

УДК 910.4

К 75-ЛЕТИЮ ПЕРВЫХ ТРАНСПОЛЯРНЫХ ПЕРЕЛЁТОВ ИЗ СССР В США

© 2012 г. **Ю.П. Сальников***

Долгие годы, можно сказать – столетия, в Арктике передвигались или пешком, или на собаках, или на небольших судах. Лишь в 30-е годы XX века появилась возможность летать над Арктикой в самолётах. Эту эру открыли советские авиаконструкторы и лётчики**.

В 1932 г. Совнарком СССР принял Постановление о создании самолёта «Рекорд Дальности» (РД) и поручил его создание молодому авиаконструктору и руководителю КБ Андрею Туполеву. Уже в 1933 г. самолёт был построен, и начались его испытания. Впервые поднял машину в небо знаменитый уже тогда лётчик-испытатель Михаил Громов. Осенью 1934 г. он предпринял три попытки побить мировой рекорд дальности. Третий полёт по кругу Тула – Рязань – Москва оказался удачным – за 75 час. 02 мин. беспосадочного полёта был установлен мировой рекорд дальности – 12 411 км***. Но рекорд не был засчитан, так как наша страна тогда ещё не стала членом Международной авиационной федерации. РД стал называться АНТ-25, командир экипажа Громов стал восьмым Героем Советского Союза вслед за полярными лётчиками, вывезшими челюскинцев со льдов Чукотского моря.

Достигнутый результат выводил СССР в группу технически развитых стран: авиапром энергично развивал металлическое самолётостроение, строились и вступали в строй алюминиевые, металлургические, моторостроительные, приборостроительные и станкостроительные заводы, создавались новые технологии, новые материалы. В то время на одного занятого в авиастроении работали ещё 100 человек в других отраслях промышленности.

Герой Советского Союза, полярный лётчик Сигизмунд Леваневский, член ВЦИК, добился разрешения совершить первый перелёт из СССР в США через Северный полюс. 3 августа 1935 г. С. Леваневский, второй пилот Г. Байдуков и штурман В. Левченко стартовали, взяв курс на Северный полюс. Но через десять часов полёта, над Новой Землёй, Леваневский заметил неисправность в масляной системе самолёта и решил возвращаться. Вскоре экипаж вызвали в Кремль. Все ждали разноса, но Сталин предложил экипажу поехать в США,

* САЛЬНИКОВ Юрий Петрович – кинорежиссёр, член Союза кинематографистов РФ.

** О первом полёте АНТ-25 в 1937 г. через Северный полюс в США см.: Фрост Дж. Дружить, а не враждовать // США ❖ Канада: экономика, политика, культура. 2011. № 2. С. 109–117.

*** Среднечасовая скорость составила 165,5 км в час.



В. Чкалов



М. Громов



С. Леваневский

купить подходящий самолёт и перелететь на нём домой. Леваневский и Левченко отправились в США. А Главком ВВС Я.И. Алкснис направил Байдукова на 22-й авиазавод (ныне Государственный космический Центр им. М.В. Хруничева) шеф-пилотом-испытателем, чтобы он довёл до ума АНТ-25:

– Вы должны смыть «позорное пятно» с ВВС!

Спустя год Байдуков доложил Алкснису, что самолёт технически исправен и на нём можно лететь в Америку!

– Ищи командира!

АНТ-25 отличался необычностью конструкции: это был одномоторный металлический моноплан с высоким расположением крыла большого удлинения (как у лучших лайнеров), а топливные баки размещались в крыле (его тогда называли «летающий танкер»).

Г. Байдуков уговорил своего товарища Валерия Чкалова испытать АНТ-25. Тот согласился, потому что любил летать на всём новом. Чкалов и на длиннокрылой машине летал как на истребителе: делал крутые виражи, срывался в штопор, устремлялся вверх. АНТ-25 ему понравился. Третьим членом экипажа стал штурман Александр Беляков.

Лётчики написали письмо Сталину с просьбой разрешить трансполярный перелёт. Они надеялись, что Сталин не забыл, как Орджоникидзе познакомил Чкалова со Сталиным. Представляя лётчика, шутливо пожаловался, что тот не пользуется парашютом. Это произошло 2 мая 1935 г. на Центральном аэродроме перед показательными полётами.

Сталин внимательно посмотрел на Чкалова:

– А почему Вы не пользуетесь парашютом?

– Я летаю на опытных машинах. Они весьма ценны, и губить их очень жалко. Обычно стараешься спасти машину.

Сталин улыбнулся:

– Ваша жизнь дороже нам любой машины! – и, прощаясь, пожал руку Чкалову.

В своём полёте Чкалов ярко продемонстрировал качества «человека-птицы», как называли его журналисты: восходящий полёт сменялся каскадом вращений, крутых виражей, пикирования почти до земли. Собравшиеся на



Г.Ф. Байдуков, В.П. Чкалов, А.В. Беляков

аэродроме аплодировали. Когда Чкалов приземлился, к нему бросилась восторженная толпа.

Через три дня указом ВЦИК лётчик-испытатель В.П. Чкалов и главный конструктор Н.Н. Поликарпов были награждены Орденами Ленина.

Встреча состоялась в кремлевском кабинете Сталина. Как вспоминал Г.Ф. Байдуков, «Сталин стоял перед арктической картой и курил трубку.

— Зачем обязательно лететь на Северный полюс? Лётчикам всё кажется нестрашным, рисковать привыкли, — сказал Сталин.

Чкалов мгновенно прореагировал:

— Да ведь машина хорошая, мотор отличный и риска мало!

— Вот вам маршрут для полёта, — Сталин подошёл к карте и трубкой провёл дугу, — Москва — Петропавловск-Камчатский!

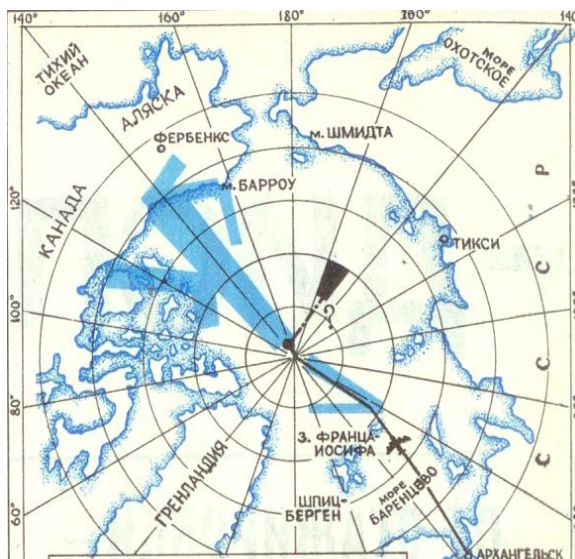
Это было столь неожиданно, что мы не сразу нашли, что сказать...» Дома экипаж собрался в кабинете Чкалова и составил маршрут так, чтобы лететь над островами Северного Ледовитого океана, ближе к полюсу, затем повернуть на Якутию и Чукотку до Камчатки, сбросить выпел и письмо жителям Камчатки и повернуть на Хабаровск.

20 июля 1936 г. экипаж стартовал с Щёлковского аэродрома (ныне Чкаловский), и сначала всё шло по плану. Но вопреки предсказаниям синоптиков облака заканчивались не на высоте 4–5 км, а клубились до 10–12 км. Запас кислорода иссяк ещё до Камчатки. Погода ухудшалась с каждой минутой: если карабкаться вверх, то грозит обледенение, если снижаться, то грозят дождь и шторм. Выход один — вынужденная посадка. Внизу, в заливе Счастья мелькнули три островка. Чкалов мгновенно сориентировался: увидел место для посадки — длинный, ровный островок — и сразу пошёл на посадку. Самолёт коснулся галечника, пробежал сколько-то метров и налетел на валун. Колесо одного из передних шасси отлетело, самолёт остановился, но не перевернулся. Позже Байдуков вспоминал: «Такую посадку мог совершить только Чкалов!»

У лётчиков возникли сомнения: задание не выполнили, совершили вынужденную посадку, повредили машину... Но утром на следующий день прилетел пограничник на маленьком гидросамолёте и привёз центральные газеты с портретами лётчиков и Постановлением о присвоении звания Герой Советского Союза В.П. Чкалову, Г.Ф. Байдукову и А.В. Белякову. Вскоре были переименованы и острова: Удд — в о. Чкалова, Лангр — в о. Байдукова, Кеос — в о. Белякова.



Карта перелётов чкаловского экипажа, 1936–1937 гг.



Карта перелёта экипажа С. Леваневского, 1937 г.

На Щёлковском аэродроме экипаж встречало всё Политбюро.

Между тем, книгу Героя Советского Союза М. Водопьянова «Мечта пилота» – о воображаемом полёте воздушной экспедиции на Северный полюс – прочитал академик О.Ю. Шмидт, начальник Главсевморпути. Он-то и предложил организовать воздушную экспедицию на Северный полюс, чтобы высадить на дрейфующий лёд научно-исследовательскую группу* на целый год.

21 мая 1937 г. воздушная экспедиция из пяти туполевских самолётов «Авиаарктика» приледилилась в районе Северного полюса. В мае же М. Громов и С. Леваневский высказали И.В. Сталину своё желание совершить трансполярные перелёты в США. У Громова был испытанный им второй экземпляр АНТ-25. А Леваневский – с подачи наркомвоенмора К. Ворошилова «присмотрел» четырёхмоторный ДБ-А (Дальний бомбардировщик – Академия, конструктор В.Ф. Болховитинов), проходивший государственные испытания.

Конструктор планировал завершить испытания за год, но ему дали три месяца на переделки в гражданскую версию и на доводку. Работали в бешеном темпе: сформировали экипаж, начались тренировочные полёты. Расчётная дальность была всего 6 650 км – только-только долететь до Аляски. Но нужен был ещё навигационный запас дальности – около 2000 км. Двигатели довели до требуемой мощности. Средства массовой информации сообщили, что самолёт полярной авиации Н-209 (это был ДБ-А) должен совершить «первый грузопассажирский полёт по будущей межконтинентальной трассе».

Тем временем Чкалов убедил синоптиков, что надо вылетать в США 18 июня 1937 г. Громов предлагал поставить самолёты рядом и стартовать од-

* В четвёрку исследователей вошли радист Э. Кренкель, гидробиолог П. Ширшов (оба были челюскинцами и ещё в 1934 г. мечтали участвовать в экспедиции на Северный полюс), метеоролог Е. Фёдоров и возглавивший экспедицию И. Папанин. Экспедицию готовили около года.

новременно или с разрывом в 30 минут. Но «наверху» приняли разумное решение, чтобы чкаловский экипаж провёл «разведку боем», а громовский – с учётом замечаний и предложений – установил мировой рекорд. С 1933 г. мировой рекорд дальности полёта принадлежал французам П. Кодосу и М. Росси, покрывшим расстояние от Нью-Йорка до г. Райак (Сирия) 9 104 км за 70 часов беспосадочного полёта.

Чкаловский экипаж преодолел расстояние 8 582,96 км 18–20 июня 1937 г. без посадок по маршруту Москва – Северный полюс – США (г. Ванкувер, штат Вашингтон) за 63 часа 16 минут. Громовский экипаж долетел до границы США с Мексикой, вернулся в Южную Калифорнию и приземлился возле городка Сан-Джасинто, установив мировой рекорд дальности – 10 148 км за 62 час. 17 мин. Оба перелёта привлекли внимание всех американцев. Экипажи были приняты в Белом доме президентом Ф. Рузвельтом. На встрече с громовским экипажем государственный секретарь Хэлл восхищённо сказал: «Никакая работа дипломатов не смогла бы сделать за 10 лет того, что сделали вы своим полётом для сближения народов Советского Союза и Америки».

Подробности третьего – трагического перелёта Леваневского – 12–13 августа 1937 г. я узнал 18 мая 1975 г., когда сопровождал в группе прессы генералов Байдукова, Белякова и полковника Игоря Чкалова, сына Валерия Павловича, погибшего в конце 1938 г. при испытании нового истребителя. Американцы пригласили ветеранов-лётчиков на открытие монумента в их честь, средства на который они собрали добровольными пожертвованиями. Наше участие выразилось в изготовлении титановой мемориальной доски с памятной надписью.

Стюардессы окружили ветеранов и 14 представителей прессы доброжелательной заботой. В момент подлёта нашего ИЛ-62М к Северному полюсу они наполнили бокалы шампанским, а штурман Владимир Степаненко объявил по громкой связи: «Внимание! Мы пролетаем Северный полюс! Поздравляем первооткрывателей и всех участников перелёта!» Все чокнулись с ветеранами. Внизу были белые льды с чёрными разводьями... Вдруг меня подозвал Александр Васильевич Беляков, рядом с которым сидел Георгий Филиппович Байдуков.

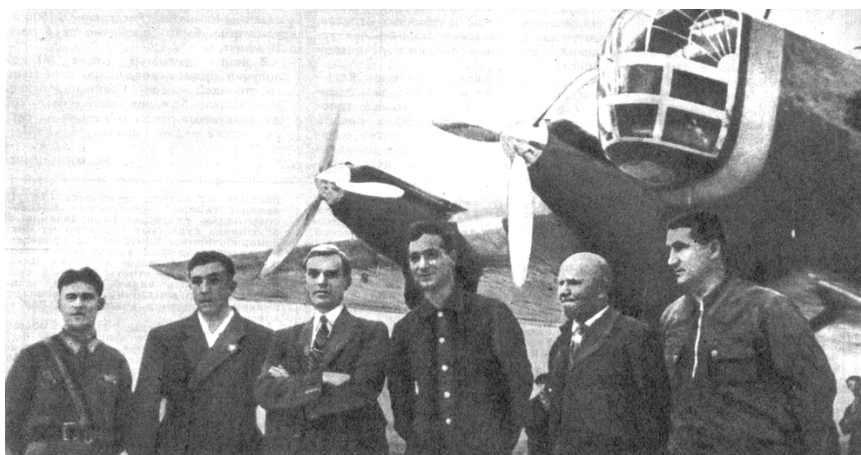
– А Вы знаете, Юра, может быть, в этом районе на дне океана покоятся обломки самолёта Леваневского...

– А почему именно в этом месте?

– Я был в штабе перелётов, когда получили аварийную радиограмму: «В передней кабине лопается целлулоид», и помню: «переходим в хвост, к запасной радиостанции». У ДБ-А передняя обшивка кабины была сделана из французского целлулоида. За бортом и внутри кабины была температура минус 35 градусов...

В разговор вступил Байдуков:

– Самолёт снижался и обледеневал. Опасность нарастала. Валерий Павлович в тот день был в Нижнем Новгороде (тогда – Горьком. – Ю.С.) и вылетел в Москву. Он предложил полететь на нашем АНТ-25 на поиски. Но эту идею в штабе перелётов даже не обсуждали... Я думаю, если лопался целлулоид, кабина стала расширяться и расширяться, и если часть обшивки попала под работающий винт – это катастрофа. Самолёт пошёл вниз и врезался в лёд или нырнул в полынью...



Экипаж С. Леваневского

После триумфального «возвращения русских лётчиков в США», встреч с ветеранами Ванкувера, лётчиками-испытателями «Боинга», торжественного открытия Чкаловского монумента и улицы Чкалова мы в эйфории улетели в Москву, но я «заболел» Леваневским и его трагическим перелётом...

В советских и американских архивах сохранились радиogramмы о пролёте над точкой Северного полюса: «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. Сообщите погоду по ту сторону полюса. Всё в порядке (подписал весь экипаж)».

Последняя – 19-я радиogramма в СССР была принята не полностью: «14 часов 32 мин. крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода, высота полёта 4 600 метров, сплошная облачность. Предполагаем совершить посадку, 3 400...» Что означает «3400» – никто не смог расшифровать... В 15 часов 58 мин. якутская радиостанция приняла сообщение с самолёта: «Всё в порядке. Слышимость Р-1 (совсем плохая)». Есть радиogramма, полученная на мысе Шмидта: «Как меня слышите, РЛ. Ждите...». На этом связь оборвалась.

Были попытки советских, американских, канадских радистов и радиолюбителей установить связь с Н-209. К сожалению, нам не удалось ознакомиться с канадскими архивами. Мы знаем, что канадец Роберт Рэндалл с 13 августа искал экипаж и самолёт на побережье Аляски и прибрежных островах. На острове Бартер он приземлился возле группы эскимосов. Сначала Рэндалл поговорил о погоде, о прошедшем лете, а потом стал задавать вопросы: видели ли они самолёт? Если видели, то когда? Могут ли они отличить звук летящего самолёта от звука моторной лодки?

Эскимосы рассказали, что 13 или 14 августа они слышали звук пролетевшего самолёта – не моторной лодки – у многих из них есть свои моторные лодки... Недавно американские коллеги предоставили мне архивную плёнку – интервью с двумя пожилыми эскимосами с острова Бартер, снятое в 2001 г. Они рассказали, что их семья работала в загоне для оленей. Они слышали

звук самолёта. Кто-то из детей лёг на санки и руками накрыл голову, другой ребёнок подбежал к родителям: что происходит? Но звук затих над морем...*



*Г.Ф. Байдуков, В.П. Чкалов,
А.В. Беляков, В. Стефансон*

В Дартмут-колледже, недалеко от Нью-Йорка, хранится архив президента Клуба исследователей Вильялмура Стефансона (1879–1962 гг.). По просьбе поверенного в делах СССР, а затем и посла СССР в США Константина Уманского Стефансон возглавил штаб поисков, воспользовался своим авторитетом известного исследователя Арктики и помог советскому посольству срочно приобрести гидросамолёт «Консолидейтед», обладавший дальностью полёта более 1,5 тыс. миль. К руководству поисковыми полётами Стефансон привлёк крупного исследователя Арктики и Антарктики сэра Хьюберта Вилкина.

Тот очень быстро сформировал экипаж, пригласив канадских лётчиков Хьюберта Холлик-Кеньона, Силаса Чизмена – участников его антарктической экспедиции, а также бортмеханика Д. Брауна и радиста Р. Буса.

22 августа 1937 г. поисковая экспедиция вылетела на Аляску и до образования нового льда успела совершить несколько дальних полётов к полюсу. К сожалению, безрезультатных. Дальше нужно было перебраться в Арктику новейший самолёт «Локхид-электра», который приобрело советское посольство. Правительство Канады предложило использовать для поисков зимой лыжное шасси. «Нью-Йорк таймс» постоянно публиковала репортажи о поисках. До конца 1937 г. и в феврале – марте 1938 г. экспедиция совершила шесть дальних поисковых полётов при удовлетворительном лунном освещении. Метеопрогнозы составляли советские, американские и канадские метеорологи. Это сотрудничество стало началом работы Всемирной службы погоды, деятельность которой достигла глобальных масштабов в наши дни.

В 1982 г. корреспондент советского телевидения В. Лобаченко, будучи в Канаде, встретился в канадском Ванкувере с ветераном Робертом Рэндаллом, который вспомнил, как искал самолёт Леваневского, и показывал фотографии и вырезки из газет. Рэндалл жил в постоянной надежде, что вот-вот повезёт и экипаж Леваневского объявится.

Интересное свидетельство удалось найти в американском архиве: это радиограмма от военного радиста Стэнли Моргана с мыса Барроу. Три подростка-эскимоса (один – студент колледжа) с мыса Прудхо-бей видели в бинокль, как большой летательный аппарат дважды коснулся воды, рванул вверх и рухнул в воду. Был шторм с дождём. На следующий день погода улучшилась.

* В Википедии упоминается также версия гибели самолёта Н-209 в Якутии (w/wikipedia.org/...wiki/Леваневский).

Эскимосы поплыли к месту падения и увидели большое масляное пятно... В 1938 г. калифорнийский священник Хомер Келлемс – большой любитель путешествий на собственной яхте – встретился с молодыми эскимосами и решил проверить их версию. У него был компас, и яхта стала ходить галсами между островами Спай и Тэтис. Однажды стрелка компаса ожила, когда на вахте стоял матрос. Тот побежал за Келлемсом, но в сумерках поиски пришлось прервать. Вскоре появился лёд, и Келлемс уплыл домой, в Калифорнию. Он написал подробную записку в советское посольство. Оба документа попали в архив внешней политики МИД СССР. Вскоре началась Вторая мировая война...

В 1986 г. в Калифорнии я встретился с ветераном авиации Уолтером Курильчиком, которому рассказал о «загадке Леваневского». Он скопировал имеющиеся у меня документы, взял мою небольшую книжку о Леваневском «Жизнь, отданная Арктике» и активно включился в поиски. Уже на следующий год он добился от геолого-разведывательной компании АРКО, работавшей на шельфе Аляски, спонсирования его поисковой экспедиции летом 1987 г., а затем и зимой 1990 г. К сожалению, обе экспедиции не были укомплектованы высококлассными специалистами и оказались кратковременными. Но он привлёк нескольких студентов и аспирантов-геофизиков из Университета Аляски в Фэрбенксе и заразил их идеей поисков самолёта Н-209. Уже без Курильчика они самостоятельно организовали в 1999 и 2001 гг. экспедиции на скромные университетские средства, сумели исследовать 6 кв. км дна (из 36) в районе островов Джонса.

Только отсутствие средств сдерживает желание энтузиастов и волонтёров из Фэрбенкса, России и Украины завершить расследование «аляскинской» версии гибели экипажа Леваневского. Для этого необходимо найти все радиogramмы, полученные с Н-209 американскими и канадскими радистами.

В 2012 г. планируются юбилейные торжества: 75-летие уникальной воздушной экспедиции на Северный Полюс и высадки научно-исследовательской группы «Северный полюс-1»; трансполярных беспосадочных перелётов экипажей В. Чкалова, М. Громова и С. Леваневского.

Я считаю, что мы до сих пор в долгу перед экипажем Леваневского и должны организовать международные поиски. Среди людей всегда живут первооткрыватели. Они стремятся в неизвестное, потому что это необходимо человечеству. И во все времена будут такие Первые, которые берут на себя смелость сделать первый шаг.