

ИСТОРИЯ ОДНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ С УЧАСТИЕМ А.Ф. ТРЁШНИКОВА

В пятницу 15 июня 1979 г. мне позвонила Нина Солнцева, секретарь тогдашнего директора Института океанологии им. П.П. Ширшова А.С. Монины, и сообщила, что директор просил срочно явиться к нему. Приказ начальника — закон для подчиненного, и мои ноги быстро донесли их хозяина до кабинета Андрея Сергеевича. С его слов, звонили из Госкомгидромета и просили послать водолаза с опытом работ подо льдами в Якутию, причем срочно. Задача неясна, но говорилось о водолазных работах, связанных с поиском какого-то «изделия» или «прибора». Вероятно, у них какой-нибудь очередной метеоспутник плюхнулся в тех краях, и они хотят его то ли достать из-подо льда, то ли узнать, где, что и как. Руководят работами Е.К. Федоров и А.Ф. Трёшников. Так прокомментировал ситуацию директор. Вот те на, подумал я, есть шанс познакомиться с живыми легендами полярного мира. Но при этом полная неясность. Однако А.С. Монин дал понять: «надо Федя». Я в ответ, мол, в данный момент нахожусь на военных сборах как офицер запаса и отлынивать не безнаказанно. «Разберемся потом», — сказал директор, имевший, по-видимому, большой опыт общения с «инстанциями».

Для водолаза «собраться, что голому подпоясаться». По «Единым правилам проведения водолазных работ» (этому водолазному Евангелию), для осуществления спусков под воду необходимо иметь три персоны: водолаз, обеспечивающий и старший водолаз, отвечающий за организацию спуска (по водолазной терминологии «старшой»). Директор дал добро только на двоих, сказав, что старших у нас и так предостаточно (думаю, что он имел в виду героев-полярников. Поговаривали, что он недолюбливал обоих, поскольку «прокатывали» его на выборах в академики). Так образовалась группа из двух водолазов: Павла Спирькова и Игоря Мельникова, которым предстояло лететь туда, не знаю куда, и делать то, не знаю что. За пару дней собрали «с мира по нитке»: акваланги, костюмы, груза, ласты, маски, трубки, ножи, фалы, компасы, глубиномеры, часы и прочее. Все упаковали и стали ждать сигнала на вылет. 18 июня позвонили из Гидромета и назначили дату и время вылета из Москвы в Якутск.

Далее было все как в сказке: 19 июня прилетели в Якутск, к трапу самолета была подогнана машина, куда молодцеватые парни перегрузили наше водо-

лазное снаряжение, а нас, как VIP-персон, посадили в черную «Волгу» с номерами, где были нули с единицей, и доставили в гостиницу «Лена» — самую фешенебельную, по тем временам, гостиницу столицы Якутии. Такого внимания к простым водолазам мы, конечно, не ожидали. Сопровождающее лицо сказала, что, мол, отдохните с дороги, а потом вам все объяснят. Как умеют отдыхать водолазы — тема известная, поэтому здесь нет надобности уточнять «как»: просто...

Утром за нами прислали ту же «Волгу», которая доставила нас к дому «Политпросвещения» со скромной вывеской: «Якутский ЦК КПСС». Вот те на! — ну просто дух захватывало! Мы терялись в догадках... большевики — аквалангисты — герои-полярники, какая связь? Ребус и только. Нас провели в большую залу и сказали: «Ждите». Какое-то время спустя открылась дверь и появился Евгений Константинович Федоров, который шел прямо к нам. Первые слова — слова извинения, что не мог найти до сих пор времени для встречи. Причина простая: многочасовое участие в пленарных заседаниях Верховного Совета Якутии, интересы которой Е.К. Федоров представлял в Верховном Совете СССР. Вот-вот, он говорит, сюда подойдет Алексей Федорович Трёшников, мы и объяснимся. Последний не дал себя долго ждать.

Первые впечатления, как правило, самые сильные. Говорить начали почти одновременно, поскольку тема, несомненно, волновала обоих. Тем не менее Алексей Федорович, который, как мне показалось, был понапористее, обратился к нам так. Наверное, вы слышали о перелетах по маршруту Москва — Северный полюс — США в 1937 г. — Чкалов, затем Громов и потом Леваневский. Мы кивнули. Первые два перелета были триумфальными, а третий оказался роковым. Так вот, продолжал Алексей Федорович, 12 августа 1937 г. четырехмоторный самолет ДБ-А с бортовым номером Н-209 с экипажем из 6 человек под командованием Сигизмунда Александровича Леваневского начал перелет из Москвы через Северный полюс в Фэрбенкс на Аляске. Радиосвязь с самолетом устойчиво поддерживалась до самого Северного полюса и неожиданно прервалась 14 августа, после того, как они пролетели полюс и взяли курс на Аляску. До этого командир сообщил об отказе одного из четырех двигателей и о плохих метеоусло-



виях. С того момента, т.е. с 14 августа до настоящего времени, о судьбе самолета и его экипаже ничего не известно. Конечно, были предприняты поисковые экспедиции, как силами СССР, так и в США, однако результатов они не дали. И вот первое сообщение от якутских летчиков, которые, обслуживая геологов, обнаружили в Кобяйском улусе у озера Себянь-Кюэль могилу с крестом, где есть надпись, похожая на фамилию Леваневский, и останки человека в комбинезоне. Трудно поверить в то, что советские сталинские соколы ставят кресты на могилах, но наша цель — проверить эту информацию, заключил Алексей Федорович. «Мы просто обязаны», — добавил Евгений Константинович. «В чем состоит цель нашей водолазной группы?» — осмелился спросить я. Ответ был лаконичен: возможно, вам придется понырять в озере, чтобы убедиться, есть ли там что-то от самолета. Лететь намечено завтра, так что отдыхайте и набирайтесь терпения и сил. Такое напутствие услышали мы от Героев СССР.

Ранним утром 21 июня та же машина «001» привезла нас на аэродром, где стоял Ми-8, и большая группа людей в летчицких формах и просто штатских и наши герои-полярники. Командир вертолета — Юрий Александрович Рахманов — рассказал команде о предстоящем маршруте к озеру Себянь-Кюэль. Лететь предстояло далеко за Верхоянский хребет, с остановкой в Сангарах, где важную делегацию будут ожидать оленеводы и где намечена встреча Героев с передовиками производства. Затем двухчасовой перелет и остановка на ночлег на метеостанции на озере Сюрень-Кюэль, а поутру — перелет к цели нашего предприятия, т.е. к озеру Себянь-Кюэль, где, возможно, нас ожидает разгадка тайны полета Леваневского. Среди сопровождающих были представители ЦК Якутии, руководители тамошних администраций, и другие люди — мастера на все руки (мало ли!), и упоминавшие выше водолазы. Компания — хоть куда!

Запомнился первый этап перелета. Поскольку позади уже были дрейфующие станции СП, уже был опыт, и была наука, уже была «северная бацилла» в крови, и начитался, и знал многое, чего не следовало знать и, тем более, говорить о том, что знал, поэтому рвался поговорить о наболевшем со старшими товарищами. Честно говоря, больше всего тянуло к Трёшникову. Евгений Константинович был уж больно интеллигентный, правильный, спокойный. Алексей Федорович, напротив, производил впечатления сибирского мужика, но со звездой Героя, от него веяло открытостью, знанием дела, в нем была какая-то уверенность, что подкупало,

хотя у меня с ним были «личные счета». Когда я, как представитель Академии наук, прорывался (не без помощи И.Д. Папанина) на дрейфующую станцию СП-22 в 1975 г., он мне дал понять, что нечего «академическим» лезть в чужую епархию. Прорваться удалось на дрейфующий лед только тогда, когда он понял, что я не представляю никакой опасности и конкуренции Гидрометеослужбе, поскольку, как последователь П.П. Ширшова, буду заниматься на льдине морской биологией. Набравшись храбрости, я обратился к Алексею Федоровичу с темой, которая меня беспокоила, более того, раздражала и возмущала. Я рассказал ему о случаях, когда Дмитрий Шпаро разрушал работу «прыгающих» отрядов Высокоширотной воздушной экспедиции ААНИИ, требуя самолеты для обеспечения его переходов к полюсу, в то время, когда наши «аннушки» работали на науку.

Алексей Федорович неодобрительно отнесся к таким внеплановым работам, нарушающим выполнение исследовательских программ. Реакция Евгения Константиновича была совершенно другой. Он очень мягко и спокойно возразил, мол, Леша, ведь эти комсомольцы своими храбрыми переходами по льдам поднимают дух молодежи, воспитывают у них патриотизм, и далее что-то в этом роде. Далее разговор не клеился. Дабы избежать неприятностей, на всякий случай я отсел от Героев к Пашке Спирькову и за болтовней о водолазных делах не заметили приземления вертолета.

Итак, первая остановка в Сангарах. Хлеб-соль, разодетые оленеводческие барышни, музыка, собаки, какие-то слова — слова — слова, а потом — милости просим отобедать. Длинные столы, накрытые по-барски, со всякой снедью и бутылками «Посольской», которых было не счесть. Какие-то застольные речи. Помню только, что Алексей Федорович дал добро на «Посольскую», сказав, что им нельзя, а водолазам можно. Правда, когда этой заразы много, особенно и не хочется, тем более что завтра предстояло ныряние. Но мало ли что: сегодня нельзя, а завтра — кто знает, что будет, поэтому конечно, взяли с собой про запас. Спустя пару часов полетели дальше к озеру Сюрень-Кюэль, расположенному у начала Верхоянских гор. Здесь стояла метеостанция, где нам предстояло переночевать и ранним утром лететь дальше на север к цели нашего предприятия: озеру Себянь-Кюэль. Интересная деталь бросилась тогда мне в глаза: на станции работали два молодых парня, которые не общались друг с другом. На фотографии — один стоит между Алексеем Федоровичем и Евгением Константиновичем, а второй — крайний справа. К моменту нашего визита они отстояли полугодовую вахту и впер-



ди было еще полтора года совместного непрерывного пребывания вдвоем. Однако Евгений Константинович и Алексей Федорович высказались критически по этому поводу, поскольку, действительно, дело деликатное, тем более что оба полярника профессионально знали, что такое длительная работа в небольших коллективах.

Рано утром вылетели к месту предполагаемой гибели самолета С. Леваневского. Откуда взялась версия, что именно в этом районе погиб экипаж самолета Н-209? Одна из версий, по мнению Алексея Федоровича, состояла в том, что последним, кто слышал позывные Николая Галковского (радиста самолета), был якутский радиолюбитель. Этот факт давал основание предполагать, что самолет, возможно, потерпел крушение в центральном районе Якутии. Другая версия основана на наблюдении вертолетчиков в 1967 г., когда они обнаружили в районе озера могилу, на которой была прикреплена доска с фамилиями, одна из которых оканчивалась на «...ский». До цели осталось всего полчаса полета, там все и прояснится, заключил рассказ Алексей Федорович.

Когда подлетали к озеру, пилот нашего вертолета дважды облетел на разных высотах его окрестности, чтобы выявить какие-либо заметные очертания разрушений горных пород или береговой линии, возникшие от вынужденной посадки или падения самолета Леваневского в этом месте. Все мы, прижавшись к иллюминаторам, всматривались в рельеф гор, окружавших озеро и его окрестности. Конечно, все давали себе отчет в том, что за прошедшие четыре десятилетия с момента крушения рельеф и лесотундра могли сильно измениться. И вместе с тем все питали надежду уловить хоть какие-то следы пропавшей экспедиции. Однако сверху выявить ничего не удалось. Пошли на посадку.

Вышли из вертолета. Тихо, прохладно, слабый ветерок. Под ногами мягкий мох и стелющиеся ветки кустарника, вдали невысокие ели. Наш поводырь — штурман Попов (это он в 1967 г. обнаружил могилу и крест) уверенно направился в сторону желанной цели. Все за ним, гуськом, поспешая, чтобы не прозевать опознание. Вот и могила с крестом, от которого остались только остов и табличка. Алексей Федорович, на коленях с лупой, начинает вглядываться в надписи. Стараюсь помочь ему. И вот первый результат: на одной стороне надпись «Гаврилов и Окуров» и в скобках «1920», правда, то ли «0», то ли «8» или «9», а ниже год 1930 и аналогичная неясность с «0». С другой стороны надпись: «Здесь были летчики Лялин и Симагин. Приземлились на соседнем

озере. Самолет Н-240. 1939». Год прописан четко. Далее стояла надпись: 1967, вертолет №... Более никаких фамилий, близких к фамилии Леваневский или похожих на фамилии его членов экипажа, а именно: Галковский (радист), Кастанаев (2-й пилот), Побежимов (механик), Годовиков (механик) и Левченко (штурман), — на табличке креста обнаружено не было. Вот и вся история, которая разрешилась буквально мгновенно, за считанные минуты после приземления вертолета. Штурман Попов, который оставил на кресте последнюю надпись, стоял поблизости от коленопреклоненного Алексея Федоровича и пытался что-то пояснить. Никаких лишних слов добавлять было не нужно. Стало ясно, что в этой могиле нет людей из самолета Леваневского. Кто они — одному Богу известно! Золотоискатели, старатели, а может быть, беглые каторжане. Загадка осталась неразрешенной. Конечно, о нырянии и поиске остатков несуществующего самолета в озере, покрытом метровым слоем льда, можно было даже и не упоминать, так что наша водолазная группа могла достать из запасов «Посольскую» и предложить всем участникам настоящего предприятия по чарке. Был разложен костер, все уселись на бревно и началась «травля»: байки следовали одна за другой, и «посольская» способствовала воспоминаниям... Но вывод был один: Арктика умеет скрывать свои тайны!

Конечно, нельзя оценивать это предприятие с точки зрения нужности или ненужности полета к озеру Себянь-Кюэль, ведь заранее можно было предположить результат. Вероятность того, что самолет Леваневского отклонился от курса Полюс — Аляска и пролетел в сторону Якутии более тысячи километров на трех из четырех двигателей в сложных метеоусловиях, невероятно мала. И тем не менее было нужно лететь к озеру, было нужно и следует проверять каждый факт или предположение такого рода, потому что это наша история полярных исследований и открытий. И мы должны помнить и раскрывать ее тайны по мере наших возможностей.

Так завершилась уникальная экспедиция в кругу замечательных людей нашего времени — Героев Советского Союза и Социалистического Труда — Евгения Константиновича Федорова и Алексея Федоровича Трешникова, достойных и уважаемых людей нашего Отечества.

И.А. Мельников

(Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН).

Фото автора

