Шоу, который сказал: *«Величайшим грехом по отношению к нашим согражданам является не ненависть, а равнодушие к ним.»*

Радист-полярник Н.Н.Стромилов 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...»*

Память о С.А.Леваневском, Н.Г.Кастанаеве, В.И.Левченко, Н.Я.Галковском, Г.Т.Побежимове и Н.Н.Годовикове – людях, внесших большой вклад в развитие российской авиации и отдавших жизнь Родине, жива в сердцах россиян. И значит – надо искать. Среди людей всегда живут первооткрыватели. Они делают шаг в неизведанное, потому что это необходимо человечеству. Поиски места падения самолета Н-209 энтузиасты разных стран продолжают до сих пор, ведь его полет это легенда, история, тайна, которую быть может кому-то удастся раскрыть. Ведь еще А.Энштейн сказал: *«Самая прекрасная и глубокая эмоция, какую мы испытываем, это ощущение тайны. В ней источник всякого подлинного знания. Кому эта эмоция чужда, кто утратил способность удивляться и замирать в священном трепете, того можно считать мертвецом.»*



Часть 14.

**Биографии известных полярных летчиков,
исследователей Севера, авиаконструкторов и др. лиц,
упомянутых в этой книге .**

Алексеев Анатолий Дмитриевич



(4.01.1902 – 29.01.1974), советский полярный летчик, Герой Советского Союза (27.06.1937). Чл. КПСС с 1939 г. Участник спасения экспедиции У.Нобиле (1928), воздушной экспедиции на Северный Полюс (1937), поисков С.А.Леваневского осенью 1937 г. Весной 1938 г. возглавил авиаотряд по спасению экипажей ледокольных пароходов «Сибиряков», «Малыгин» и «Седов», дрейфующих в северной части моря Лаптевых. Был награжден орденом Красной Звезды. Член ВКП(б) с 1939 г. В 1939-41 гг. был летчиком-испытателем на авиазаводе № 22. Провел заводские и государственные испытания опытного дальнего бомбардировщика ДБ-240, запущенного в серию под индексом Ер-2, а также всех последующих модификаций этого самолета. В начале 1941 г. совершил перелет Москва-Омск-Москва без посадки в Омске со сбросом там 1000 кг условных бомб. Участвовал в Великой Отечественной войне с июля 1941 г. В соответствии с Постановлением Государственного Комитета Обороны от 14.07.41 г. № ГКО-143сс «Об авиадивизии дальнего действия» был откомандирован из Наркомата авиационной промышленности в тяжело-бомбардировочную авиагруппу. Служил в составе 81-й адд. Был командиром эскадрильи. На ТБ-7 совершил 27 боевых вылетов на бомбардировку военных объектов в глубоком тылу противника, в т.ч. в Кенигсберге и Вильно. В 1944-58 гг. был летчиком-испытателем. С 1958 г. летчик-испытатель 1-го класса полковник Алексеев - в запасе. В армии он прослужил 37 лет и 10 месяцев (54 года в льготном исчислении) и налетал около 4500 часов, преимущественно на самолетах дальнего действия и гидросамолетах. Затем работал заместителем начальника Полярной авиации по летной службе. Умер 29.01.74 г. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище. Награжден тремя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Алкснис Яков Иванович (1897 – 1938), советский военачальник, командарм 2го ранга (1935). Чл. КПСС с 1916 г. В Гражданскую войну комиссар дивизии. В 1926 -1931 зам.нач. ВВС, в 1931 – 1937 нач. ВВС РККА. Деп. ВС СССР с 1937. Необоснованно репрессирован; реабилитирован посмертно.

Амундсен (Amundsen) Руаль



(1872 – 1928), Норв. Полярный путешественник и исследователь. Первым прошел Северо-Западным проходом на судне «Йоа» от Гренландии к Аляске (1903 – 1906). Руководитель экспедиции в Антарктику на судне «Фрам» (1910 – 1912), первым достиг Южного Полюса (14.12.1911). В 1918-1920 прошел вдоль северных берегов Бразилии на судне «Мод». В 1926 руководил первым перелетом через Северный Полюс на дирижабле «Норвегия». Погиб в Баренцевом море во время поисков на гидросамолете «Латам-47» (командир Рене Гильбо, второй пилот капитан-лейтенант де Кювервиль, борт-механик Георг Брази, радиотелеграфист Эмиль Валетта) итальянской экспедиции У.Нобиле.

Андре Саломон Август



(1854 – 1897), швед. Инженер, исследователь Арктики. В 1897 на воздушном шаре «Орел» с 2 спутниками вылетел со Шпицбергена к Северному Полюсу; все участники экспедиции погибли. Остатки экспедиции найдены в 1930г. на о.Белый.

Бабушкин Михаил Сергеевич



(06.10.1893 – 18.5.1938), советский полярный летчик Гражданского Воздушного Флота СССР, второй пилот самолета ТБ-3 (АНТ-6). Член ВКП(б) с 1935г. С 1923г. в полярной авиации. Участник поисков экспедиции У.Нобиле, в 1937-1938гг.- С.А.Леваневского. Во время вынужденной посадки потерпел аварию и сломал обе ноги. Герой Советского Союза (27.06.1937, СП-1). Погиб в авиакатастрофе. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище. Два его сына Олег и Михаил пошли по пути отца – стали летчиками-офицерами. В годы Великой Отечественной Войны оба геройски погибли. В честь Бабушкина в Москве названа станция метро. Автор книги «Записки лётчика М.С. Бабушкина, 1893-1938» (издана в 1941 г.).

Байдуков Георгий Филиппович



(26.05.1907 – 28.12.1995), генерал-полковник авиации (1961), Герой Советского Союза (24.07.1936). Чл. КПСС с 1936 г. В 1936 – 1937 беспосадочные перелеты Москва – о. Удд и Москва – Северный Полюс – США с В.П. Чкаловым и А.В. Беляковым. В Великую Отечественную Войну командир авиадивизии и авиакорпуса. Деп. ВС СССР в 1937 – 1946. В 1947-49 гг. Байдуков был начальником Главного управления ГВФ. Осенью 1947 г. он принимал участие в испытаниях пассажирского самолёта Ту-70. В 1949-52 гг. – заместитель начальника НИИ ВВС по лётной части. В 1951 г. генерал-лейтенант авиации Байдуков окончил Военную академию Генерального штаба. С 1952 г. - заместитель, а затем 1-й заместитель начальника Главного штаба Войск ПВО страны по специальной технике. В 1957-72 гг. был начальником 4-го Главного управления Министерства обороны СССР, членом Военного совета Войск ПВО страны. В 1970 г. - присуждена Государственная премия СССР. С 1972 г. - научный консультант главнокомандующего Войсками ПВО страны. С 1988 г. - в отставке. Член Союза писателей СССР. Автор книг: «Наш полёт в Америку», «Записки пилота», «Чкалов», «Командарм крылатых», «Рассказы разных лет» и других. Почётный гражданин г. Николаевск-на-Амуре. Его имя носит остров в Охотском море, улицы в Москве, Витебске, Могилёве и Донецке. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Кутузова 1-й степени, двумя орденами Суворова 2-й степени, орденом Кутузова 2-й степени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, орденом Трудового Красного Знамени, четырьмя орденами Красной Звезды, орденами «За службу Родине в ВС СССР» 1-й, 2-й и 3-й степени, медалями, иностранными орденами. Автор книг о полете в Америку. Жил в Москве на Сивцевом Вражке. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Беляков Александр Васильевич (21.12.1897 – 28.11.1982), генерал-лейтенант авиации (25.03.1943), Герой Советского Союза (24.07.1936). Чл. КПСС с 1936 г. В 1936 – 1937 беспосадочные перелеты (штурман) Москва – о. Удд (о. Чкалов) и Москва – Северный Полюс – США с В.П. Чкаловым и Г.Ф. Байдуковым. Деп. ВС СССР в 1937 – 1946. 27.07.37 г. Белякову было присвоено воинское звание бригадный инженер.

В 1937 г. он был избран депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва. 22.02.38 г. бригадному инженеру Белякову было присвоено воинское звание комбриг. В 1938 г. за выдающиеся заслуги перед отечественной наукой Комитет по высшей школе при СНК СССР присудил ему научную степень доктора географических наук и научное звание профессор штурманского дела. В январе 1939 г. комбриг Беляков был назначен флаг-штурманом ВВС. Участвовал в советско-финской войне. С января 1940 г. был заместителем начальника Военно-воздушной инженерной академии им. Жуковского. 4.06.40 г. ему было присвоено воинское звание генерал-майор авиации. В сентябре 1940 г. был назначен начальником формирующейся 1-й Рязанской высшей школы штурманов ВВС РККА. Самостоятельно освоил УТ-2, ПС-84, ДБ-3ф. Участвовал в Великой Отечественной войне с января 1945 г. Был заместителем командующего 2-й ВА, а затем главным штурманом 16-й ВА. Участвовал в Берлинской операции. В 1945-60 гг. был начальником штурманского факультета Военно-воздушной инженерной академии им. Жуковского. С 1960 г. – в отставке. Был заведующим военной кафедрой Московского физико-технического института. Автор книг «Валерий Чкалов» (1977) и «В полёт сквозь годы» (1983). Имя Героя носят остров в Охотском море, улицы в Москве, Могилеве и Мариуполе. Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, медалями. Жил в Москве в Нижнем Кисловском переулке. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Болховитинов Виктор Федорович



(1899 – 1970), советский авиаконструктор, генерал-майор-инженер (1943). Чл. КПСС с 1937г. Конструктор тяжелого бомбардировщика ДБ-А (Н-209), истребителя с соосными винтами, самолета с ЖРД БИ-1.

Водопьянов Михаил Васильевич



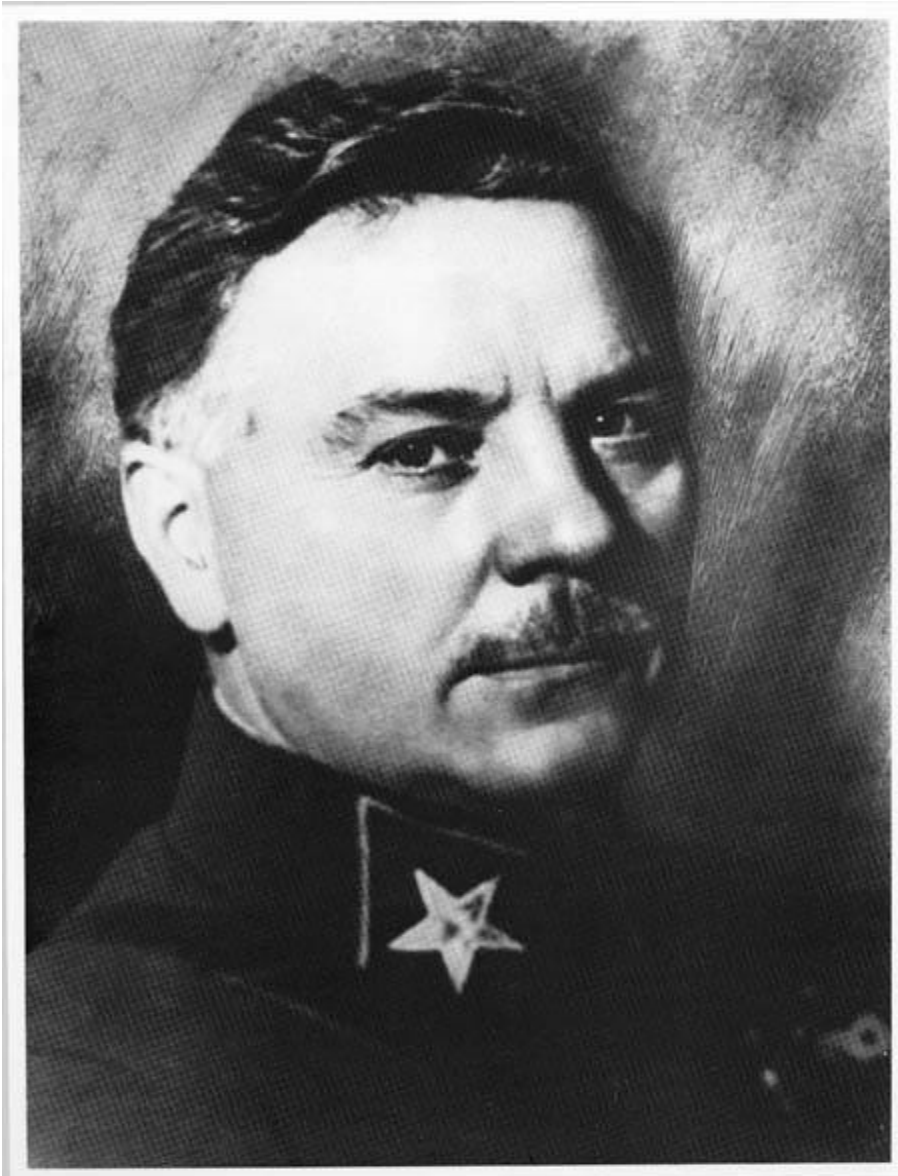
(18.11.1899 – 11.08.1980), советский летчик, Герой Советского Союза (1934), генерал-майор авиации (30.04.1943). Чл. КПСС с 1934г. В 1934 участник спасения экспедиции парохода «Челюскин», в 1937 – воздушной экспедиции на Северный Полус, поисков С.А.Леваневского в 1937. В Великую Отечественную войну командир 81 авиационной дивизии ночных тяжелых бомбардировщиков Авиации Дальнего Действия (АДД). Чл. ЦИК СССР. Деп. ВС СССР в 1937 – 1946. Участник бомбардировок Берлина и Кенигсберга. Первый предложил использовать самолет для высадки полярных станций. С 1946 г. генерал-майор авиации Водопьянов - в отставке. В 1948 г. он участвовал в организации дрейфующей станции «Северный полюс-2». Занимался литературной деятельностью. Был членом Союза писателей СССР. Автор книг «Полеты», «Мечта пилота», «От сохи к самолету», «Путь летчика», «Киреевы», «Валерий Чкалов», «Повесть о первых героях», «На крыльях в Арктику», «Полярный летчик», «Штурман Фрося», «Небо начинается с земли», а также пьес «Мечта», «В ледяном плену», «Полк ДД», «Вынужденная посадка» (последние две написаны в соавторстве с Ю.Г. Лаптевым). Пьесы

Водопьянова ставились на сцене Реалистического театра в Москве («Мечта пилота») и Казанского русского Большого драматического театра имени В.И. Качалова (все последующие). Награждён четырьмя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, медалями. Жил в Москве на ул. Серафимовича. Автор книг об авиации. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище. Именем Героя названа улица в Москве.

Воронин Владимир Иванович (1890 – 1952), капитан советского ледокольного флота.

Чл. КПСС с 1952г. Участник спасения экспедиции У.Нобиле (1928). Капитан «Сибирякова» (1932), «Челюскина» (1933 – 1934), ледокола «Ермак» (1934 – 1938). Возглавлял китобойную флотилию «Слава» (1946 – 1947). Чл. ЦИК СССР. Деп. ВС СССР в 1946 – 50.

Ворошилов Клим Ефремович



(1881 – 1969), советский государственный, партийный и военный деятель, Маршал Сов.Союза (1935), с 1934 нарком обороны СССР. Чл. КПСС с 1903г. Чл. ЦК КПСС в 1921-61 и с 1966; Чл. Политбюро (Президиума) УК в 1926-1960. Чл. ВУПК и ЦНК СССР. Чл. През. ЦИК СССР. Деп. ВС СССР с 1937.

Галковский Николай Яковлевич



(1905 – 1937), окончил Ленинградское военное училище авиатехников (техник–радист), затем Севастопольскую школу военно-морских летчиков; служба в части гидроавиации Севастополя. С 1928 (или 1932) в Москве инженер-испытатель в Научно-испытательном институте ВВС (в/ч 15650), участвовал в праздничных авиапарадах над Красной площадью в качестве флагманского радиста. В 1934 совершил перелет Москва – Вена – Париж вместе с Г.Ф.Байдуковым и А.В.Беляковым. Один из лучших радистов ВВС, инженер-воентехник 1 ранга (по другим данным – 3го ранга). Слушатель Военно-Воздушной академии имени Жуковского. В 1937г. бортрадист самолета Н-209. Погиб при перелете из Москвы в США через Северный Полюс. Был женат.

Годовиков Николай Николаевич



(02.04.1893 – 1937). Родился в семье крестьянина Годовикова Николай Михайловича, в деревне Марьиной, Ростокинской волости, Московского уезда. В 1905 году успешно окончил 2-Земское народное училище. С 1908 по 1911 год работал учеником в механическом отделении Ф. Швабе. Затем до 1913 года работал мастером на главном телеграфе г. Одессы. Призванный в армию в 1914 году, Н.Н. Годовиков служил механиком по обслуживанию гидросамолетов 1-ой воздушной бригады Балтийского флота в г. Ребеле. Работу в авиации начал в бригаде лейтенанта Нагурского.

В марте 1917 Николай Николаевич был единогласно выдвинут председателем от комитета 1-ой воздушной бригады на собрании выборных рабочих и представителей армии и флота г.Ребеля для избрания совета депутатов рабочих, матросов и солдат.

В 1918 году был направлен Советской Властью на работу на центральный аэродром, находящийся на ходыньском поле. Работал мотористом, летал с Б.Л. Россинским. В годы гражданской войны участвовал в боевых вылетах против конницы Мамонтова.

В 1923 году Н.Н. Годовиков вступил в члены ВКП(б). На заводе №39 он проработал 10 лет механиком, некоторое время летал с И.Г. Савиным. Как герой труда был награжден от ВЦСПС серебряными часами.

В 1931 году Николай Николаевич перешел работать на завод №22 главным механиком аэродрома. Как ударник пятилетки был награжден орденом Ленина.

В 1933 году за участие в авиационном конкурсе в Тегеране был премирован правительством легковой машиной марки "ГАЗ".

В 1934 году от завода №22 был направлен для обмена опытом в США. По возвращении из Америки был награжден орденом Красной Звезды.

В мае 1937 года участвовал в скоростном беспосадочном перелете по трассе

Москва-Мелитополь-Москва с грузом в 5000 кг в качестве старшего борттехника. В 1934г. в составе группы советских авиаспециалистов в служебной командировке в США. В 1937 бортмеханик самолета Н-209. Погиб при перелете из Москвы в США через Северный Полюс. Постановлением правительства в августе 1938 года Московскому (дневной и вечерний) авиационному техникуму было присвоено имя Н.Н. Годовикова.

Громов Михаил Михайлович



(24.02.1899 – 22.01.1985), советский военачальник, генерал-полковник авиации (1944), Герой Советского Союза (28.09.1934). Чл. КПСС с 1941г. В 1934 мир. рекорд дальности полета (св. 12000км), в 1937- беспосадочный перелет (командир) Москва – Сев. Полюс – США с А.Б.Юмашевым и С.А.Данилиным. В 1937 г. Высшая аттестационная комиссия присвоила Громову ученое звание профессор по технической эксплуатации самолетов и моторов. 22.02.38 г. ему было присвоено воинское звание комбриг. В 1940 г. Громову было присвоено звание лётчик-испытатель 1-го класса. В 1940-41 гг. - начальник Научно-технической группы Наркомата авиационной промышленности. С марта 1941 г. - начальник Лётно-исследовательского института Наркомавиапрома. В августе-декабре 1941 г. комбриг Громов находился в правительственной командировке в США по вопросу приобретения американских стратегических бомбардировщиков Boeing B-17 «Flying fortress». В командировке участвовали также Герои Советского Союза Байдуков и Юмашев. Участвовал в Великой Отечественной войне с декабря 1941 г. Командовал 31-й сад Калининского фронта (22-й дбап, 128-й бап, 694-й нбап, 237-й иап). В середине февраля 1942 г. комбриг Громов был назначен командующим ВВС Калининского фронта (4-я, 7-я, 31-я, 46-я, 140-я сад и 38-я авиадивизия). 3.05.42 г. комбригу Громову было присвоено воинское звание генерал-майор авиации. В мае 1942 - мае 1943 гг. командовал 3-й ВА. 30.04.43 г.

Громову было присвоено воинское звание генерал-лейтенант авиации. С мая 1943 г. - командующий 1-й ВА. С июня 1944 г. - начальник Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации ВВС. 19.08.44 г. ему было присвоено воинское звание генерал-полковник авиации. В 1946-49 гг. Громов был заместителем командующего Дальней авиацией. В 1949-54 гг. - начальник Управления лётной службы Министерства авиационной промышленности, в 1954-55 гг. - начальник отдела лётной службы Минавиапрома. С 1955 г. - в запасе. В 1959-61 гг. - председатель Федерации тяжёлой атлетики СССР. В 1969 г. ему было присвоено звание заслуженный мастер спорта СССР. Автор книги воспоминаний «Через всю жизнь». Награждён четырьмя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, тремя орденами Красной Звезды, медалями, иностранными наградами. Чл. ЦИК СССР. Деп. ВС СССР в 1937 – 50. Жил в Москве на площади Восстания. Похоронен на Новодевичьем кладбище. Его имя носит Лётно-исследовательский институт в г. Жуковский Московской области, на территории которого установлен его бюст, а также улица в Москве и площадь в г. Жуковский.

Данилин Сергей Алексеевич



(8.10.1901 – 28.12.1978), советский летчик, генерал-лейтенант-инженер (1943). Герой Советского Союза (01.09.1937). Чл. КПСС с 1938г. Участник перелета через Северн.Полюс в США (штурман) в 1937 в экипаже М.М.Громова. На протяжении многих лет был флаг-штурманом групп тяжелых самолетов, пролетавших во время парадов над Красной площадью. . Деп. ВС СССР в 1937 – 46. 22.02.38 г. Данилину было присвоено воинское звание комбриг. 4.06.40 г. ему было присвоено воинское звание генерал-майор авиации. Участвовал в Великой Отечественной войне. 28.05.43 г. Данилину было присвоено воинское звание генерал-лейтенант инженерно-авиационной службы. В 1943-44 гг. он был начальником НИИ спецслужб ВВС, в 1944-51 гг. - заместителем начальника НИИ ВВС и начальником Управления ВВС, в 1951-53 гг. - помощником Главкома ВВС по радиотехнической службе, в 1953-59 гг. – начальником Управления ВВС, в

1959-60 гг. - в научной группе при Главкоме ВВС. С 1960 г. - в отставке. Награждён двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями. Похоронен в Москве на Кунцевском кладбище.

Ежов Николай Иванович



(1895 – 1940), генеральный комиссар Гос. Безопасности (1937), нарком Внутренних дел СССР в 1936-38. Чл. КПСС с 1917г. В 1935-38 секр. ЦК ВКП(б), в 1938 нарком водного транспорта СССР. С 1934 чл. ЦК ВКП(б), зам.пред. КПК при ЦК.

Чл. Оргбюро ЦК, с 1937 чл. Политбюро. В 1938 арестован. Возглавляя органы внутренних дел, был одним из главных исполнителей массовых репрессий. Расстрелян. Не реабилитирован.

Зубов Николай Николаевич (1885 – 1960), советский океанолог, полярный исследователь, инженер-контр-адмирал (1945), профессор. Основатель кафедр океанологии в Моск. Гидрометеоролог.Ин-те (1932) и МГУ (1953). Руководитель многих арктических экспедиций. Тр. по ледовым прогнозам в Аркт.морях; заложил основы динамической океанологии, разрабатывал учение о проливах. Жил в центре Москвы на Суворовском бульваре.

Исаев Алексей Михайлович (1908 – 1971), советский конструктор авиационных и ракетных двигателей, Герой Соц.Труда (1956). Чл. КПСС с 1951г. В 30-е гг. в КБ Болховитинова.

Каганович Лазарь Моисеевич (1893 - ?), советский партийный и государственный деятель В 1935-44 – нарком путей сообщения, одновременно с 1937 – тяжелой промышленности. В 1928 – 1939 секр. ЦК (През)ЦК. Чл.Оргбюро

ЦК в 1928-40, чл. Политбюро и др.

Кармен Роман Лазаревич (29.11.1906 – 30.11.1978), советский режиссер и оператор док. Кино, Народный артист СССР (1966). Герой Соц. Труда (1976). Чл. КПСС с 1939г.

Кастанаев Николай Георгиевич



(1904-1936). Лётчик-испытатель.

Родился 17 (30) апреля 1904 года в Москве. С 1913 работал разнорабочим. В 1916 окончил 2-е городское начальное училище, в 1919 – 2 класса 32-й единой трудовой школы. С 1918 работал чернорабочим в железнодорожных мастерских Курского вокзала в Москве, разнорабочим.

В армии с апреля 1919. В 1919-1920 – помощник шофёра и подручный слесаря на автобазе Совета народных комиссаров РСФСР. В 1920-1921 – слесарь по ремонту и сборке автомобилей автосекции при губсовнархозе в Казахстане. В 1921 в должности шофёра на бронепоезде участвовал в ликвидации банд в Казахстане. С конца 1921 – в запасе.

В 1922-1923 работал нарядчиком-регистратором на Госвинскладе №3 (г. Москва). С августа 1923 вновь в армии. В 1924 окончил Егорьевскую военно-теоретическую авиашколу, в 1925 – Борисоглебскую ВАШЛ, в 1926 – Серпуховскую высшую военную авиационную школу воздушного боя. Служил в строевых частях ВВС (истребительная авиация). В 1927-1928 – лётчик-инструктор Серпуховской высшей авиационной школы воздушного боя, в 1928 – лётчик-инструктор Оренбургской ВАШЛ.

С января 1929 по июль 1931 – на лётно-испытательной работе в НИИ ВВС.

С июля 1931 по 1935 – лётчик-испытатель НИИ морской авиации (г.Севастополь). Поднял в небо самолёт ОСГА-101 (лето 1934). Провёл испытания гидросамолётов МДР-2 (АНТ-8) (1931), МБР-2 (1932).

С 1935 – лётчик-испытатель авиазавода №22 (г.Москва). Поднял в небо (2.05.1935) и провёл испытания самолёта ДБ-А. Испытывал серийные ТБ-3 (1935-1937), СБ (1936-1937).

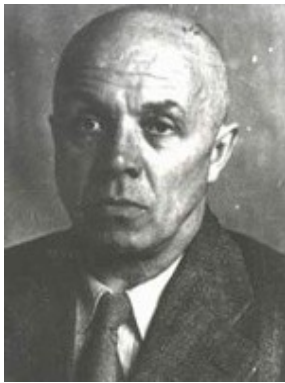
В 1937 в качестве второго пилота установил мировой авиационный рекорд скорости полёта на самолёте ДБ-А (Скорость полёта на 2.000-км замкнутом маршруте с грузом 5.000 кг - 280,25 км/ч).

Погиб 13 августа 1937 года при выполнении трансполярного перелёта из Москвы в США через Северный полюс на самолёте ДБ-А.

Жил в Москве.

Награждён орденом Красной Звезды. Его именем названа улица в Москве

Кербер Леонид Львович



(1903-1993).Сын вице-адмирала российского флота.Летом 1937г.испытатель радиоаппаратуры самолета Н-209. Еврей. В 1938 г. был арестован. Работал в ОТБ НКВД СССР. Освобожден в 1943 г. Был зам. генерального конструктора по оборудованию ОКБ Туполева. Участвовал в разработке оборудования для самолетов ТБ-3, АНТ-25, Ту-2, Ту-4, Ту-95, Ту-104, Ту-114, Ту-144. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Отечественной войны I-й степени, Красной Звезды. Лауреат Ленинской и Государственной премий.Доктор технических наук, профессор.

Кренкель Эрнст Теодорович (1903 – 1971), советский полярник, доктор географ.наук, Герой Советского Союза (1938). Чл. КПСС с 1938г. С 1924 радист полярных станций

(в 1937-38 «СП-1»,др.). Деп. ВС СССР в 1937 – 46.Жил в Москве в Большом Харитоньевском переулке.Похоронен на Новодевичьем кладбище.

Леваневский Сигизмунд Александрович



(15.05.1902-13.09.37).

Родился в Санкт-Петербурге. Поляк. В детстве и юности жил в деревне Сокулка (Польша). Леваневский вспоминает: «Отец умер, когда мне было 8 лет. Он был дворником. В 1916 г., окончив три класса уездного училища, я вынужден был бросить учение. Денег не было. Семья - 5 человек. Пошел я работать. Работал на заводе акционерного общества «Рессора»... На заводе меня и захватила Октябрьская революция. Вместе с другими рабочими я поступил в Красную гвардию. Мне было 15 лет... Я был крепкий, рослый и широкоплечий». В октябре 1917 г. вступил в Красную гвардию. Участвовал в проведении массовых обысков в Петрограде и розыске продовольственных запасов на товарных станциях. В РККА с 1918 г. Был бойцом продотряда в Вятской губернии. Участвовал в Гражданской войне. Был командиром роты, батальона, начальником штаба, а затем командиром стрелкового полка на Восточном фронте. В 1921 г. участвовал в ликвидации бандформирований в Дагестане. С 1921 г. – завхоз 4-го воздухоплавательного отряда в Петрограде. Осенью 1923 г. был направлен на учёбу в Севастопольскую высшую школу красных морских лётчиков, но опоздал к началу занятий. Временно работал завхозом авиашколы. В 1925 г. окончил Севастопольскую школу красных морских лётчиков и летнабов. Затем служил в ней лётчиком-инструктором. С 1928 г. – в запасе. В 1928-29 гг. – лётчик-инструктор Николаевской лётной школы Осоавиахима. В 1929-33 гг. – начальник летной части Всеукраинской лётной школы Осоавиахима в Полтаве. С весны 1933 г. работал в Управлении полярной авиации Главсевморпути. Летом 1933 г. Леваневский перегнал летающую лодку Dornier Wal «СССР Н-8» из Севастополя в Хабаровск, что по тем временам было очень большим достижением. 20.07.33 г. спасает на Чукотке американского лётчика Д.Маттерна. Осенью 1933 г. Леваневский совершил ряд агитационных перелётов по Украине. Стоит, однако, напомнить, что именно в это время на Украине свирепствовал самый жестокий голод за всю ее историю. В 1934 г. Леваневский участвовал в спасении экипажа парохода «Челюскин», затертого во льдах. Весна 34 г. вместе с Ушаковым и борт-механиком Армистедом Клайдом совершает полеты на Аляске и Чукотке. 20.04.34 г. Леваневский Сигизмунд Александрович был удостоен звания Герой Советского Союза. Член ВКП(б) с 1934 г. В 1934 г. Леваневский поступил в ВВА РККА им. Жуковского. В 1935 г. он написал книгу «Моя стихия». В начале 1935 г. он прервал учёбу для подготовки

трансарктического перелёта в США через Северный полюс, идею которого первым выдвинул публично. 3.08.35 г. на самолёте АНТ-25 Леваневский предпринял попытку перелёта Москва - Северный полюс - Сан-Франциско (США). Однако над Баренцевым морем, через десять часов полета, была обнаружена сильная течь масла, которая могла создать аварийную ситуацию. О неисправности доложили в Москву. По требованию правительства командир экипажа был вынужден повернуть самолет обратно и совершить посадку на аэродроме Кречевицы в районе Новгорода. Летом 1936 г. Леваневский выехал в США для закупки самолёта американского производства для нового перелёта. Не найдя там ничего лучшего, он приобрел гидросамолёт «Валти». 5.08. – 13.09.36 г. на гидросамолёте «Валти» V-JAS (штурман - В.И. Левченко) совершил перелет Лос-Анджелес - Сан-Франциско - Уэлен - Якутск - Свердловск - Москва, преодолев 19,2 тыс. км. Целью перелета являлась прокладка прямой воздушной линии между США и СССР через Аляску и Чукотку. В апреле-мае 1937 г. Леваневский испытал в Севастополе, а затем перегнал в Москву закупленные в США амфибию Sikorsky S-43 и летающую лодку Douglas DF. Жил в Москве в районе Зоологического сада. Пропал без вести при перелете из Москвы в США через Северный полюс.

Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды. Его именем названы улицы в Москве, Казани, Туле, Липецке и других городах. Николаевское военное авиационное училище морских лётчиков носило его имя.

Левченко Виктор Иванович



В.И. Левченко и С.А. Леваневский перед перелетом Лос-Анджелес-Москва. 5августа 1936года.США.

(1906 – 1937), родился в Батайске. Окончил Военно-морское училище им.М.В.Фрунзе в Ленинграде. С 1929 летчик-наблюдатель в Севастопольской школе морских летчиков, авиационный штурман. Участвовал во всех перелетах

Леваневского. Флаг-штурман авиации Балтфлота. В 1937 штурман самолета Н-209. Погиб при перелете из Москвы в США через Северный Полюс.

Ляпидевский Анатолий Васильевич



(1908 – 1983), Герой Сов. Союза (1934), генерал-майор авиации (1946). Чл. КПСС с 1934г. В 1934 участвовал в спасении экспедиции парохода «Челюскин». С 1939 директор авиазавода №156. Чл. ЦИК СССР. Деп. ВС СССР в 1937 – 46. Жил на Никитском бульваре. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Мазурук Илья Павлович



(20.07.1906 -2.01.89), полярный летчик, генерал-майор (1946 г.),чл. КПСС с 1925г. Участник первой (1937) и мн.др. экспедиций на Сев.Полюс,поисков в 1937 С.А.Леваневского.27.06.37 г. Мазурук Илья Павлович был удостоен звания Герой Советского Союза. Ему была вручена медаль «Золотая Звезда» № 39. С 1938 г. был начальником Управления полярной авиации Главсевморпути и заместителем начальника Главсевморпути. Избирался депутатом Верховного Совета СССР 1-го и

2-го созывов. В 1939 г. окончил КУКС при Военно-воздушной академии. Участвовал в советско-финской войне. Совершил несколько боевых вылетов на ТБ-3. Участвовал в Великой Отечественной войне. С июля 1941 г. полковник Мазурук командовал 2-й авиагруппой ВВС Северного флота, оставаясь начальником Управления полярной авиации и заместителем начальника ГУСМП дважды Героя Советского Союза контр-адмирала Папанина. 3.08.42 г. Мазурук был назначен начальником Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии и командиром 1-й перегоночной дивизии ГВФ. В 1946 г. полковнику Мазуруку было присвоено воинское звание генерал-майор авиации. В феврале 1946 г. его снова избрали депутатом СССР. С 1947 г. был заместителем начальника НИИ ГВФ. С 1953 г. - в запасе. Работал в Главсевморпути. Совершил 254 полета на дрейфующие станции на Северный полюс. В 1956 г. был командиром отряда 1-й и 2-й экспедиций в Антарктиду. В январе 1956 г. первым осуществил посадку самолета Ан-2 на вершину айсберга в Антарктиде. Жил в Москве. Автор книг: «Аэронавигация», «Над Арктикой и Антарктидой. Полярная авиация СССР». Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, тремя орденами Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, медалями. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

Маршалл Джордж Кэтлетт (1880 – 1959), америк. генерал армии (1944). В 1939-45 начальник штаба армии США. В 1947-49 Гос. Секретарь США, в 1950-51 министр обороны. Инициатор Маршалла плана.

Мехлис Лев Захарович



(1889-1953), сов. гос., парт. деятель, ген.-полк. (1944). С 1930 в редакции "Правды". В 1937-1940 нач. Политуправления РККА. Чл. КПСС с 1918. Деп. ВС СССР в 1937-50.

Микулин Александр Александрович (1895 – 1985), советский конструктор, Герой Соц.Труда (1940). Чл. КПСС с 1954г. Под его руководством созданы двигатели (поршневые, турбореактивные). Гос.Пр. СССР (1941, 1942, 1943, 1946).

Молоков Василий Сергеевич



(12.02.1895 – 29.12.1982), Герой Сов. Союза (1934). Чл. КПСС с 1925г. В 1934 участвовал в спасении экспедиции парохода «Челюскин». В 1938 начальник. Главного управления ГВФ. Чл. ЦРК ВКП(б). Деп. ВС СССР в 1937 – 46.

Молотов (Скрябов) Вячеслав Михайлович



Молоков и Леваневский.

(1890 – 1986), советский государственный и партийный деятель. Чл. КПСС с 1906г. Чл. Политбюро, Президиума ЦК КПСС в 1926-57. В 1930-41 пред.СНК СССР, Чл. ВЦИК,ЦИК СССР. Деп. ВС СССР в 1937 – 58 и др.

Мошковский Яков Давидович



(1905 – 1939), советский военный и полярный летчик, парашютист, мастер парашютного спорта, майор. С 1930 в НИИ ВВС. В 1933 – 1938 возглавлял Высшую парашютную школу. В качестве второго пилота на АНТ-6 участвовал в высадке экспедиции Папанина в 1937 на Сев.Полюс. Участник поисков С.А.Леваневского в 1938. Погиб, выполняя прыжок особой сложности, при показательных выступлениях парашютистов на северной окраине Москвы.

Нобиле (Nobile) Умберто (1885 – 1978), итал. дирижаблестроитель, генерал. Командир дирижабля «Норвегия» в экспедиции Р.Амундсена (1926), руководил итальянской экспедицией к Сев.Полюсу на дирижабле «Италия» (1928). В 1932 – 1936 работал в СССР.

Нюхтинов Михаил Александрович



(16. 6. 1906 - 5. 5. 1998), Заслуженный Летчик-испытатель СССР (1959), полковник,

Герой Сов. Союза (01.05.1957, медаль № 11147). Чл. КПСС с 1945г. Испытания ряда поршневых (ДБ-А) и реактивных бомбардировщиков В.Ф.Болховитинова и А.Н.Туполева (ТУ-95), истребителей А.С.Яковлева и др. Участник боёв с японскими милитаристами у озера Хасан в 1938 году, на реке Халхин-Гол летом 1939 года. Участник Великой Отечественной войны. Освоил 232 типа самолётов и 15 планёров. Построил 3 планёра собственной конструкции. С 1963 года - в запасе. Жил в городе Жуковский Московской области. Похоронен в Жуковском, на Быковском кладбище.

Папанин Иван Дмитриевич



(1894 – 1986), советский полярный исследователь, доктор географических наук. Дважды Герой Советского Союза. Активный участник Гражд. Войны на Украине и в Крыму (комендант Крымской ЧК). Нач. Главсевморпути (1939- 46). Работал в АН СССР (1951) нач. отдела морской экспедиции. Чл. ЦРК партии в 1941-52. Деп. ВС СССР в 1937 – 50. Автор книг «Жизнь на льдине» и «Лед и пламень».

Петляков Владимир Михайлович



(1891 – 1942), советский авиаконструктор, участник разработки первых тяжелых бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3. Создал бомбардировщики ПЕ-2 и ПЕ-8. Гос.Пр.СССР (1941). Погиб в авиационной катастрофе в январе 1942 в районе Арзамаса. Самолет вылетел с заводского аэродрома и загорелся в воздухе, все, кто был на его борту, погибли.

Побежимов Григорий Трофимович



(1897– 1937), в авиации с 1915г. В 1927 в составе эксп. Г.Красинского летал на о.Врангеля. В 30-х в полярной авиации летал с В.С.Молоковым, М.И.Козловым, А.Д.Алексеевым, Н.Н.Урванцевым. В 1936 – в США для закупки гидросамолетов. За участие в арктических полетах был

награжден орденами Ленина и Красного Знамени. Погиб при перелете из Москвы в США через Северный Полюс.

Поликарпов Николай Николаевич



(1892 – 1944), советский авиаконструктор и доктор технических наук (1940). Герой Соц.Труда (1940). Под его руководством были созданы истребители И-1, И-15, И-16, И-153 (Чайка), И-180. Деп. ВС СССР с 1937. Гос.Пр. СССР (1941, 1943).

Пуусеп Эндель Карлович



(1.5.10 - 18.01.1996).

Родился 1 мая 1909 года в деревне Ной ныне Партизанского района Красноярского

края в крестьянской семье. Эстонец. Член ВКП(б)/КПСС с 1940 года. Окончил 8 классов, 1 курс педагогического техникума в Ленинграде (с 1965 года – город-герой, с 1991 года – Санкт-Петербург).

В Красной Армии в 1928-38 годах и с 1941 года. Жил в Москве (с 1965 года – город-герой). В 1929 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС РККА, в 1931 году - 3-ю военную школу лётчиков и летнабов имени К.Е. Ворошилова в городе Оренбурге. С 1938 года работал в Управлении полярной авиации Главсевморпути.

В качестве второго пилота самолёта ТБ-3 в 1938 году участвовал в поисках экипажа самолёта С.А. Леваневского, пропавшего в Арктике; проводил воздушную ледовую разведку над Северной Якутией.

Участник Великой Отечественной войны с 1941 года. Постановлением Государственного Комитета Обороны № ГКО-143сс от 14 июля 1941 года капитан Пусэп Э.К. откомандирован из Главсевморпути в 412-й (с августа 1941 года - 432-й, с 3 декабря 1941 года - 746-й) тяжёло-бомбардировочный авиационный полк 81-й бомбардировочной авиационной дивизии дальнего действия, самолёты которого базировались на аэродроме в районе города Коврова Владимирской области.

К апрелю 1942 года командир воздушного корабля Э.К. Пусэп совершил тридцать ночных боевых вылетов на бомбардировку важных военных объектов в глубоком вражеском тылу, в том числе в городах Берлин, Данциг (ныне Гданьск, Польша), Кёнигсберг (ныне Калининград – областной центр).

В мае 1942 года майор Пусэп Э.К. в качестве командира экипажа (второй пилот капитан Обухов В.М., штурманы: капитаны Штепенко А.П. и Романов С.М.) на бомбардировщике «ТБ-7» доставил правительственную делегацию СССР во главе с министром иностранных дел СССР Молотовым В.М. в США рискованным маршрутом через Германию, с промежуточными посадками в Шотландии, Исландии и Канаде. 12 июня 1942 года уникальная историческая миссия благополучно завершилась на центральном аэродроме Москвы.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июня 1942 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистским захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм майору Пусэпу Энделю Карловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 592).

С октября 1942 года до окончания войны, а затем по май 1946 года, подполковник Пусэп Э.К. – командир 890-го авиационного полка дальнего действия, удостоенного в сентябре 1943 года почётного наименования «Брянский».

С 1946 года полковник Пусэп Э.К. - в запасе, а затем в отставке. Жил в столице Эстонии городе Таллине. Был заместителем председателя Президиума Верховного Совета Эстонской Советской Социалистической Республики, членом ЦК Коммунистической партии Эстонии, работал министром социального обеспечения Эстонской ССР, Председателем республиканского комитета защиты мира. Избирался депутатом Верховного Совета СССР 4-го созыва.

Заслуженный ветеран скончался 18 января 1996 года, не выдержав издевательств эстонских властей, которые после развала СССР передали квартиру Героя одному из бывших «эсэсовских» легионеров... Похоронен в Таллине.

Награждён орденом Ленина, орденами Красного Знамени, Суворова 3-й степени,

Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Дружбы народов, двумя орденами Красной Звезды, орденом «Знак Почёта», медалями. Сочинения: На дальних воздушных дорогах. — М.: Воениздат, 1975; Тревожное небо. — Таллин: Ээсти раамат, 1978.

Рузвельт Франклин Делано



(1882 – 1945), 32-й Президент США (с 1933), от Демокр.Партии 4 раза избирался на пост президента. С началом 2-ой Мировой войны выступил за поддержку Великобритании, Франции и СССР. Внес значительный вклад в создание антигитлеровской коалиции. Придавал большое значение созданию ООН и послевоенному международному сотрудничеству между СССР и США.

Рыбко Николай Степанович (1911 – 1977), Заслуженный Летчик-испытатель СССР (1959), Герой Сов. Союза (1957). Чл. КПСС с 1944г. Испытания тяжелого бомбардировщика ПЕ-8 и первых дальних реактивных бомбардировщиков.

Самойлович Рудольф Лазаревич



Леваневский прощается с Самойловичем.

(1881 – 1940), советский полярный исследователь, профессор. Первый руководитель Северн. Научно-промышленной экспедиции (1920-1925), директор Ин-та по изучению Севера (1925-1930). Нач. экспедиций на ледоколах «Красин» (1928), «Русанов» (1932), «Седов» (1934), «Садко» (1936 и 1937-1938). Руковод. научной части экспедиции на дирижабле «Граф Цепелин». Необоснованно репрессирован. Погиб в заключении. Реабилитирован в 1957г.

Слепнев Маврикий Трофимович



(1896 – 1965), советский летчик, Герой Советского Союза (1934). Чл. КПСС с 1934г. Участвовал в спасении экипажа парохода «Челюскин» (1934). В Вел.Отеч.Войну - в ВВС ВМФ и Гл. штабе ВМФ. Чл. ЦИК СССР. Похоронен в

Москве на Новодевичьем кладбище.

Спирин Иван Тимофеевич



Спирин Иван Тимофеевич

(9.08.1898 – 4. 11. 1960).

Родился в городе Коломна Московской области. Русский. Окончил 3 курса института.

В армии с 1918. Участник гражданской войны. Служил в одном из первых отрядов советской авиации, сражался на Западном фронте, против Врангеля.

С 1922 – начальник аэронавигационного сектора Научно-испытательного института ВВС. В 1930 окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков. В качестве штурмана участвовал в ряде дальних перелётов в Европу. 10-12 сентября 1934 года на самолёте АНТ-25 в качестве штурмана (командир экипажа – М.М.Громов, второй пилот – А.И.Филин) совершил рекордный по дальности и продолжительности перелёт по замкнутому маршруту – 12411 км за 75 часов.

В 1930-х преподавал аэронавигацию в Военно-воздушной академии имени Н.Е.Жуковского. В 1934-1936 – флаг-штурман ВВС РККА.

В 1937 в составе экипажа флагманского самолёта (командир – М.В.Водопьянов) участвовал в высадке на Северный полюс первой научной дрейфующей станции «Северный полюс-1». Обеспечил точную высадку экспедиции во главе с И.Д.Папаниным в районе географического Северного полюса.

Звание Героя Советского Союза Ивану Тимофеевичу Спирину присвоено 27 июня 1937 года.

В 1940 – начальник Ивановской школы штурманов.

Участник советско-финляндской войны 1939-1940.

Великую Отечественную войну генерал-майор И.Т.Спирин встретил в должности начальника Высшей школы авиационных штурманов и лётчиков. Вскоре школа была превращена в действующую часть. Она воевала под Смоленском, на Духовщине, у Калинина и Калуги, под Москвой. В последующем во главе авиационного бомбардировочного соединения действовал и на других фронтах. В 1950 окончил Военную академию Генштаба. Преподавал в Военно-воздушной академии (ныне – имени Ю.А.Гагарина) и в Академии Генштаба. Занимался теоретическим обоснованием методов самолётовождения в Антарктиде. С 1955 – в отставке.

Жил в Москве. Генерал-лейтенант авиации (1943). Доктор географических наук, профессор. Награждён 3 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й степени, Трудового Красного Знамени, 2 орденами Красной Звезды, медалями. Похоронен в Москве, на Введенском кладбище. Его именем названа улица в Москве. На доме №36 на 1-й Тверской-Ямской улице, где он жил в Москве, установлена мемориальная доска; в Коломне сооружён бюст. Сочинения: Записки военного лётчика. М., 1939; Советская авиация. М., 1940; Записки авиатора. М., 1955; В голубом небе. М., 1960 и др.

Сталин (Джугашвили) Иосиф Виссарионович



(1879-1953), советский партийный и государственный деятель, Герой Соц.Труда (1939), Герой Сов. Союза (1945), Маршал Сов.Союза (1943), Чл. Коммунистической партии с 1898. С 1922 Генеральный Секрет. ЦК КПСС и др.

Стефансон (Stefansson) Вильямур



(1879 – 1962), канад. полярный исследователь, этнограф. В 1904-12 руковод. экспедициями в Ирландию, на Аляску, в Арктич. Канаду. В 1913-18 исследовал о-ва: Банис, Принс-Патрик. Участник поисков С.А.Леваневского в 1937-38 гг.

Трешников Александр Федорович (1914 - 18 ноября 1991), советский полярный исследователь, Герой Соц.Труда, Чл. КПСС с 1944г. Директор НИИ изучения Арктики и Антарктиды. Участник создания «Атласа Антарктики», автор многих книг о высоких широтах. Похоронен на кладбище в Комарове.

Трояновский Александр Антонович



(1882 – 1955), советский дипломат. Чл. РСДРП с 1904, чл. КПСС с 1923г. С 1924 председатель Госторга РСФСР. С 1927 полпред СССР в Японии, с 1933 – в США, с 1939 на педагог. работе. Чл. ЦНК СССР.

Туманский Алексей Константинович родился в 1895 году в г. Ленинграде. Это один из старейших советских летчиков. 36 лет своей жизни он отдал авиации, пробыв в небе свыше 10000 часов, налетав более двух миллионов километров. Принимал участие в первой мировой и гражданской войнах. С большой душевной теплотой пишет автор о людях, вместе с которыми ему приходилось бить врага. Взволнованно звучит его рассказ о встрече с Владимиром Ильичем Лениным. В годы мирного строительства А. К. Туманский работал в Гражданском воздушном флоте СССР, а также на авиалиниях за рубежом. Во время Великой Отечественной войны А. К. Туманский дал путевку в небо многим боевым машинам. Автор книги "Полет сквозь годы" — М.; Воениздат, 1962.

Туполев Андрей Николаевич



(1888 – 1972), советский авиаконструктор, Акад. АН СССР (1953), Под его руководством создано свыше 100 типов военных и гражданских самолетов. На самолетах Туполева установлено 78 мировых рекордов, выполнено 28 уникальных перелетов, в т.ч. В.П.Чкалова и М.М.Громова на АНТ-25 через Северный Полюс в США. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Уилкинс Губерт



(1888 – 1958), американский полярный исследователь, летчик. В 1913-39 участник ряда арктических и антарктических экспедиций на подводной лодке «Наутилус» (1931). Совершил ряд полетов над центр. Арктикой и западной Антарктидой (1927-30). Участник поисков самолёта С.А.Леваневского в 1937-1938 гг.

Утесов Леонид Осипович



(1895 – 1982), советский артист эстрады. Выступал на эстраде с 1911. Солист первого джазового коллектива «Теа-джаз». Внес значительный вклад в развитие сов. песни. Дружил с С.А.Леваневским и В.И.Левченко.

Ушаков Георгий Алексеевич (1901 – 1963), исследователь Арктики и доктор географических наук. Чл. КПСС с 1924г. Основал (1926) первый советский поселок на о.Врангеля.

Федоров Евгений Константинович (1910 – 1981), советский геофизик. В 1937-38 научный сотрудник первой дрейфующей станции «Северный Полюс-1». Нач. Главного управления гидрометеослужбы при СНК СМ СССР (1939-47, 1962-74).

Черевичный Иван Иванович (1909 – 1971), советский полярный летчик, Герой Сов. Союза (1949). Чл. КПСС с 1932г. Совершил первые полеты и посадки в районе полюса относительной недоступности в 1941г.

Черток Борис Евсеевич



(1912 - ?), советский ученый в области систем управления летательных аппаратов. Чл. КПСС с 1932г. Труды по автоматике, системам управления космических аппаратов и др. В 30-х инженер по электро- и радиооборудованию КБ Болховитинова.

Чкалов Валерий Павлович



(2.02.1904 – 15.12.1938), советский лётчик-испытатель Научно-исследовательского института ВВС РККА., Чл. КПСС с 1936г. Разработал ряд новых фигур высшего пилотажа. В 1936-1937 беспосадочные перелеты Москва – о.Удд(Д.Восток) и Москва – Сев.Полюс – Ванкувер (США).В 1937 году В.П. Чкалов избран депутатом Верховного Совета СССР. Жил в Москве.Погиб 15 декабря 1938 года при проведении первого вылета на самолёте И-180 на Центральном аэродроме.Урна с прахом Валерия Павловича Чкалова установлена в Кремлёвской стене на Красной Площади в Москве.Награждён 2 орденами Ленина, орденом Красного Знамени, медалью.

Имя великого лётчика в 1937 году было присвоено городу в котором он родился, а после гибели Героя его именем был назван город Оренбург (историческое название

возвращено в 1957 году). Именем Чкалова названы населённые пункты, улицы во многих городах, суда, школы, высшее авиационное училище лётчиков в Оренбурге, Центральный аэроклуб, авиационные заводы в Ташкенте и Новосибирске, дальневосточный остров, где он приземлился после беспосадочного перелёта в 1936 году. Есть улица Чкалова в Канаде, в Ванкувере. В Нижнем Новгороде и других городах установлены памятники. Сочинения: Наш трансполярный рейс Москва – Северный полюс – Северная Америка. М., 1938; Моя жизнь принадлежит Родине. Статьи и речи. М., 1954.

Чухновский Борис Григорьевич



(1898 – 1975), советский полярный летчик. Чл. КПСС с 1932г. Участвовал в ледовой разведке Сев.Мор.Пути Совместно с Л.Бартини создал дальний арктический самолет разведчик (ДАР). В 1937-38 участвовал в поисках С.А.Леваневского.

Шевелев Марк Иванович



(24. 10. 1904 - 6. 10. 1991), Еврей. Член ВКП(б)/КПСС с 1921 года. В Красной Армии в 1920-21 годах, 1928 году и с 1939 года. Участник Гражданской войны. В 1925 году окончил факультет воздушных сообщений Ленинградского института инженеров путей сообщения. Командир летного отряда и заместитель начальника высокоширотной экспед. по летной части на Северный полюс в 1937г., начальник Управления Полярной авиации Главсевморпути. Герой Советского Союза (27.06.37г.). В Великую Отечественную Войну – генерал-лейтенант авиации (26.03.1943), заместителем командира авиационной дивизии, начальник штаба Авиации 81-й авиадивизии ночн.тяжелых бомбардировщиков авиации дальнего действия (до 18 апреля 1944 года), затем - начальником воздушной трассы Красноярск - Аляска. После войны в 1955 году М.И.Шевелёв окончил Высшие академические курсы при Военной академии Генерального штаба. С 1971 года генерал-лейтенант авиации М.И.Шевелёв - в отставке. Жил в Москве. Умер 6 октября 1991 года. Похоронен в Москве, на Троекуровском кладбище. Награждён 2 орденами Ленина, орденами Кутузова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, 3 орденами Трудового Красного Знамени, 3 орденами Красной Звезды, медалями. Его именем было названо судно Министерства речного флота.

Ширшов Петр Петрович (1905 – 1953), советск. гидробиолог. Герой Сов. Союза (1938). Чл. КПСС с 1938г. Участник экспед. на «Сибирякове» (1932), «Челюскине» (1933-34), Дрейфующей полярной станции «СП-1»(1937-38). Организатор и директор с 1946 Института Океанологии АН СССР. Деп. ВС СССР в 1937 – 50.

Шмидт Отто Юльевич



(1891 – 1956), советский ученый, государственный деятель, один из организаторов освоения Сев.Мор.Пути. Чл. КПСС с 1918г. В 1918-1922 в Наркомпроде, Наркомфине, Наркомпроссе. Руководитель экспед. на «Седове» (1929-30). В 1932 – 1939

Нач.Главсевморпути. Чл. ЦИК СССР. Деп. ВС СССР в 1937 – 46 и др. Ярый Сталинец.

Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Юмашев Андрей Борисович



(31.03.1902 – 20.05.1988), летчик-испытатель, генерал-майор авиации (1943), Участник перелета через Северн.Полюс в США в 1937 в экипаже М.М.Громова. За этот перелёт Юмашеву Андрею Борисовичу 1 сентября 1937 года присвоено звание Героя Советского Союза, с вручением ордена Ленина, а после учреждения знака особого отличия ему вручена медаль "Золотая Звезда" № 54. В 1937 году отважный лётчик избран депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва. В 1940-1941 годах был заместителем начальника ЛИИ.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Служил в авиации ПВО. Во время обороны Москвы командовал эскадрильей, затем 237-м истребительным авиационным полком. Летом 1943 года назначен командиром истребительного авиакорпуса. Ему присвоено звание генерал-майор авиации. Участвовал в Курской битве, в освобождении Крыма. Позже был заместителем командующих 1-й и 3-й воздушных армий, командующим ВВС Восточного фронта ПВО. С 1944 года был начальником управления истребительной авиации Главного управления боевой подготовки ВВС. В 1946 году по состоянию здоровья ушёл в отставку. Жил в Алушке (Крым), занимался художественным творчеством. В 1946 году принят в Союз художников СССР. Вместе с художником Фальком совершил ряд поездок по Средней Азии, изображая исторические памятники Самарканда и Бухары, портреты людей Востока. Организовал четыре персональные выставки своих работ (пятая состоялась уже после его смерти в США в музее города Сан-Джасинто и была посвящена 50-летию перелёта экипажа Громова). Скончался 20 мая 1988 года.

Награждён 2 орденами Ленина, 5 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями, в том числе медалью де Лаво (FAI).

Почётный гражданин городов Лос-Анжелес и Сан-Джасинто. Именем Героя названа улица в городе Славянске Донецкой области. Деп. ВС СССР в 1937 – 46. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

Ягода Генрих Григорьевич



(1891 – 1938), генеральный комиссар Гос. Безопасности (1935), нарком Внутренних дел СССР в 1934-36. С 1934 чл. ЦК ВКП(б) (кандидат с 1930). Чл. ЦИК СССР. Возглавляя органы внутренних дел, был одним из главных исполнителей массовых репрессий. Арестован и расстрелян. Не реабилитирован.

Часть 15.

Возможные варианты катастрофы самолета «СССР Н – 209»:



1. Вынужденная посадка в американском секторе Арктики в районе полюса относительной недоступности с координатами 130 - 150° в.д. и 89 - 83° с.ш. с поломкой шасси и последующей гибелью экипажа от полученных при посадке травм, голода и холода...



2. Катастрофа в воздухе из-за обледенения и недостаточной продольной устойчивости – самолет, обледенев, развалился на части, похоронив под своими обломками экипаж.

3. При снижении или посадке на дрейфующий лед самолет врезался в торосы, взорвался и загорелся.

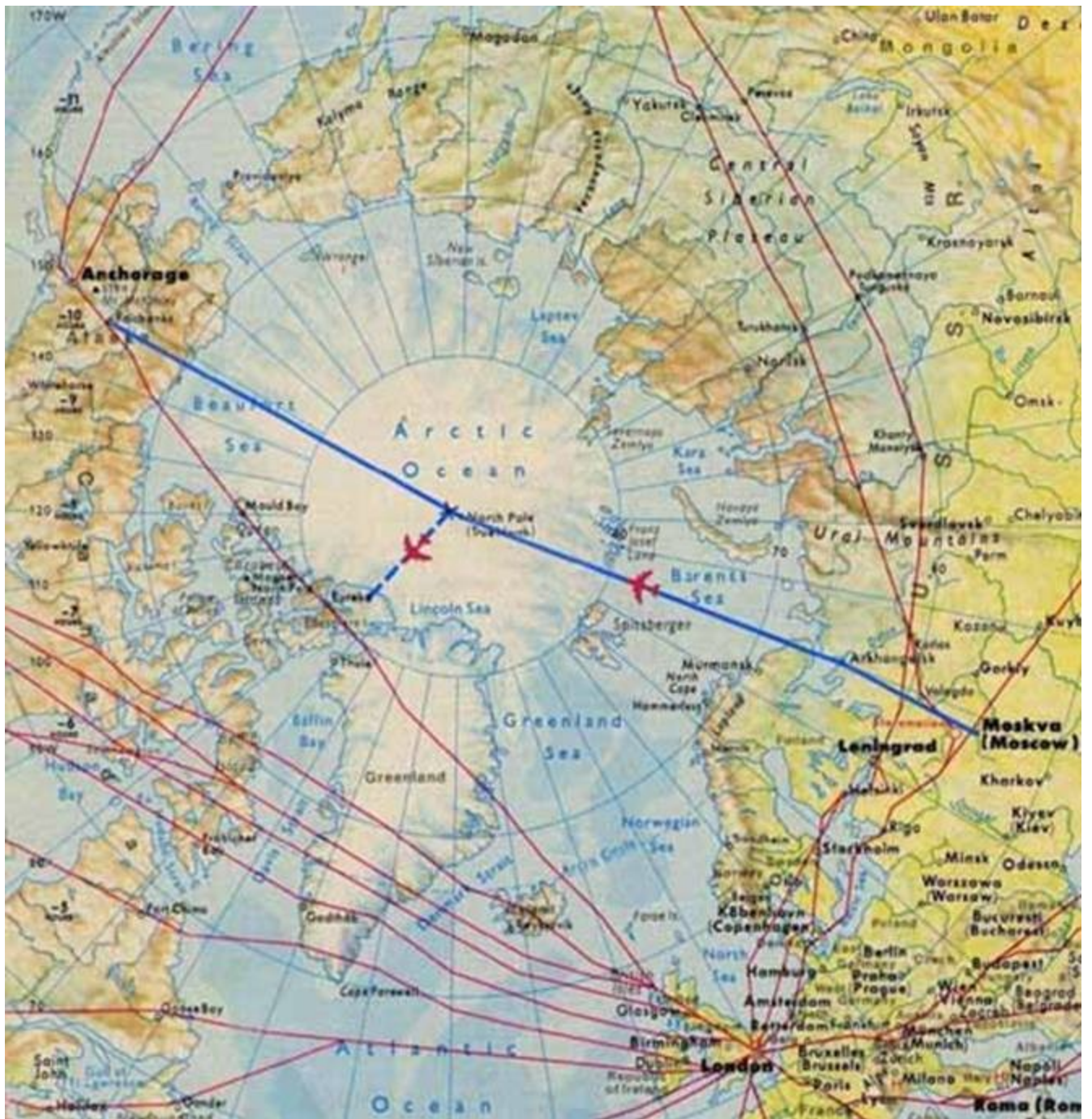
4. При снижении, падении или посадке самолет пробил лед и ушёл на дно или провалился в полынью и утонул.

5. Самолет затонул в прибрежных водах Аляски или Сибири, когда кончилось горючее, в частности, возможно, между островами Спай и Тетис у мысов Барроу и Оликток на Аляске (США).

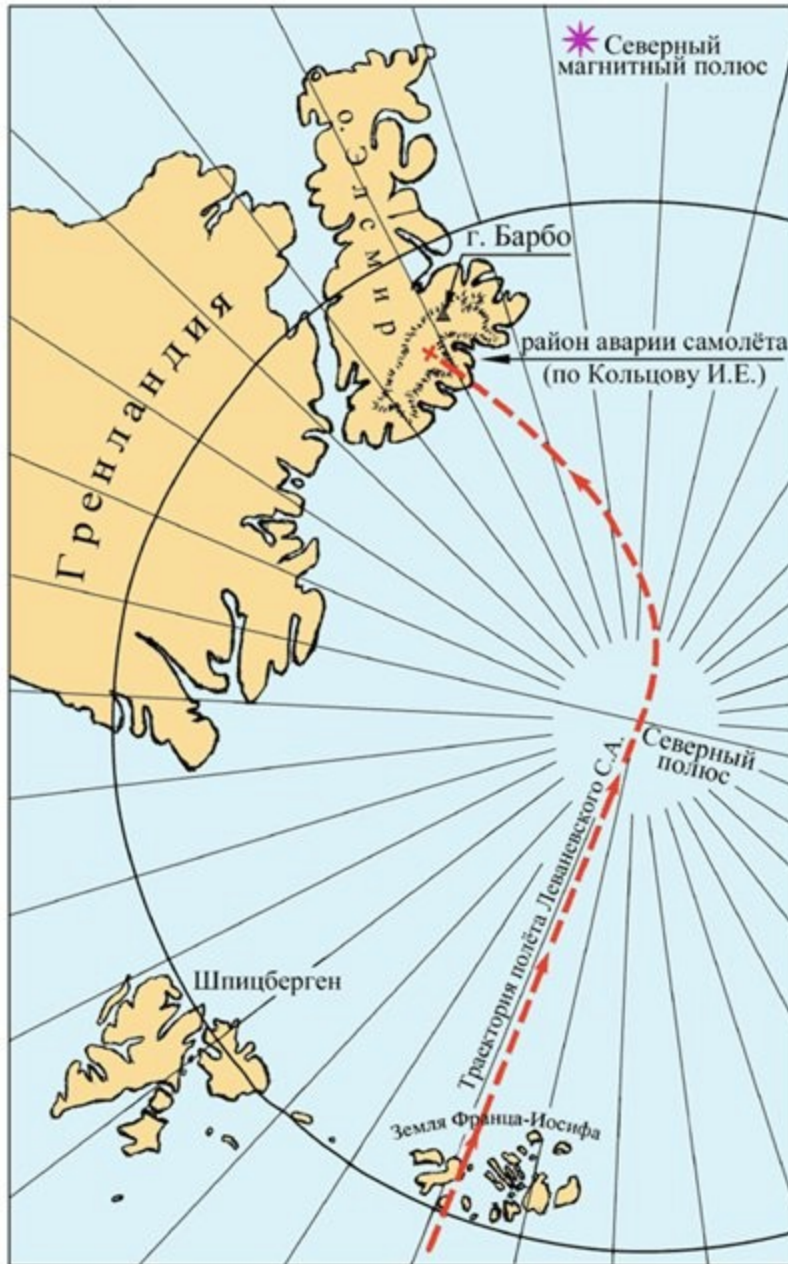


6. Катастрофа самолета из-за потери ориентировки и неисправности радиоаппаратуры в Северной Якутии (Россия, в районе высокогорного озера Себян-Кюэль, что в южных отрогах Верхоянского хребта, в 300 – 400 км. севернее Якутска.).

7. Катастрофа в Канадском Арктическом архипелаге на каком-нибудь острове (Элсмир, Виктория, Принца Уэльского, Банкс, Мелвилл, Принс-Патрик, Бартер).



8. Катастрофа в горах хребта Брукс или Эндикотт на Аляске (США).
9. Катастрофа в Гренландии.



10. Катастрофа на Чукотке (Россия).

11. Катастрофа на каком-нибудь арктическом острове российского сектора Арктики (Северная Земля, Новосибирские острова и др.).

12. Причастность органов НКВД СССР (диверсия) к катастрофе – пожар или взрыв на борту самолета в воздухе, из-за заложенной в него бомбы (мины) с часовым механизмом.

13. Возвращение самолета обратно и тайный расстрел экипажа органами НКВД СССР. А сообщения о радиосигналах, принимаемых в самых разных местах от Архангельска до Охотского моря – сплошная дезинформация советских спецслужб.

14. Бегство экипажа Леваневского в США, Германию либо Швецию и засекречивание этого факта спецслужбами.

15.P:S:Версии 12,13,14-серьёзные специалисты считают надуманными...

Часть 16.

Библиография.

(Список использованной литературы):

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., Новокшонов П.А. «По следам таинственных путешествий», М., 1988г.
13. Алексеев Д.А., Новокшонов П.А. «Будет ли найден ключ к загадке полета Н-209?»,
Воздушный транспорт, 11.01.79.
14. Алексеев Д.А., Новокшонов 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. Ноахег. @ Военная литература (militera.lib.ru), 2004. /// Бронтман Л.К. Дневники 1932–1947. @ Журнал «Самиздат» (zhurnal.lib.ru), 2004.
30. Бурькин А.А. «Над льдами Арктики», Флот; «Тайна доски Попова».
31. Бурькин А.А. «Тайна Н-209» - все ли версии изучены?», Восток России, 1992г., №31(52).
32. Бурькин 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, "Воздушный 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 Полнос – 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. «Тайна 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. Калиниченко 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 конструкторов – 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.

Часть 17.

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.Пушков, 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.
"Крылья николаева.Леваневцы."

Часть 18.

Дополнительная полезная информация:

Объединенный музей Академии гражданской авиации и Государственного
авиационного предприятия «Пулково»:
Тел. – (812) 104 1519, 104 1520.
Адрес: 196210, Санкт-Петербург, ул.Пилотов 38;
WWW. Museum.ru/M212
Электронная почта m 212 @ mail. museum. ru
Режим работы: ежедневно с 10.00 до 17.00, кроме сб. и вск. Внимание – только по
предварительной договоренности.
Директор музея Сафронова Наталия Михайловна, тел. (812) 104 1520.

Мемориальный комплекс В.П.Чкалова:
Адрес: 606540 г. Чкаловск, Нижегородской обл.
Тел. - +7 - 83160 - 22499
+7 – 83160 – 21706
Режим работы: с 10.00 до 17.00, кроме пн.

Российский Государственный музей Арктики и Антарктики:
Адрес: Санкт-Петербург, ул.Марата 24А;
Тел. – (812) 113 2549, факс: (812) 164 6818
e-mail: vicaar @ mail wplus. net.
Директор Виктор Ильич Боярский.

Российский Государственный архив кинофотодокументов (РГАКФД):
Адрес: 143400, г.Красногорск, Московской обл., ул.Речная 1;
Тел. – 562-14-64, факс. (095) 563-42-05, 563-08-45.
Читальный зал: кино-читальный зал 563 1463, фото-читальный зал 563 3996.
Директор Людмила Петровна Запрягаева (тел. 563 0845).
Время работы: пн – пт с 9.00 до 17.30, летом пт. до 16.00.
e-mail: filmarchives @ mtu – net. Ru

Центральная студия документальных фильмов ЦСДФ:

Адрес: Москва, Лихов пер. 6;
Тел. – (095) 209 4001, 299 1575;
WWW. rusarchives. Ru / federal / rgakfd / index. Shunlu

Центральный Дом авиации и космонавтики:
Адрес: 125167, Москва, Красноармейская ул. 4;
Тел. – (095) 212 5461, 213 4333;
WWW. museum. ru / M420
Электронная почта m 420 @ mail. museum. ru
Режим работы: с 10.00 до 18.00, кроме пн.
Директор Вяликов Петр Федорович (095) 212 7301

Музей авиации:
Адрес: 141170 Московская обл., Монино;
Тел. – (095) 526 3327, 584 2180; факс. (095) 526 3351.

Музей авиации и космонавтики им. К.Э.Циолковского:
Адрес: г.Киров, ул.Энгельса 16; тел. 692 745.

Музей авиации Северного флота:Адрес: 184602, Мурманская обл., пос. Сафоново;
Тел. 25 – 38;
WWW. museum. ru M2050
Электронная почта m 2050 @ mail. museum. ru

Музей И.Д.Папанина:
Адрес: Научный поселок Борок, Ярославская обл., Некоузский район, станция Шестихино;
Тел. – (08547) 24 395;
Режим работы: Вт., чет. С 13.00 до 16.00, Пн., ср., пят. с 08.00 до 12.00.
Внимание: только по предварительной договоренности.

Центральный музей Вооруженных Сил РФ:
Адрес:Москва, метро Новослободская/Цветной бульвар, ул.Советской Армии 2,
Индекс 129018 или 125157.
Тел. (095) 281 48 77. Ежедневно.

Российский государственный военный архив (РГВА):
Адрес: 125884, Москва, ул.Адмирала Макарова 29;
Тел. – 7 (095) 159 8091, факс. 7 (095) 159 8091, читальный зал 159 8523;
e-mail: rgvarchive @ mtu – net. ru
Директор Кузеленков Владимир Николаевич, тел. 159 8091.

Государственный архив РФ (ГАРФ):
Адрес: 119817, Москва, ул.Большая Пироговка 17;
Тел. 7 (095) 245 8141, факс. 7 (095) 2451287.

Российский государственный архив ВМФ (РГАВМФ):
Адрес: 191065, Санкт-Петербург, ул.Миллионная 36;
Тел.: (812) 312 1137, факс. (812) 312 1137;
e-mail: rgavmf @ mail. rcom. ru
Руководитель Соболев Владимир Семенович, тел. 312 1137.

Центральный военно-морской архив МО РФ (ЦВМА МО РФ):
Адрес: 188350, г.Гатчина Ленинградской обл., Красноармейский пр. 2.

Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА):
Адрес: 107005, Москва, 2-я Бауманская ул. 3;
Тел.: 7 (095) 261 2070, факс. 7 (095) 267 1866, читальный зал 267 4462;
e-mail: rgviaarchives @ mtu – net. ru
Время работы: Пн. – чт. 09.45 - 17.00, пт. 9.45 - 15.45.
Руководитель Гаркуша Ирина Олеговна, тел. 261 8696, 261 2070.

Центральный государственный архив кинофотодокументов Санкт-Петербурга (ЦГАКФД СПб):
Адрес: 191023, Санкт-Петербург, Мучной пер. 2;
Тел. 7 (812) 310 5248.

Центр хранения историко-документальных коллекций (ЦХИДК):
Адрес: 125212, Москва, ул.Выборгская 3;
Тел. 7 (095) 159 7383, факс. 7 (095) 159 9005.

Центральный архив пограничной службы (пограничных войск)
ФПС при ФСБ РФ (ПВ КГБ СССР):
Адрес: 143413, г.Пушкино, Московской обл.

Поиск в Интернете (в поисковых системах Рамблер ([www. Rambler.ru](http://www.Rambler.ru)),
Апорт (www.aport.ru), Яндекс (www.yandex.ru),
и д.р. по ключевым словам "Леваневский", "Поиски Леваневского", "Поиски
экспедиции Леваневского", "Пропавшая экспедиция Леваневского", "самолет
ДБ-А(Н-209)", "самолет ТБ-3(АНТ-6)", "советская авиация", "ВВС", "Папанинцы" и
т.п., и т.д.

Некоторые полезные сайты (по техническим причинам не все могут на данный
момент работать):

<http://ilp-p.narod.ru/n209/index.htm>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/sal2.htm>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/tm8210-2.htm>
http://rusaviagold.narod.ru/HISTORY/Unc_SC.htm
<http://www.testpilot.ru/review/>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/tm8803-3.htm>
http://macbion.narod.ru/z2/levsky_tm1082.htm

<http://ilp-p.narod.ru/n209/kam.htm>
<http://militera.lib.ru/>
<http://base13.glasnet.ru/biblio.htm>
http://macbion.narod.ru/arkt/levsky_versii.htm
http://www.zaimka.ru/03_2002/burykin_levanevsky/
<http://ilp-p.narod.ru/n209/sal.htm>
<http://vpchkalov.narod.ru/>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/sal4.htm>
http://www.transport.ru/2_period/g_avia/96_10/tri.htm
<http://navi.kz/articles/4print.php?artid=4035>
<http://eroplan.boom.ru/bibl/baidukov/pt2/chr18.htm>
http://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=605
<http://www.airwar.ru/history/aces/legend/pilot/levanevsky.html>
<http://macbion.narod.ru/z2/levanevsky0.htm>
<http://www.ayvazyan.ru/fam.html>
<http://www.aviaforum.ru/viewtopic.php?t=8980=75>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/tm8404.htm>
<http://arctogaia.krasu.ru/laboratory/burykin/popov.shtm>
<http://www.agentura.ru/Forum/archive/11693.html>
<http://www.airforce.ru/history/chronology/1937.htm>
<http://1000aircraftphotos.com/APS/2811L.jpg>
<http://1000aircraftphotos.com/APS/2811.htm>
http://militera.lib.ru/db/brontman_1k/title.html
<http://www.victory.mil.ru/lib/books/prose/brontman/index.html>
http://www.flightsim.krsk.ru/polar/a1_book.htm
http://www.flightsim.krsk.ru/polar/ice_as.html
<http://ilp-p.narod.ru/n209/tm8803-1.htm>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/links/spbved-1578-art-39.htm>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/links/05.htm>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/kpi.htm>
<http://www.testpilot.ru/review/300x/index.htm>
<http://www.akdi.ru/id/izdania/air/rubrika/travel.htm>
<http://base13.glasnet.ru/text/dba/dba.htm>
<http://www.flightsim.krsk.ru/30/db-a.htm>
<http://ilp-p.narod.ru/n209/tm8803-4.htm>
<http://vivovoco.rsl.ru/VV/PAPERS/HISTORY/ANT25.HTM>
<http://www.geroi.apifarm.ru/?act=all>
<http://www.russianews.ru/archive/pdfs/2006/37/8-37-2006.pdf>
<http://www.polarpost.ru/f/index.php>
<http://www.polarpost.ru/f/viewforum.php?id=20>
<http://www.polarmuseum.ru/oldnp/209/209.htm>

и.т.д.,и.т.п...

Отдел регистрации и архивных фондов Федеральной службы безопасности РФ:

Адрес: 101000, Москва Лубянская площадь 2.

Архив Балтийского флота:
236006, г.Калининград (областной).

Архив Черноморского флота:
335000, Украина, г.Севастополь ул.Кулакова 31.

Российский государственный исторический архив (РГИА):
Адрес: 190000, Санкт-Петербург, Английская набережная (бывш. Красного флота),
4;
Тел. 311 0926, факс. (812) 311 2252;
e-mail: rgia @ mail. Larck. Ret.
Время работы: Пн. – чт. 10.00 - 17.30 пт. 10.00 - 17.00;
Директор Соколов Александр Ростиславович, тел. 311 0926.
Архив содержит все материалы Главсевморпути.

Российский государственный архив научно-технической документации
(РГАНТД):
Адрес: 117393, Москва, ул.Профсоюзная 82;
Тел. (095) 335 00 95, читальный зал 334 2800 (пн. – пт. 11.00 - 17.00),
Факс. (095) 335 0095.
e-mail: admin @ rgantd. ru, VRL – htt// rgantd. ru
Директор Шапошников Александр Сергеевич (тел. 335 0095).
Метро «Калужская».

Архив внешней политики МИД СССР.
Содержит всю переписку Полпредства СССР в США с Москвой по
экспедиции Леваневского.

Эгвекинотский краеведческий музей на Чукотке (филиал Анадырского окружного
краеведческого музея).

Музей "История освоения Арктики" им.О.Ю.Шмидта:
Адрес:Россия,183040,Мурманск,ул.Аскольдовцев,9/22,гимназия № 4.
Тел.31-59-91,31-24-08.
e-mail:museum-artcic@narod.ru
gimnaz4@rambler.ru
Руководитель музея-Лебедева Галина Ивановна.

Содержание:

Предисловие.

Часть 1. Начало.

Часть 2. Самолет ДБ-А (Н-209) .

Часть 3. Экипаж самолета Н-209.

Часть 4. Предполетная подготовка.

Часть 5. Полет в бессмертие.

Часть 6. Потеря ориентировки ?

Часть 7. Не скажут ни камень, ни крест, где легли.

Часть 8. Загадочная радиограмма.

Часть 9. Тайна горного озера.

Часть 10. Перебежчики или Герои?

Часть 11. Хронология поисков самолета Н-209.

Часть 11. Версии профессионалов.

Часть 12. Дальнейшая судьба самолета ДБ-А.

Часть 13. Надо искать ! .

Часть 14. Биографии известных полярных летчиков, исследователей Севера, авиаконструкторов и др. лиц, упомянутых в этой книге .

Часть 15. Возможные варианты катастрофы самолета «СССР- Н- 209» .

Часть 16. Библиография
(список использованной литературы) .

Часть 17. Фильмография.

Часть 18. Дополнительная полезная информация .

Автор:
kv007@yandex.ru
FSB-50@mail.ru

**tel.№:(+372) 6386720,(+372) 6386717.
Tallinn,Estonia.**

**© Copyright: Евгений Костарев, 2006
Свидетельство о публикации №2606020275**