



ИНСТИТУТ
НАСЛЕДИЯ



БАРЫШЕВ И. Б.,
БУРЛАКОВ Ю. К.

ПОЛЯРНЫЙ ЛЁТЧИК А. Д. АЛЕКСЕЕВ

СТРАНИЦЫ БИОГРАФИИ

МОСКВА
2023



Министерство культуры Российской Федерации
Российский научно-исследовательский институт культурного
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)
Русское географическое общество
Комиссия географии полярных стран МГО РГО

Барышев И. Б., Бурлаков Ю. К.

ПОЛЯРНЫЙ ЛЁТЧИК А. Д. АЛЕКСЕЕВ

(страницы биографии)

Москва
2023

УДК 929
ББК 63.3(2)
П49

Издается по решению Ученого совета Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва

Работа выполнена в рамках Государственного задания Института Наследия 2022–2024 гг. по теме «Первопроходство в Арктике»

Редактор:
П. В. Боярский

Рецензенты:
Н. Ф. Гаврилов, лётчик-испытатель первого класса, почетный полярник,
Герой Российской Федерации, генерал-лейтенант запаса;
А. В. Окороков, доктор исторических наук

Барышев И. Б., Бурлаков Ю. К.

П49 **Полярный лётчик А. Д. Алексеев** / Под общей редакцией П. В. Боярского [Электронное сетевое издание] — М. : Институт Наследия, 2023. — 210 с. : ил. — DOI 10.34685/NI.2023.55.44.002. — ISBN 978-5-86443-429-1.

Предлагаемая книга посвящена одному из первых полярных лётчиков нашей страны Анатолию Дмитриевичу Алексееву. В основу работы легли архивные документы, материалы периодической печати 1920–1970-х гг., научные и научно-популярные работы по истории исследований Арктики, результаты исследований Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Института Наследия под началом и научным руководством П. В. Боярского.

Издание предназначено для широкого круга учёных и специалистов, занимающихся историей Российской Арктики, предлагается широкому кругу читателей, интересующихся историей Отечества.

ISBN 978-5-86443-429-1

© Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, 2023
© Барышев И. Б., Бурлаков Ю. К., 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие (<i>Гаврилов Н. Ф.</i>)	4
1. Начало биографии (1902–1927 гг.)	6
2. Спасение экипажа дирижабля «Италия» (1928 г.)	12
3. Зарождение полярной авиации (1929–1932 гг.)	29
4. Обслуживание летних навигаций (1933–1936 гг.)	61
5. Высокоширотная воздушная экспедиция «Север-1» по высадке первой дрейфующей станции «Северный полюс» (1937 г.)	92
6. Участие в поисках экипажа С. А. Леваневского (1937 г.)	132
7. Оказание помощи дрейфующим кораблям «Мальгин», «Садко» и «Седов», ледовые разведки, испытания самолётов (1938–1940 гг.)	141
8. Военные и послевоенные годы (1941–1974 гг.)	170
Послесловие (<i>Огороков А. В.</i>)	186
Литература и источники	188
Географический указатель	197
Именной указатель	202
Принятые сокращения	206
Сведения об авторах	208

ПРЕДИСЛОВИЕ

Люди своими поступками и практическими делами составляют историю своей страны. А наша страна, являясь самой великой, безусловно, влияет и на всю мировую историю.

История освоения Северного полюса в жизни всего человечества изобилует важными и духоподъёмными событиями, случившимися в XIX–XX веках нашего тысячелетия. На протяжении этого времени, в основном, экономически и технически развитые страны постоянно предпринимали невероятные усилия для достижения Северного полюса, вершины земного шара. Снаряжались самые разные экспедиции, и на лыжах, и на собачьих упряжках, на воздушных шарах и аэростатах, на морских и воздушных судах.

Огромным успехом нашей страны является высадка на Северном полюсе первой полярной станции («СП-1») во главе с И. Д. Папаниным группой советских самолетов под командованием М. В. Водопьянова, в составе которого был и герой нашей книги.

Авиация имеет огромное значение в освоении Северного полюса. Она уверенно заявила о себе на заре своего становления, когда надёжность авиационных моторов и оборудования была не очень высокой.

Судьбы всех успешных лётчиков во многом схожи между собой. Как правило, они показывают высокие способности в изучении точных наук, физически здоровы, имеют сбалансированный темперамент и покладистый характер, уживчивы в коллективе, имеют хорошее чувство юмора, их тянет к рискованной работе по расширению возможностей самолётов (т. е. испытательной).

Анатолий Дмитриевич Алексеев прошёл тернистый путь к вершине авиационной славы. В начале своей карьеры А. Д. Алексеев не сразу стал пилотом самолёта. Вначале он был лётчиком-наблюдателем, инженером радиооборудования. Он своими глазами видел, каким низким уровнем надёжности обладали авиационные моторы и всё авиационное оборудование. Несмотря на эти недостатки, у него не остыла любовь к авиации, а наоборот, укрепилась. Он окончил школу пилотов и стал настоящим авиационным командиром. Наибольшие успехи авиа-

ция имела тогда, когда ей руководили выдающиеся пилоты, а не штурманы или инженеры.

Героем Советского Союза А. Д. Алексеев стал ещё до войны. Это подняло его авторитет в народе до необычайной высоты. Когда потребовалось проявить свои незаурядные способности во время ведения боевых действий, А. Д. Алексеев, конечно, был в авангарде.

Про А. Д. Алексеева говорят хорошие слова многие великие люди нашего Отечества, это дорогого стоит. Значит он настоящий Герой, великий Лётчик и очень хороший человек.

Нам, читателям, повезло, что авторы скрупулёзно точно, ссылаясь на документы и фотографии, описали героическую жизнь великого лётчика, патриота и гражданина нашей страны. Книга вызывает большой интерес у широкого круга читателей, поможет молодым людям решить многие стоящие перед ними вопросы.

*Заслуженный военный лётчик,
лётчик-испытатель первого класса,
почётный полярник, Герой Российской Федерации
генерал-лейтенант запаса
Николай Фёдорович Гаврилов*

1 НАЧАЛО БИОГРАФИИ (1902–1927 гг.)

Анатолий Дмитриевич Алексеев родился 4 января 1902 г. в г. Ломже в той части Польши, которая находилась в составе Российской империи под названием Царство Польское. Вскоре после рождения Анатолия семья переехала в Россию и с 1905 г. жила в г. Сергиеве [ныне г. Сергиев Посад. — *Авт.*] (илл. 1). Отец Анатолия, мелкий железнодорожный служащий, перебрался в дальнее Подмосковье потому, что жизнь здесь была значительно дешевле, чем в столице, а билет в дачном поезде до места службы — станции Москва-Товарная Николаевской железной дороги — бесплатный. Мать была домашней хозяйкой.



Илл. 1. Дом, в котором провёл детство и юность А. Алексеев, г. Сергиев Посад. Фото И. Б. Барышева, 2022 г.

Заработка отца едва хватало на уплату за обучение в гимназии старшего сына Анатолия. Тот, правда, оправдывал эти затраты, имея пятёрки по математике, физике, химии, истории, латыни. Ещё в гимназии проявились особенности характера Анатолия Дмитриевича — склонность к отвлечённому мышлению сочеталась в нём с усидчивостью, терпеливостью, стремлением к точности (Морозов, 1979. С. 21).



Илл. 2. Современное здание школы, где находилась гимназия, в которой обучался А. Алексеев, г. Сергиев Посад. Фото И. Б. Барышева, 2022 г.

В 1909 г. у Анатолия появился младший брат, который в советское время работал в НИИ МАП в г. Кратове в качестве радиоинженера (РГАЭ. Ф. 1147).

Алексеев рассказывал, вспоминая детство: *«Родителям приходилось экономить каждую копейку, и в то же время у них было страстное стремление поставить своих детей на ноги.*

Когда мне исполнилось восемь лет, отец хотел отдать меня учиться ремеслу, но мать настояла, чтобы я поступил в гимназию. В первых классах я учился плохо, а чем дальше, тем всё лучше и лучше.

Наступила Октябрьская революция. Моя мать умерла. Семья распалась. Теперь я сам выбирал себе дорогу в жизнь» (Водопьянов, 1954. С. 144). С 1911 г. Анатолий учился в гимназии (позже средняя школа № 3) в г. Сергиеве, которую окончил в 1918 г. (илл. 2).

В 1920 г. у Анатолия Дмитриевича умирает мать. В марте этого же года Анатолий добровольно вступает на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию (РККА). В декабре 1921 г. юноша окончил ускоренные Командные электротехнические курсы при Военной электротехнической школе комсостава РККА, которая располагалась на территории Троице-Сергиевой лавры (илл. 3–5) в г. Сергиеве. На курсах он достиг успехов в постижении радиосвязи, конструировании приёмников и передатчиков (Морозов, 1979. С. 21). Будучи курсантом, в 1921 г. Алексеев в качестве мо-



Илл. 3. На курсах радистов. А. Д. Алексеев (стоит, пятый слева),
1922 г. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

ториста полевой радиостанции 6-го боевого участка принимал участие в подавлении антисоветского крестьянского восстания под руководством Антонова в Тамбовской губернии (РГАЭ. Ф. 1147; Герасимова «а», 1937. С. 26).



Илл. 4. На курсах радистов. А. Д. Алексеев (первый слева),
1922 г. Из домашнего архива Д. А. Алексеева



Илл. 5. В радиошколе. А. Д. Алексеев (справа), [1924–1925 гг.].
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

Заработав первый кубик на петлицы [командир взвода. — *Авт.*], Алексеев стал служить в одной из воинских частей. Рослый, плечистый, светлоглазый блондин, с виду чуть рыхловатый и флегматичный, он казался старше своих лет.

В 1922 г. А. Д. Алексеев служит начальником радиостанции № 244 при дивизиях Западного фронта и радиобатальона МВО, заведующим мастерской радиодивизиона в г. Смоленске, а 1923–1924 гг. — инструктором бригадной школы, начальником радиостанции, командиром роты в Москве (РГАЭ. Ф. 1147).

Анатолий Дмитриевич всегда выделялся среди товарищей нарочитой солидностью, своеобразием и независимостью суждений. Однако всё это уживалось с редкостной подвижностью, с неудержимой тягой к всякого рода опытам, рискованным затеям. Возможно поэтому, едва достигнув 22 лет, Анатолий Дмитриевич расстался с наземной радиотехнической частью, в кото-



Илл. 6. В Крыму.
А. Д. Алексеев [1925–1926 гг.].
Из домашнего архива
Д. А. Алексеева



Илл. 7. А. Д. Алексеев [1925–1926 гг.]. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

рой служил, и перешёл на должность преподавателя в Высшей школе вспомогательных служб Красного воздушного флота (КВФ) в г. Москве, где служит с марта 1924 г. по март 1925 г., где руководит электролабораторией и преподаёт (Морозов, 1979. С. 22).

В марте 1925 г. — феврале 1926 г. Алексеев (илл. 6, 7) служит инструктором по радио 1-го разряда в Севастопольской военной авиационной школе морских лётчиков (с 1923 г. по 1928 г. — Высшая школа красных морских лётчиков имени Л. Д. Троцкого; в настоящее время — Ейское высшее военное авиационное училище (ЕВВАУ) имени дважды Героя Советского Союза лётчика-космонавта СССР В. М. Комарова).

Затем Алексеев вновь руководит лабораторией Военной школы вспомогательных служб КВФ. Выпускниками этой школы, в то время, когда в ней служил Анатолий Дмитриевич, были Иван Васильевич Доронин (1903–1951), Сигизмунд Александрович Леваневский (1902–1937), Анатолий Васильевич Ляпидевский (1908–1983), Матвей Ильич Козлов (1902–1981) и другие будущие полярные лётчики. В 1924 г. окончил школу, а затем командовал одним из учебных отрядов будущей ас полярной авиации Василий Сергеевич Молоков (1895–1982) (Бойко, 2016. С. 17).

С мая 1928 г. Анатолий Дмитриевич — лётчик-наблюдатель 60-й авиационной эскадрильи Морских сил Чёрного моря (г. Севастополь). Сам он так вспоминал об этом периоде службы: *«Жизнь в Севастополе. Тихая и размеренная. Пользование всеми благами жизни. Разумное потребление вина и науки. Встреча с Чухновским, о котором я слышал раньше»* (РГАЭ. Ф. 1147).

Попав в авиацию, Алексеев убедился, что героическая профессия авиатора ещё очень юна. Что пилоту за штурвалом не хватает очень многого — прежде всего «зрения». Конечно, не в буквальном смысле слова: лётчики не способны были в то время управ-

лять своими машинами так же уверенно, как капитаны управляют морскими кораблями, проводя их днём и ночью сквозь штормы и туманы. Обо всём этом думали черноморские авиаторы, в числе которых были Чухновский и Алексеев (Морозов, 1979. С. 22).

Алексеев считал, что техническая вооружённость навигационного дела в воздухе должна колоссально возрасти за счёт радиосвязи, электромагнитные волны должны стать тем «зрением» авиатора, с помощью которого он сможет видеть землю сквозь облака и туман, сквозь ночную тьму. Радио поможет водителям крылатых кораблей определять своё местонахождение над любой точкой планеты. Первейшим помощником пилота обязан стать аэронавигатор, которого тогда по старинке называли лётчик-наблюдатель, сокращённо — лётнаб.

Такую точку зрения лётнаба Алексеева полностью разделял пилот Борис Григорьевич Чухновский (1898–1975) — командир одного из отрядов ВВС Черноморского флота. На маневрах 1927 г. Чухновский остался доволен новым подчинённым. Алексеев, всегда спокойный и рассудительный, обеспечил надёжную связь всех самолётов в воздухе между собой и с наземным командным пунктом (Морозов, 1979. С. 22–23).

2 СПАСЕНИЕ ЭКИПАЖА ДИРИЖАБЛЯ «ИТАЛИЯ» (1928 г.)

В 1928 г. А. Д. Алексеев вошёл в качестве лётчика-наблюдателя (штурмана) в состав экипажа Б. Г. Чухновского, направленного на поиски и спасение людей с дирижабля «Италия», потерпевшего аварию в Центральной Арктике.

Вдохновлённый успешными полётами в высоких широтах дирижабля «Норвегия» под руководством Руала Амундсена (Roald Amundsen) (1872–1928), где он был командиром экипажа, известный итальянский конструктор генерал Умберто Нобиле (Umberto Nobile) (1885–1978) (илл. 8) задумал совершить несколько маршрутов на дирижабле «Италия» в советском секторе Арктики. Одним из участников обсуждения этого проекта стал знаменитый советский полярный исследователь, директор Института по изучению Севера Рудольф Лазаревич Самойлович (1881–1939) (илл. 9). В марте 1928 г. он встретился с У. Нобиле в Берлине, чтобы подробно выяснить его планы.



Илл. 8. Итальянский конструктор дирижаблей генерал Умберто Нобиле. Фото из открытых источников

Самойлович считал, что авиадвигатели «Италии» недостаточно мощные, чтобы она могла свободно маневрировать при штормовых ветрах. Ещё больше беспокоило его намерение итальянцев высадить с дирижабля экспедиционную группу на Северной Земле. По мнению учёного, шансов поднять эту группу обратно на борт после проведения исследований очень мало. Однако Нобиле остался при своём мнении.

Экспедиция на «Италии» ставила перед собой непомерно большие задачи: 1) высадить группу на архипелаге Северная Земля и определить его конфигурацию; 2) обследовать Северную Гренландию и часть Ка-

надского архипелага; 3) высадить десант на Северном полюсе и выполнить там обширную научную программу.

15 мая 1928 г. экипаж дирижабля начал свой первый арктический полёт. Взяв старт в Кингс-Бее на Шпицбергене, Нобиле обогнул Землю Франца-Иосифа и взял курс на Северную Землю. Однако обнаружить таинственный архипелаг из-за тумана не удалось, и дирижабль вернулся обратно. Спустя неделю, использованную на проверку аппарата и отдых команды, «Италия» вновь поднялась в воздух, чтобы достичь Северного полюса и установить там (или сбросить) флаг своей страны. Это удалось сделать 23 мая, после чего воздушный корабль повернул на Шпицберген. На обратном пути произошла катастрофа.

По невыясненным причинам, аппарат, летевший на высоте 300 метров, начал неожиданно падать. Всё произошло очень быстро. При ударе об лёд пассажирская гондола оторвалась от корпуса. Десять человек выбросило на льдину, а облегчённый дирижабль взмыл вверх, унося шестерых членов экипажа, оставшихся в моторных гондолах. Через 20 минут в той стороне, где он скрылся, поднялся столб пламени и дыма.

Один из тех, кого выбросило на лёд, был мёртв, а у руководителя полёта Нобиле были сломаны нога и рука, сильно разбита голова. Переломы конечностей получили ещё два человека.

Только на девятый день слабый сигнал запасной радиостанции был пойман советским радиолюбителем Николаем Рейнгольдовичем Шмидтом (1906–1942) из Северодвинской губернии [ныне Архангельская область. — *Авт.*]. Вечером 3 июня 1928 г., между 21 и 22 часами, через неделю после катастрофы дирижабля «Италия», Николай Шмидт на самодельный одноламповый приёмник-сверхрегенератор через сильные помехи принял и записал в свой



Илл. 9. Советский полярный исследователь, директор Института по изучению Севера Рудольф Лазаревич Самойлович. Фото из открытых источников

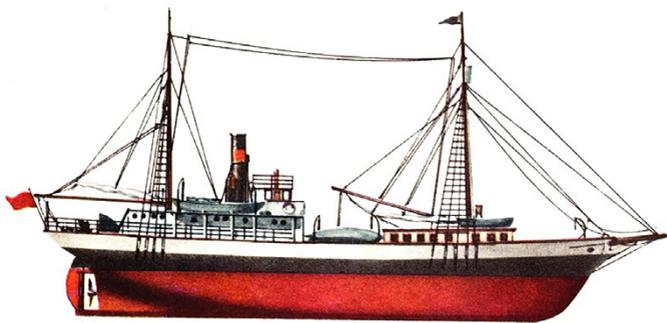
журнал обрывки фраз радиограммы о помощи: «*Италия*»... *Нобиле... SOS... SOS... SOS...*». Он понял, что это сигнал бедствия итальянской экспедиции Умберто Нобиле на дирижабле «Италия» (Italia) и дал телеграмму в Москву, в «Общество друзей радио». Шмидта просили продолжать наблюдения в эфире. Сведения о Нобиле немедленно были переданы Комитету помощи «Италии», который был организован при ОСОАВИАХИМе и возглавлялся Иосифом Станиславовичем Уншлихтом (1879–1938), а оттуда через Совнарком в итальянское консульство (Григорьева, 1986. С. 75).

В это время Чухновский и Алексеев приехали в Москву, хлопота осылке самолёта в Карское море для нужд Комсеверпути, что намечалось на вторую половину июля — август 1928 г. Друзья предвидели, что оба они намного раньше понадобятся для оказания помощи итальянцам — они были уверены, что дирижабль, ненадёжное сооружение по конструктивным своим принципам, вряд ли выдержит неизбежную схватку с воздушной стихией высоких широт. Вскоре их предположение оправдалось. Однажды утром Алексеев, размахивая свежей газетой, разбудил ещё сонного Чухновского: «*Вставайте, командир, нас требует к себе Арктика!*» Двух часов не прошло, как друзья явились в комитет помощи «Италии» (Морозов, 1979. С. 24).

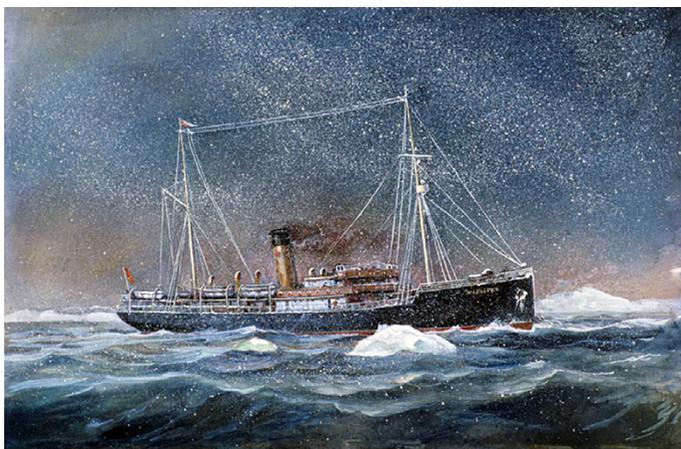
Советское правительство сразу после катастрофы предложило свои услуги в оказании помощи потерпевшим бедствие итальянцам. «*Какую помощь могут оказать нищие Советы?*» — пожимали плечами на Западе. Одна из итальянских газет поместила рисунок: прыгая с льдины на льдину, на помощь Нобиле бегут карикатурные «русские мужики» в лаптях. Газета La Stampa писала: «*Россия выбыла из арктической игры. От былой славы у русских остались неплохой ледокол, названный по имени их комиссара, и безутешная вдова известного полярного исследователя Жоржа Седова. Где кадры?*» (Шпаро, 1987. С. 26).

На помощь итальянцам устремились спасательные экспедиции из многих стран: 18 кораблей, 22 самолёта, несколько санных отрядов — всего около 1,5 тысяч человек.

Из Архангельска к берегам Шпицбергена отправилось научное судно «Персей» (илл. 10) и ледокольный пароход «Малыгин» (илл. 11). Поистине героическую работу проделали рабочие судоремонтного завода в Ленинграде, где стоял ледокол «Красин»



Илл. 10. Научное судно «Персей». Рис. М. Петровского
(Журнал «Техника — молодежи». 1987, № 9)



Илл. 11. Ледокольный пароход «Малыгин».
Художник Е. В. Войшвилло. Фото из открытых источников

(илл. 12). На завершение неделок, комплектование сборной команды, погрузку угля и продовольствия ушло немногим более четырёх дней. На борт судна были подняты самолёт Б. Г. Чухновского, лыжные и поплавковые шасси, комплекты деревянных и стальных винтов. На самолёте находилось 420 кг груза — запасы продовольствия и снаряжения и бензин на десять часов полёта (Нобиле, 1984. С. 49).

Самолёт «Юнкерс» ЮГ-1 (Junkers G 24) был взят со склада ВВС Балтийского флота и стал известен как «Красный медведь»



Илл. 12. Ледокол «Красин». Художник Е. В. Войшвилло.
Фото из открытых источников

по своему радиопозывному (Котельников, 1999. С. 6). Самолёт с самого начала плавания был закреплён на палубе ледокола на специальном помосте (илл. 13). При приближении к г. Бергену (Норвегия) «Красин» попал в сильный шторм, и члены экипажа ежеминутно проверяли прочность креплений, удерживавших самолёт на спардеке.



Илл. 13. Самолёт закреплён на палубе ледокола на специальном помосте. Фото из открытых источников

В экипаж Б. Г. Чухновского вошли: второй пилот Георгий Александрович Страубе (1902–1941), штурман (лётчик-наблюдатель — лётнаб) А. Д. Алексеев (илл. 14), бортмеханики А. С. Шелагин и В. Н. Федотов (илл. 15). Кстати, сам командир сбежал в экспедицию из больницы, куда был положен на операцию по поводу аппендицита.

Известный исследователь Арктики Р. Л. Самойлович, хорошо знавший Анатолия Дмитриевича, так характеризовал его: *«А. Д. Алексеев — плотный, высокий, круглолицый и румяный лётчик-наблюдатель. Спокойный, уравновешенный, никогда не теряющийся, он немного насмешливо смотрел своими голубыми глазами на окружающий мир. Он ловко подмечал смешные стороны окружающих и своими едкими*



Илл. 14. Лётнаб (лётчик-наблюдатель) А. Д. Алексеев. Из домашнего архива Д. А. Алексеева



Илл. 15. Лётная группа «Красина». 1 ряд: 2-й пилот Страубе, 1-й пилот Чухновский, лётчик-наблюдатель Алексеев. 2 ряд: механики Федотов и Шелагин. Почтовая карточка 1928 г.

шутками нередко выводил из себя некоторых. Алексеев делал это, впрочем, не зло, а со всем своим добродушием и никто на него за это не сердился. Он прекрасно знал своё дело. Он был одновременно и лётчиком-наблюдателем, и радистом, что было, конечно, чрезвычайно ценно» (Самойлович, 1930. С. 21).

Писатель и журналист Эмилий Львович Миндлин (1900–1981), участник героического похода «Красина», описывая всех членов лётной группы, так писал об А. Д. Алексееве: «... очень высокий, с молодыми насмешливыми глазами, на редкость спокойный и находчивый человек.

Он был мастер на все руки. Изобретательность его не однажды спасала положение дел. Уже в середине похода, незадолго перед отлётом нашего “ЮГ-1”, Шелагин обнаружил отсутствие кренометра — прибора, определяющего степень наклона самолёта. Алексеев создал прибор буквально из ничего. Он раздобыл на судне кусок водомерной трубки, над огнём согнул его край, запаял и получил таким образом необходимую трубочку с закрытым дном. Однако гораздо сложнее оказалось подыскать и приготовить жидкость, годную для креномера: жидкость, которая не смачивала бы стекло и в которой воздушный пузырёк был бы ясен и хорошо виден. Алексеев перепробовал десятки различных жидкостей, под конец остановился на хинной настойке. <...> Креномер, кустарным способом, сделанный в последнюю минуту лётнабом [лётчик-наблюдатель. — Авт.], выручил лётчиков. Алексеев был фотографом, химиком, радистом. Каждая из этих специальностей пригодилась.

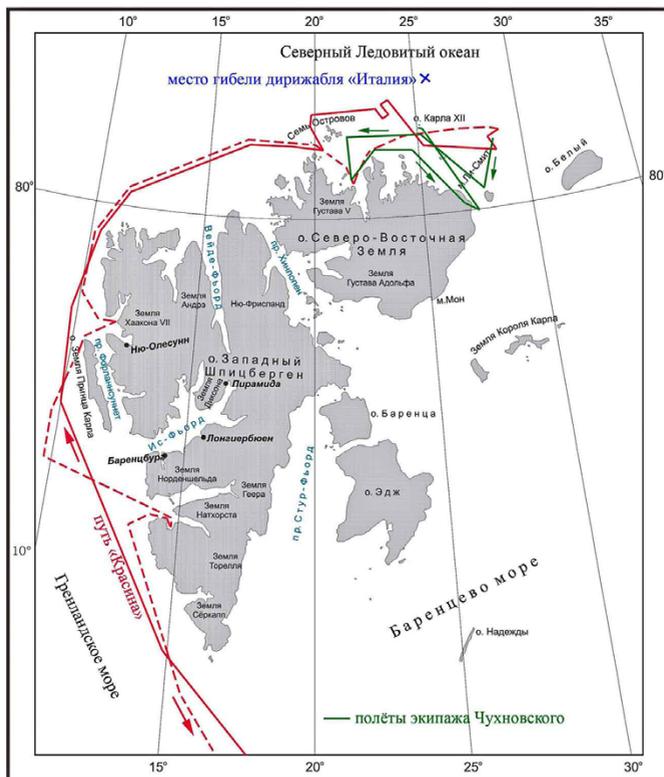
Алексеева в экспедиции любили как милого шутника. Однажды, когда “Красин” стоял во льдах, Алексеев показался на палубе ледокола в фуражке с белом летним чехлом.

— Анатолий Дмитриевич, Арктика! Лёд и мороз минус восемь, а вы в летней фуражке!

Алексеев поднёс к козырьку руку:

— Согласно приказу Реввоенсовета, обязан, как военный лётнаб, в июне месяце носить летнюю форму» (Миндлин, 1972. С. 41).

«Красин» был в то время самым мощным ледоколом в мире, но на этот раз ему пришлось нелегко. Арктическое лето только начиналось, ледовая обстановка оставалась тяжёлой. День за днём ледокол с трудом прокладывал себе дорогу к лагерю Нобиле, проходя по 100–150 метров в час (илл. 16). Была обломана лопасть



Илл. 16. Схема движения «Красина» и полётов «Красного медведя» в 1928 г.

левого винта, повреждено рулевое управление. Пришлось подключить к поискам экипаж Чухновского.

Для производства полётов необходима была взлётная площадка, которую экипаж нашёл в полутора милях от ледокола. Площадь ледяного поля составляла $1 \times 1,5$ км.

Необходимо отметить, что «Юнкерс» Чухновского не был облётан — его погрузили на ледокол непосредственно из заводских ящиков. Кроме этого, ни один из членов экипажа ранее не летал на самолётах данного типа.

Как только корабль пришвартовался ко льду, палубная и машинная команды начали выгрузку брёвен и досок для устройства помоста, по которому должен был быть спущен наш тяжёлый са-

молёт. Идея и конструкция помоста принадлежали Б. Г. Чухновскому. Работы по устройству помоста и спуску самолёта, которыми руководил Чухновский, продолжались всю ночь 7-го июля. Помост сделали красинцы из брёвен и досок. Покатая площадка помоста была покрыта толстым слоем машинного масла, а самолёт заранее поставлен на лыжи. Красинцы под руководством экипажа за 10 минут на руках спустили на ледяное поле тяжёлую машину (илл. 17). К 11 часам утра навесили крылья, заправили топливные баки. Лётчики опробовали работу моторов.

На льду трудился почти весь экипаж «Красина». Одни тащили плоскости самолёта, другие катили бочки, третьи несли брёвна и доски для помоста, четвёртые приводили в порядок взлётное поле — выравнивали лопатами бугры, опасные участки поливали яркой анилиновой краской, чтобы было видно лётчикам (Самойлович, 1930. С. 99). В последний момент вспомнили об опознавательных знаках на самолёте — красных звёздах. Их поручили нарисовать корреспондентам Давиду Ефремовичу Южину (1892–1939) и Э. Л. Миндлину (Миндлин, 1972. С. 80–82).



Илл. 17. Спуск самолёта на ледяное поле. Иллюстрация из книги: Самойлович Р. Л. S.O.S. в Арктике. Экспедиция «Красина». — Берлин : изд-во «Петрополис», 1930. — С. 262

Механики авиагруппы — Шелагин и Федотов — готовили машину к работе. *«К полуночи самолёт должен быть готов к старту. Но не так просто заставить работать застоявшиеся моторы в этой температуре. По десять раз Федотов с Алексеевым виснут на желтых лопастях пропеллеров, пытаясь завести моторы. Моторы стреляют, чихают, подхватывают винт на два оборота или толкают его в обратную сторону, а идти не хотят.*

— Выключено?

— Выключено!

— Контакт?

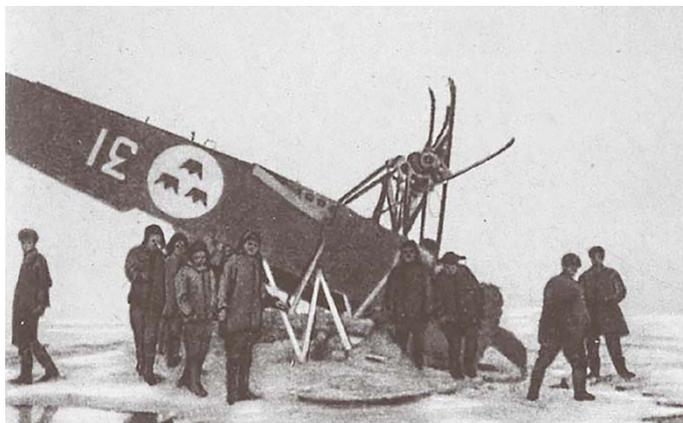
— Есть контакт!

— Раз!.. два!.. три!..

Алексеев и Федотов, взявшись за руки, дергают винт, а голова Страубе, крутящего ручку пускового магнето на самолёте, мотается за козырьком. Эта переключка продолжается битый час. Наконец, все три пропеллера образуют прозрачный сверкающий диск, из-под которого к хвосту машины летят целые снежные вихри. Дан полный газ. Моторы прогреты, и Чухновский делает пробную рулёжку» (Шпанов, 1928. С. 170).

К вечеру дежурный радист принял диковинную радиограмму: *«Охота тебе, Ваня, в радиорубке сидеть. Брось, иди чай пить»*. Это лётчик-наблюдатель Алексеев пробовал свою радиостанцию на самолёте. И только записав содержание радиограммы, радист понял, что с ним говорят на расстоянии 250 метров (Самойлович, 1930. С. 107).

На 8 июля был назначен пробный полёт. Утро было туманное, но Чухновский решил не откладывать полёт. Командир, Страубе, Шелагин и Алексеев попрощались с провожающими и сели в самолёт. Три двигателя самолёта заработали, и «Юнкерс» рванулся по ледяному полю. Пробежав не более 150 метров, самолёт взмыл в воздух. Во время взлёта правая лыжа подскочила на бугре и зацепила ледяную корку — оборвался крепящий трос, и лыжа беспомощно повисла. Посадка с повреждённой лыжей была опасна. Делая круги над полем, Чухновский вызвал сперва к себе *«товарища Шелагина, а потом товарища Алексеева и сообщил им, что нужно приготовиться к сносу шасси при посадке, предупредив их, чтобы они сняли очки-консервы, обычно не поклеенного и потому бьющегося стекла»*. Сели тяжело, но без аварии, а лыжу при помощи моряков механики починили (Чухновский, 1929. С. 167, 169).



Илл. 18. Потерпевший аварию самолёт шведского лётчика Э. Лундборга. Фото из открытых источников

Обстановка тем временем становилась всё более тревожной. Бесследно исчез самолёт «Латам-47» прославленного норвежца Р. Амундсена, вылетевший на помощь итальянцам. Шведский лётчик Эйнар Лундборг (Einar Lundborg) (1896–1931) сумел разыскать лагерь и вывезти больного Нобиле. Но при повторной посадке пилот потерпел аварию (илл. 18) и сам стал пленником дрейфующих льдов. Кроме того, из лагеря ушли итальянские штурманы Филиппо Цаппи (Filippo Zappi) (1896–1961) и Адальберто Мариано (Adalberto Mariano) (1898–1972), а также шведский метеоролог Финн Мальмгрен (Finn Malmgren) (1895–1928). Видя на горизонте горы Шпицбергена, они решили пойти за помощью. Прошло уже шесть недель, а об этой группе ничего не было известно.

Вечером 10 июля над ледовым аэродромом стоял плотный туман. К 15 часам туман рассеялся. Моторы самолёта уже работали, и пропеллеры мерно разрезали воздух, третий двигатель подготавливался к работе. Лётчики Чухновский и Страубе уже сидели у рулей. Грузный лётнаб Алексеев располагался в своей кабине, а длинноногий кинооператор Вильгельм Иосифович Блувштейн (1901–1972) втаскивал свой тяжёлый киноаппарат с массивной треногой в небольшую дверцу кабины. Чухновский дал газ, и самолёт рванулся вперёд (Самойлович, 1930. С. 114, 115).

Б. Г. Чухновский поднял в воздух свой самолёт: *«Нас летело 5 человек: лётчик-наблюдатель Алексеев, он же — наша радио-*

надежда, оправдавшаяся на многие сотни процентов; второй пилот Страубэ, механик Шелагин и кинооператор Блузитейн, <...> с громадной готовностью исполнявший все приказания и распоряжения А. Д. Алексеева в полёте, направленные главным образом к уменьшению занимаемой им и его аппаратурой кубатуры в кабине, что при его громадном росте заставляло его то складываться пополам, то служить подножкой Алексееву для производства аэронавигационных наблюдений, то переносивший мне радиограммы, и наконец я.

Первым группу на льду увидел Шелагин — он видел 5 человек. Лётчик-наблюдатель [Алексеев. — Авт.] дал наиболее точную картину виденного на льдине, как это выяснилось при приходе на “Красин”. Он хорошо видел двух человек, близко находившихся друг от друга, почти рядом, и как бы распростёртого на льду человека на некотором расстоянии от первых двух» (Чухновский, 1929. С. 175, 176, 179).

Сесть было негде. Возвращаясь к «Красину», Борис Григорьевич попал в полосу тумана и пошёл на посадку. Он посадил самолёт на льдину недалеко от берега острова Карла XII (архипелаг Шпицберген. — Авт.), снеся при этом шасси и поломав два винта.

Лётнаб Алексеев и механик Шелагин установили мачту для радиосвязи с «Красиным» и сообщили на ледокол местонахождение потерпевшего аварию самолёта. Если бы не радио Алексеева, чухновцы также оказались бы затерянными во льдах. Совершив неудачную вынужденную посадку, экипаж ЮГ-1 «Красный медведь» сообщил на «Красин» об отказе от помощи до тех пор, пока на борт ледокола не будут подняты участники экспедиции Нобиле. Алексеев передал следующее сообщение Чухновского: «...Сели на торосистое поле, в миле от берега. <...> В конце пробега снесло шасси. Сломано два винта. Все здоровы. Запасы продовольствия на две недели. Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена. Чухновский». В первый момент отказ чухновцев от немедленной помощи вызвал у всех растерянность. Как!? Прежде спасти чужих, а уж потом наших? Отказ экипажа Чухновского принять помощь ледокола до спасения итальянцев вызвал в те дни восхищение всего мира. Имя нашего лётчика за несколько часов облетело всю планету и летом 1928 г. он стал самым популярным человеком Земли (Миндлин, 1972. С. 99, 100, 168).

В отличие от советских авиаторов и моряков, дух части зарубежных экспедиций, по словам Миндлина, отравляли нездоровое соперничество, погоня за сенсацией, даже авантюризм. Например, лётчик Шюберг (Schuberg) снял с льдины совершенно невредимого Лундборга, хотя на льдине находились раненые, нуждавшиеся в помощи в первую очередь. Не менее странно прозвучало заявление самого Лундборга представителям прессы, что целью его полёта на льдину Нобиле было, прежде всего, «*вырвать добычу из-под носа большевиков!*» (Миндлин, 1972. С. 78).

Ледовый лагерь экипажа просуществовал пять дней. Продуктов у экипажа было на две недели. К бортовым запасам добавилось мясо двух оленей, застреленных на побережье острова.

Экипажу приходилось спать по очереди внутри самолёта. Труднее всего устроиться на ночлег в самолёте было самым длинным из участников — кинооператору Блувштейну и лётнабу Алексееву. Большой, с улыбочивыми глазами, Алексеев добродушно подшучивал над самим собой. Как всегда, он облегчал товарищам жизнь на льду своей поистине неистощимой находчивостью, был, что называется, мастером на все руки. Он проявлял эту находчивость не только, когда надо было заменить самоделькой недостающий прибор, и не только, когда надо было обеспечить работу радиостанции на льду — ведь от работы радиостанции самолёта зависело спасение всего экипажа! Во время вынужденного сидения на льдине обнаружилось, что лётчики не захватили с собой ложек и посуды. Алексеев немедленно взялся за изготовление кухонной утвари из жестяных консервных банок (Самойлович, 1930. С. 170; Миндлин, 1972. С. 168).

Поскольку спасательному судну «Браганца» (Braganca) уже не было смысла продолжать плавание на восток для поиска потерпевших крушение, оно 13 июля сделало остановку в 22 километрах севернее острова Скорсби (Scoresby) и в 25 километрах северо-восточнее мыса Вреде (Vrede). Капитан судна Дж. Романья Манойя (Romagna Mannoia) приказал отправить патруль с маленькими санями, которые можно было тащить вручную, на мыс Вреде, где приземлился Чухновский со своим «Юнкерсом», сломавшим при посадке шасси.

Доставив русским лётчикам лыжи и прочее снаряжение, необходимое для ледового перехода, патруль вместе с ними должен был прибыть на «Браганцу», которая будет ждать их в 25 километрах

от мыса Вреде. Чтобы преодолеть это расстояние, потребовалось шестнадцать часов утомительного перехода. Но «Юнкерс», как оказалось, приземлился немного южнее мыса Вреде — во фьорде Рийп (Rijp), у западного берега Земли Оскара II (Oscar II Land).

Очень сердечной была встреча с русскими; извещенные по радио, они, оказывается, ждали прибытия «Красина». Несколько часов спустя ледокол показался на горизонте (Нобиле, 1984. С. 49).

15 июля «Красин» подошёл к лётной группе, а 16 июля самолёт разобрали и погрузили на ледокол, и отправились в Кингс-Бей (Kings Bay) (Чухновский, 1929. С. 181, 182).

Как выяснилось позже, экипаж Чухновского обнаружил не трёх, а двух человек — Ф. Цаппи и А. Мариано. Шведа к тому времени уже не было в живых, а за третью человеческую фигуру лётчики приняли разложенную на льду одежду.

Обнаружив двух итальянцев, авиаторы тем самым сузили район поисков остальных. 12 июля «Красин» подошёл к месту, указанному Чухновским, и взял на борт Цаппи и Мариано. В тот же день были сняты со льда и все остальные оставшиеся в живых участники полёта на «Италии». Затем ледокол направился к месту посадки самолёта Чухновского.

Передав спасённых на борт итальянского судна «Читта ди Милано» (Città Di Milano) и оставив в Кингс-Бее самолёт с экипажем, «Красин» пошёл в норвежский порт Ставангер (Stavanger) для устранения повреждений, полученных во время операции. Отсюда 24 августа ледокол отправился в новый поход — теперь на поиски людей, унесённых оболочкой дирижабля. Тайной оставалась и судьба самолёта «Латам-47» (Latham) Р. Амундсена.

Этот рейс оказался безрезультатным. 1 сентября, когда ледокол миновал остров Медвежий, по радио получили сообщение о том, что у северных берегов Норвегии найден поплавок гидросамолёта «Латам». Теперь трагическая судьба его экипажа и самого Амундсена не вызывала сомнений. «Красин» пошёл к мысу Нордкап (Nordkapp), поднялся почти до 82° с.ш., а оттуда спустился к Земле Франца-Иосифа. На всём маршруте не было замечено следов пропавшего дирижабля. Надвигалась полярная зима, со времени катастрофы прошло уже три месяца, пора было сворачивать спасательные работы. «Красин» получил приказ возвращаться домой. Восемь погибших членов экипажа дирижабля,



Илл. 19. Полярный лётчик
М. С. Бабушкин.
Почтовая карточка.
Худ. К. И. Максимов, 1929 г.

девять погибших спасателей — таков печальный итог.

За время поисковых работ иностранными пилотами было совершено всего две удачных посадки на лёд: швед Э. Лундборг вывез Нобиле, а затем самого Лундборга, потерпевшего аварию, снял с льдины лётчик Шюберг. На этом фоне выгодно отличались действия советских авиаторов Б. Г. Чухновского и Михаила Сергеевича Бабушкина (1893–1938) (илл. 19). Советская пресса писала: «1928 г. останется надолго памятен блестящим участием советских лётчиков Чухновского, Бабушкина, Страубе, Алексева в спасательных экспедициях “Красина” и “Малыгина”» («Красная вечерняя газета»,

3.02.1933 г.). *«Русские дали европейской цивилизации первый урок»*; *«Мы смотрели на Россию широко раскрытыми глазами»*, — писали иностранные газеты. Весь мир в те дни рукоплескал подвигу советских полярников — моряков, лётчиков, учёных (Шпаро, 1987. С. 26).

Отношения между иностранцами глубоко поразили советских людей. Анатолий Дмитриевич, в частности, спустя много лет говорил об этом так: *«Люди, казавшиеся мне сильными и мужественными, способны значительно меняться под влиянием тяжёлых обстоятельств. Одни собирают в кулак волю и силы. Другие теряются. Думаю, что к таким людям можно отнести и Нобиле. После катастрофы он заметно утратил власть над собой и окружающими. Утратил ответственность руководителя экспедиции. Командир, покинувший подчинённых в трудную минуту, уже не командир. Можно искать и находить оправдание его поступку. Нобиле занимался этим пять десятилетий. Меня он не убедил. Мне было тогда двадцать шесть лет, и урок “Италии” я запомнил на всю жизнь»* (Кублицкий, 1988. С. 184).

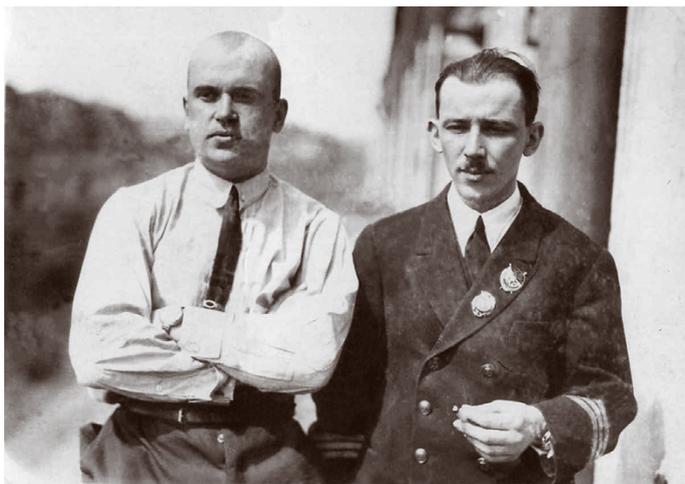
8 октября в Большом театре чествовали героев «Красина» и «Малыгина». Постановлением Президиума ЦИК СССР участ-

ников экспедиции наградили орденами, том числе летный состав «Красина» — Чухновского, Страубе, Алексеева и Шелагина орденами Красного Знамени («Красный Север», 1928, № 236), высшей наградой страны на то время.

Для Чухновского и Алексеева (илл. 20) общественное признание их заслуг было ценно вдвойне. В походе «Красина» на помощь итальянцам они продемонстрировали огромные возможности авиации и радио в Арктике, а также результаты совместного применения самолёта и ледекола.

После завершения спасательной экспедиции А. Д. Алексеев совершил обширное турне по родной стране — от Москвы до Сахалина, выступая с рассказами о подвигах соотечественников в далёкой Арктике перед молодёжью, рабочими и колхозниками, интеллигенцией, военнослужащими. 3 ноября Анатолий Дмитриевич вместе с несколькими участниками экспедиции выехал из Москвы и только в начале 1929 г. они вернулись обратно. Только из крупных городов Алексеев посетил города Вятку [Киров], Пермь, Свердловск [Екатеринбург], Челябинск, Омск, Новосибирск, Томск, Красноярск, Иркутск, Благовещенск, Уссурийск, Владивосток (РГАЭ. Ф. 1147).

В 1969 г. режиссёром Михаилом Константиновичем Калатозовым (1903–1973) был снят советско-итальянский фильм «Красная



Илл. 20. А. Д. Алексеев и Б. Г. Чухновский [1928–1929].
Из домашнего архива Д. А. Алексева

палатка», посвящённый экспедиции дирижабля «Италия». Роль Чухновского исполнял Никита Сергеевич Михалков, а Алексеева — Юрий Владимирович Назаров. Сами герои спасения «Италии» оценивали фильм весьма критично. Они считали, что подвиг советских авиаторов и моряков изображался как частный эпизод, вне связи со всей предшествующей борьбой русского народа за освоение Крайнего Севера. Высказывались претензии к актёрам, которые, по мнению Чухновского и Алексеева, исполнили свои роли поверхностно, в стиле мелодрамы, без глубокого психологического проникновения. «*Врут, как очевидцы*», — со свойственной ему иронией высказался по поводу фильма Анатолий Дмитриевич (Морозов, 1979. С. 3–4, 37, 38). Интересно то, что некоторые кадры фильма, связанные с радиолюбителем Н. Р. Шмидтом, сняты в г. Загорске (ныне г. Сергиев Посад), на родине А. Д. Алексеева.

В конце 1928 г. А. Д. Алексеев на основе опыта предыдущих полётов подготовил «Проект работы самолёта в Карском море в навигацию 1929 года», в котором обосновывал необходимость присутствия самолёта в Арктике «*для быстрого и безопасного прохода судов*». В проекте Анатолий Дмитриевич приводит примеры исследований Арктики иностранными учёными и обосновывает её изучение советскими учёными «*для сохранения приоритета в исследованиях Арктики*». В тексте документа приведены тщательно рассчитанные расстояния от пункта к пункту и полётные часы, намечены базы горючего по маршрутам полётов с количеством горюче-смазочных материалов на них, даны расходные сметы на снаряжение, оборудование, ГСМ. Как радиоспециалист он приводит соображения по работе радио в Арктике: какие лучше применять типы приёмников и передатчиков, радиоантенн, батарей и т. п. Рассматривает он также, и какие типы самолётов наиболее пригодны для работы в Арктике и, ссылаясь на опыт работы с Б. Чухновским, а также ссылаясь на опыт других лётчиков, предлагает «Юнкерс-13» (Junkers F.13) (РГАЭ. Ф. 1147).

3 ЗАРОЖДЕНИЕ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ (1929–1932 гг.)

С 1928 г. и по декабрь 1929 г. Алексеев состоит в должности старшего инспектора-наблюдателя, а с декабря 1929 г. по апрель 1930 г. служит старшим инженером Научно-исследовательского института военно-воздушных сил (НИИ ВВС) РККА в г. Москве. Во время работы в НИИ он конструирует бортовую радию для намеченного на лето 1929 г. перелёта наших авиаторов в Америку (Морозов, 1979. С. 38). В мае 1930 г. Алексеева увольняют в резерв РККА.

1929 г. стал важным рубежом в освоении Севера. Стартовала первая пятилетка. В короткий срок удалось восстановить народное хозяйство страны от разрухи Гражданской войны. После первых успехов всё казалось осуществимым, ставились большие задачи, повсеместно людей охватил невиданный до этого энтузиазм.

Освоение высоких широт шло по двум основным направлениям: становление промышленности и развитие транспорта. С первых дней советской власти в г. Новосибирске начал функционировать Комитет Северного морского пути (Комсеверпуть). Ежегодно из европейской части страны в устья сибирских рек проводилось от трёх до шести торговых судов — так называемые Карские товарообменные экспедиции. К концу 1920-х гг. скептическое отношение к этому вопросу в Москве изменилось на положительное.

В 1929 г. на базе Комитета был организован транспортно-промышленный комбинат под тем же названием — Комсеверпуть. Масштаб работ возрос многократно, в том году на Обь и Енисей направили сразу 26 пароходов за сибирским лесом.

Чтобы провести такой караван через Карское море, требовалось соответствующее обеспечение. Впервые для ледовой проводки выделили самый мощный по тем временам ледокол «Красин». Большой удачей для организации воздушного обеспечения предстоящей экспедиции явилось знакомство двух энтузиастов полётов в Арктике, Б. Г. Чухновского и А. Д. Алексеева, с молодым сотрудником Народного комиссариата торговли Марком Ивановичем Швелёвым (1904–1991), недавним студентом факультета



Илл. 21. В радиолaborатории. Подготовка к экспедиции 1929 г.
Сидят: второй слева — начальник экспедиции полярный летчик
Б. Г. Чухновский, штурман-радиотехник А. Д. Алексеев (второй справа).
Стоят: пилот Страубе (первый справа).
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

воздушных сообщений Петроградского института инженеров путей сообщения.

Еще до красинского похода Чухновский вместе с Алексеевым продумали план авиационной работы в Арктике (илл. 21). Они намеревались уже в 1928 г. участвовать в проводке судов Карской экспедиции. Ими был подписан проект организации воздушной разведки льдов в Карском море в навигацию 1928 г. В этом проекте было предусмотрено перелёт одномоторного поплавкового «Юнкерса» в Арктику, доставка для него горючего на ледоколе, намечены маршруты полётов и базы, перечислено необходимое оборудование для самолёта (Морозов, 1979. С. 23).

М. И. Шевелёв вспоминал об этой встрече: *«Начну с того, как пришла судьба. Она пришла в лице двух весёлых военморлётчиков, как тогда называли военно-морских лётчиков. Это были Борис Григорьевич Чухновский и Анатолий Дмитриевич Алексеев. Они пришли в тогдашний Наркомторг разыскивать киноленту, которая была снята во время поездки Чухновского по Европе с докладами об экспедиции Нобиле. На весь мир гремели тогда наши лётчики. В то время это было политически невероятное событие — сегодня даже трудно это себе представить»* (Шевелёв, 1999. С. 4).

Эти двое весельчаков сумели за короткое время уговорить М. И. Шевелёва перейти со скучной канцелярской работы в Наркомторге, где он ведал авиационным импортом (Алексеев, 1937. С. 158), в объединение «Комсеверпуть». Втроём они образовали инициативную группу по созданию авиационной службы при Комсеверпути. С помощью редактора «Известий» Ивана Михайловича Гронского (1894–1985) они вышли на писателя Алексея Максимовича Горького (1868–1936), а через того — на народного комиссара по военным и морским делам Климента Ефремовича Ворошилова (1881–1969), который распорядился выделить им гидросамолёт из состава ВВС ЧФ.

Прежде чем перегнать «трофей» на Север, пришлось позвонить с его переоборудованием для целей ледовой разведки. Опыт полётов Чухновского показывал, что самолёт не должен быть привязан к базовому пароходу, а обязан действовать автономно, самостоятельно, с необжитых берегов. Для этого, помимо палаток, спальных мешков и прочего, необходима была надёжная радиостанция, которая могла бы связываться с морскими судами в воздухе, с земли и воды. В воздухе проблем не было: на крыле самолёта стояла маленькая динамо-машина с пропеллером, во время полёта пропеллер вращался, вырабатывая ток, и рация работала. Антенна при этом выпускалась за борт и выполняла свои функции. Для работы с поверхности земли или воды нужны были специальный мотор с генератором и складная мачта для антенны. Эту мачту сконструировал и изготовил лётчик-умелец А. Д. Алексеев. Необходимые генератор и мотор удалось достать Шевелёву, пользуясь своими связями в Наркомторге (Бурлаков, Шишкин, 2017. С. 12).

В мае 1929 г. акционерное общество «Комсеверпуть», занимавшееся экспортом леса из северных районов Сибири, заинтересовалось возможностью использования самолёта для ледовой разведки, обеспечивающей поиск оптимальных путей продвижения караванов судов. С 1929 г. началась систематическая работа самолётов для обслуживания карских экспедиций Комсеверпути. 1 июля 1929 г. Президиум советской группы «Аэроарктика» рассмотрел план воздушной экспедиции для поддержки Карской экспедиции, разработанный лётчиком Б. Г. Чухновским (илл. 22). Полёт предполагалось совершить по маршруту Архангельск — Маточкин Шар — остров Диксон — и далее на Северную Землю



Илл. 22. Экспедиция 1929 г. Начальник экспедиции, командир самолета «Дорнье-Валь», полярный летчик Б. Г. Чухновский. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

для определения там астрономических пунктов и аэрофотосъёмки. «Аэроарктика» поддержала проект. Самолёт «Дорнье-Валь» (Dornier «Wal» или Do. J «Wal»), получивший персональное имя «Комсеверпуть № 1» с экипажем в составе командира корабля Б. Г. Чухновского, второго пилота Георгия Александровича Страубе (1902–1941), лётчика-наблюдателя и конструктора-радииста А. Д. Алексеева (илл. 23) и бортмеханика А. С. Шелагина совершил перелёт в Арктику по маршруту Севастополь — Таганрог — Сталинград — Самара — Рыбинск — Архангельск — Югорский Шар — Карское море — Диксон — Красноярск. В августе 1929 г. этот самолёт начал ледовую разведку в Карском море. Это была первая длительная систематическая разведка льдов для обеспечения навигации по Северному морскому пути (Самойлович «а», 1933. С. 35; Яковлев, 1982. С. 359). Экипаж должен был обеспечивать ледовой разведкой караван ледокола «Красин». Пролетая над ледоколом при первой встрече, экипаж передал радио: «Приветствуем ледокол с началом совместной работы в Карском море». На самолёте шли Чухновский, Страубе — пилотами, лётчик-наблюдатель и конструктор-радиист Алексеев, бортмеханик Шелагин, и сотрудник Комсеверпути Шевелёв (Зингер, 1930. С. 61; Зингер «а», 1932, с. 23). После выполнения разведочного полёта

экипаж вернулся к каравану. 20 августа с «Леонида Красина» заметили самолёт. Он рулил к кораблю, работая одним мотором. Его приняли на буксир. Экипаж поднялся на палубу по штормтрапу. Один из моторов самолёта сдал во время полёта, сделал несколько выхлопов и заглох. Над открытым морем лопнул вертикальный валик мотора. Лётчик-наблюдатель Алексеев, взойдя на борт «Леонида Красина», сказал: *«Теперь нам остаётся ещё посадка на лёд, и всё будет ол райт»* (Зингер, 1930. С. 94).

Таким образом, полётами лётчиков Б. Г. Чухновского, М. С. Бабушкина, Г. А. Страубе и А. Д. Алексеева началась систематическая ледовая разведка над морями Арктики (Сузюмов, 1981. С. 37). Сам Анатолий Дмитриевич утверждал, что *«самолёт — оружие ледовой разведки весьма действенное»* (РГАЭ. Ф. 1147).

16 сентября 1929 г. самолёт «Комсеверпуть № 1», имея на борту пилота Б. Г. Чухновского и лётчика-наблюдателя А. Д. Алексеева, поднялся из бухты Диксона и лёг курсом на Северную Землю. По донесению экипажа, первоначально полёт протекал успешно, и лётчики рассчитывали благополучно достичь намеченной цели. Но от Пясинского залива обстановка резко изменилась: самолёт попал в полосу густого тумана и от мыса Михайлова вынужден



Илл. 23. Штурман-радиот А. Д. Алексеев.
Экспедиция Б. Г. Чухновского, 1929 г.
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

был повернуть назад. Несмотря на неудачу, этот полёт принёс ценные сведения. Лётчики установили существенную неточность карт гидрографического управления: было открыто более сотни больших и малых островов, не помеченных на картах (Белов, 1959. С. 355)

С декабря 1929 г. А. Д. Алексеев служит в должности старшего инженера в НИИ ВВС РККА. В мае 1930 г. А. Д. Алексеев уволен в резерв РККА и перешёл на работу старшим лётчиком-наблюдателем, временно исполняющим должность (врид) начальника радиочасти НИИ ВО ГВФ.

В феврале 1930 г. руководство Комсверпути заказало в Италии еще две машины с моторами BMW.VI. (Котельников, 1995. С. 30). Весной, когда в Комсверпути начали готовиться к следующей навигации в Карском море, естественно, стал вопрос об усилении воздушной разведки. Наркомат внешней торговли, в систему которого входил Комсверпуть, добился валютных ассигнований на закупку еще двух летающих лодок у германской фирмы «Дорнье» (Dornier), один из заводов которой находился в итальянском городе Пизе. За гидросамолётом «Комсверпуть-2» командировали в Италию морского лётчика И. К. Иванова. Командиром «тройки» Чухновский рекомендовал Алексеева: «На-



Илл. 24. На переднем плане остров Конус.
Левее его — бухта Самолётная острова Диксон.
Фото А. В. Никулина. МАКЭ, 2018 г.

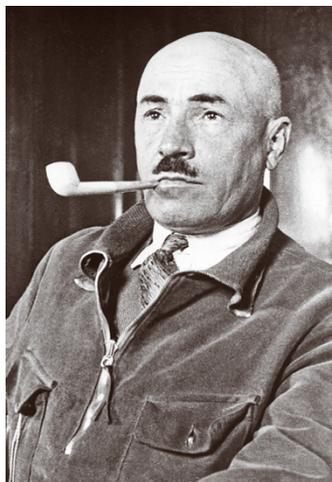
дежнее Анатолия Дмитриевича нам человека не найти, — заявил Борис Григорьевич председателю Комсеверпути Борису Васильевичу Лаврову, — и вовсе не беда это, что по специальности он не пилот, а летнаб. <...> Алексеев чувствует себя на самолёте хозяином, душой болеет за машину. <...> Да и в Арктике он, можно сказать, свой человек». Тем более что Анатолий Дмитриевич знал немецкий язык, хотя и не очень хорошо (РГАЭ. Ф. 1147).

Председатель «Комсеверпути» Борис Васильевич Лавров (1886–1941) (илл. 24), подумав, согласился. Бывалый руководитель, большевик с дооктябрьским стажем, он умел присматриваться к людям, оценивать их по деловым и личным качествам. Сам в ту пору отнюдь еще не полярник (в недалеком прошлом наш торгпред в Афганистане), Борис Васильевич был по природе своей вожаком, организатором. Он быстро схватывал суть дела, будь то сплав леса по Енисею, заготовка пушнины в Таймырской тундре или проводка кораблей по Карскому морю.

Лавров сказал Алексееву:

«— Ну, Анатолий Дмитриевич, ни пуха, ни пера... Авось солнечная Италия окажется для вас не страшнее суровой Арктики... — Постараюсь, Борис Васильевич, — кивнул Алексеев».

Группа через Берлин отправилась в Италию. В Пизе на заводе фирмы «Дорнье» Анатолий Дмитриевич показал себя приемщиком настырным, въедливым. Выполняя его требования, скуповатые сдатчики со скрежетом зубным сливали горючее в воздухе. Сливали не зря: надо же полярному авиатору проверить и эту особенность экспедиционной машины — особенность, предусмотренную заказом на случай вынужденной посадки. И конечно уж, добился Анатолий Дмитриевич наилучшего оборудования по своей аэронавигационной части. С военного варианта самолёта убрали турели, пилоны бомбодержателей, зашили люк задней стрелковой



Илл. 24. Лавров Борис Васильевич. Фото из открытых источников

точки, усилили набор и утолщили обшивку в задней части лодки. Круглый люк в носовом отсеке оставили, но снабдили его козырьком для защиты от ветра и съёмной крышкой. Предусмотрели и установку радиопеленгатора. Радиостанция теперь питалась не от «ветрянки», а от привода компрессора. Заказ был выполнен заводом в г. Финале-Марина (Finale Marina). Первая машина, получившая название «Комсеверпуть-2», вылетела из Пизы, 29 июля 1930 г. Перелёт из Пизы в Одессу с посадкой в Константинополе осуществлялся пилотом-итальянцем Джованни Де-Бриганти (Giovanni De Briganti (1892–1937)) под руководством советского штурмана Алексева. В августе прилетела и вторая машина. Из Севастополя уже советские пилоты повели «Дорнье-Валь» по маршруту Севастополь — Таганрог — Самара — Архангельск — о. Колгуев (Морозов, 1979. С. 42; Котельников, 1995 С. 30, 31).

Заграничный гидроплан наши лётчики быстро окрестили русским именем «Дарья» (Стругацкий, 1984. С. 201), но также называли и «Валей». Машина имела просторный фюзеляж, где можно было разместить всё необходимое для автономного базирования; самолёт имел необходимую дальность и продолжительность полёта. Однако имелись проблемы с запуском двигателя, которые, впрочем, решил А. Д. Алексеев. Он установил на самолёте «Комсеверпуть-1» небольшой мотоциклетный мотор, который помогал заводить мотор самолёта в суровых условиях Арктики. Этой идеей Анатолия Дмитриевича долго пользовались полярные лётчики, пока на самолётах не появились турбины (Бурлаков, Шишкин, 2017. С. 14).

С этого, собственно, и началась регулярная полярная авиация. Общий успех полётов был очевиден, капитаны морских судов на перебой заказывали обстановку, никто уже не отрицал значения ледовой разведки.

Кстати, две новые летающие лодки «Дорнье-Валь» были построены в Италии опять же с помощью М. Горького с учётом накопленного на первой машине опыта полётов в Арктике.

В навигацию 1930 г. работа по обслуживанию Карских экспедиций самолётами была значительно усилена — уже три самолёта обслуживали арктическую навигацию: «Комсеверпуть № 1» — лётчик Б. Г. Чухновский, «Комсеверпуть № 2» — лётчик И. К. Иванов и «Комсеверпуть № 3» — лётчик А. Д. Алексеев (Вердеревский, 1931. С. 45–47). На этот раз уже 46 судов участвовали в Карской операции и всем трём авиаторам пришлось поработать с полной

отдачей, покрыв полётами огромные территории (Островский, 1933. С. 69). Б. Г. Чухновский тогда писал: «*Два вновь построенных самолёта на опыте полетов 29 года с новейшими усовершенствованиями являются лучшими самолётами для работы в Арктике*» (Котельников, 1995. С. 30).

30 августа в юго-западной части моря (Карского. — *Авт.*) начал работу прибывший из Архангельска самолёт «Комсеверпуть-3», которым командовал А. Д. Алексеев. Лётчиками на нём были А. С. Демченко и К. М. Ренкас, бортмехаником А. С. Шелагин.

Благодаря регулярным полётам экипажа А. Д. Алексеева, продолжавшего вести наблюдения в западной части Карского моря, картина дальнейших изменений в ледовом состоянии представлялась вполне отчётливо. Первый полёт 9 сентября на северо-восток от южных проливов, на расстояние около 160 миль от них, установил отсутствие льда в Карских воротах, а ледовые разведки 18 и 23 сентября осветили положение льдов у восточных побережий Новой Земли. Во время разведки, произведённой 18 сентября, самолёт долетал до залива Литке. Северная часть пути была пройдена при сплошном снегопаде, перемежавшемся с туманом, вследствие чего самолёт был вынужден на некоторое время спуститься для очистки от снега воздухоприёмных трубок показателя скорости.

30 сентября «Комсеверпуть-3» улетел из бухты Варнека (илл. 25, 26). Экипаж А. Д. Алексеева за это время совершил над



Илл. 25. Заправка самолёта «Комсеверпуть-3» на берегу бухты у пос. Варнека. 1930 г. Фото из фондов НОКМ

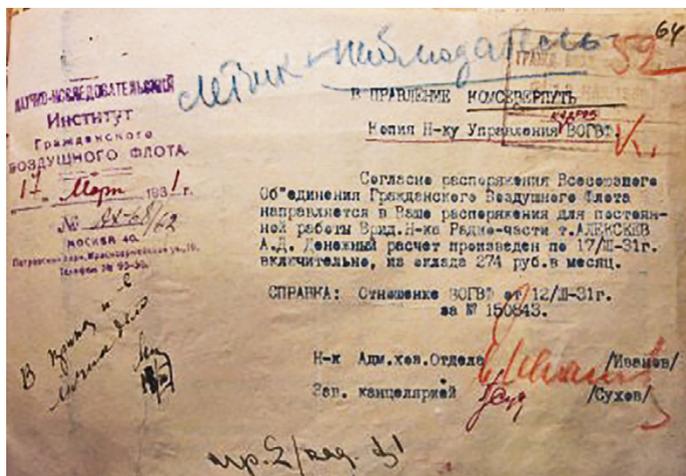


Илл. 26. Бухта и посёлок Варнека.
Фото Ю. С. Барановой. МАКЭ, 2010 г.

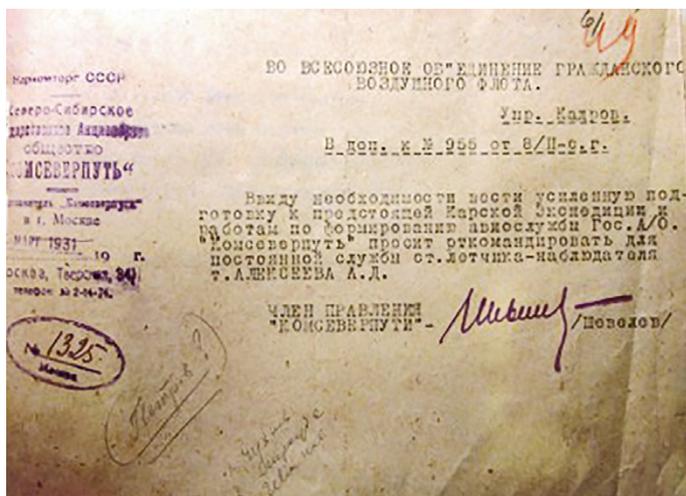
Карским морем четыре полёта для разведки льдов, общей продолжительностью 24 часа (Визе, 1935. С. 229).

Благодаря работе экипажа «Комсеверпуть-3» удалось полностью проследить все стадии дальнейшего исчезновения льдов у Новой Земли и установить возможность прохода Маточкина Шара (Евгенов, 1933. С. 154–157).

Для Анатолия Дмитриевича эта памятная навигация была и своего рода крещением. Командовал он воздушным кораблем, работавшим вдали от баз в суровой необжитой местности. Но, сказать по совести, в новой должности чувствовал себя Алексеев еще неуверенно: *«какой я командир, если управлять машиной не умею? Значит, пора приобретать вторую специальность, в надежде, что со временем она станет первой, пора учиться на пилота»*. Алексеев пригласил к себе в экипаж опытного морского авиатора Анатолия Вадимовича Кржижевского, а сам, оставаясь командиром корабля, сел на кресло второго пилота. Среди работников Комсеверпути немало было шуток в ту пору насчёт содружества двух Анатолиев. Алексеев учился у Кржижевского умению пилотировать, Кржижевский с помощью Алексеева обживался в Арктике. Отлично работали самолётные радиостанции, которые собрал Анатолий Дмитриевич. По выражению Чухновского, они были *«сильнее всех радиостанций Карского моря и в воздухе, и на плаву»* (Морозов, 1979. С. 44, 45). Десять полётов общей продолжитель-



Илл. 27. Письмо в ГВФ от М. И. Шевелёва. Март 1931 г.
Из открытых источников



Илл. 28. Письмо Управления ГВФ в «Комсверпуть».
Март 1931 г. Фото из открытых источников

ностью 24 часа, в туманы, снегопады, пургу, над крошевом льдов совершил экипаж Алексева. Всего за навигацию 1930 г. экипаж Алексева прошёл около 12 000 км (Вердеревский, 1931. С. 47).



Илл. 29. На Севере (1932–1934 гг.).

Пилот А. В. Кржижевский — в центре, механик В. Чечин (4-й слева),
А. Д. Алексеев. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

Богатый опыт арктических полётов Анатолия Дмитриевича был востребован при создании авиационной службы «Комсеверпути». В марте 1931 г. член правления «Комсеверпути» М. И. Шевелёв (илл. 29) направляет в управление кадров Всесоюзного объединения ГВФ официальную просьбу: *«Ввиду необходимости вести усиленную подготовку к предстоящей Карской Экспедиции и работам по формированию авиаслужбы Гос. А/О. “Комсеверпуть” просит откомандировать для постоянной службы ст. лётчика-наблюдателя т. Алексеева А. Д.»*. И с 17 марта Анатолий Дмитриевич направляется в распоряжение «Комсеверпути» (илл. 27, 28).

1 апреля 1931 г. начальник Комсеверпути Б. В. Лавров подписал приказ о создании авиационной службы во главе с М. И. Шевелёвым. Некоторые историки считают эту дату днём рождения полярной авиации. К тому времени в составе службы, кроме упомянутых трёх летающих лодок «Дорнье-Валь», имелось два самолёта «Юнкерс-Гигант» ЮГ-1, работавших на регулярной линии Красноярск — Игарка. Разведка состояния льдов производилась исключительно при помощи самолётов: «Комсеверпуть № 3» (под управлением А. Д. Алексеева) и «Комсеверпуть № 1» (под управлением Б. Г. Чухновского). Ледовые разведчики налетали за на-

вигацию 140 часов, покрыв 23 тыс. км. Экипаж Б. Г. Чухновского пробовал достичь Северной Земли, но эта попытка не удалась. М. И. Шевелёв в качестве лётнаба (штурмана) входил в экипаж А. Д. Алексеева.

«Комсеверпуть № 3» под командованием Алексеева начал работу на трассе раньше всех воздушных кораблей (Евгенов, 1931. С. 182). Он вылетел в море уже 15 июля, сочетая перелёт из Югорского Шара на Диксон с ледовой разведкой. Метеообслуживание было слабое, радиосвязь работала с перебоями, и летать приходилось в «чехарду» — вынужденно садиться перед густым туманом и снова прыгать, когда разяснявало море. Алексеев говорил: *«Перед вылетом выходишь из дома и нюхаешь небо. Метеорология молчит, приходится доверять собственному чутью».*

8 августа гидрографическое судно «Метель», находившееся в Карском море, получило радиограмму:

«Аварийная, авиационная.

Ледокол “Русанов” Евгенову:

В результате посадки из-за тумана к норд-нордосту от Хоросового вестовыми ветрами прибывает к берегу. Состояние моря старт исключает. Смогу продержаться одни сутки. Прошу “Русанова” — выйти на помощь.

Алексеев».

В середине августа Алексеев докладывал об этом случае в авиаслужбу Комсеверпути: *«Сначала летели от бухты Варнека (илл. 25, 26) к Диксону. Не долетая до острова Андрея Вилькицкого на широте 73°25' и долготе 75°, были застигнуты туманом. Легли в дрейф вне видимости берегов. Пробыв в дрейфе 9 часов, стартовали при благоприятной погоде. Дошли до Диксона. Однако продолжать разведку, базируясь на Диксон, не позволило отсутствие там горючего.*

Снова вылетели на запад к бухте Варнека. Примерно на 66-м меридиане встретили туман, обойдя который отклонением курса на запад, вышли к западному берегу Ямала в 5 милях от мыса Харасавэй. Пробиваться дальше в тумане было невозможно, идти выше, над туманом, не имея сведений о погоде в Югорском Шаре, — рискованно. Сели метрах в трехстах от берега, отдали якоря.

Туман был настолько густ, что береговые очертания совершенно исчезали из поля зрения. По морю шла длинная зыбь от веста. Около полудня при несколько поднявшемся тумане волны

стали настолько сильны, что оставаться близ берега было уже небезопасно. А попытка взлететь окончилась повреждением правой жабры гидросамолёта» (Морозов, 1979. С. 45–46).

Алексеев предложил Кржижевскому рулить в район Шараповых кошек [песчано-глинистые отмели в Карском море. — *Авт.*], посчитав это место безопасным. Однако ветер и волнение моря усиливались. После четырёхчасовой рулёжки выяснилось, что на параллели мыса Харасавэй невозможно обойти буруны, протянувшиеся в море примерно миль на десять, достигавшие в высоту почти трёх метров. Волны, разыгрываясь, то и дело захлестывали концы плоскостей самолёта. Временами механик заводил моторы, и пилот продолжал рулить, временами гидроплан ложился в дрейф. При таком «режиме» плавания крылатой лодки сжигалось много горючего.

Но вот, уже после того как Алексеев отстучал морзянкой «аварийную депешу» в адрес начальника Карской экспедиции Николая Ивановича Евгенова (1888–1964), авиаторы увидели за ближайшим поворотом берега узкий пролив, ведущий в небольшую бухточку. Войти в него можно было, лишь проскочив между двух высоких бурунов. И Анатолий Вадимович Кржижевский, мастер пилотажа в воздухе, отлично выполнил этот маневр в штормовом море.

А когда самолёт отстаивался на якорях в спокойной заводи и механики выкачивали воду — ведро за ведром из прохудившего корпуса, Анатолий Дмитриевич внёс предложение от имени экипажа: «*Поскольку на карте пролив, ведущий в бухту, не показан вообще, назвать его в честь первооткрывателя каналом Кржижевского*» (Морозов, 1979. С. 45, 46).

Таким образом, после вынужденной посадки самолёт держался на воде около суток при волне с зыбью до 3-х метров. Плоскости самолёта черпали воду, хвостовое оперение окатывалось волной, но, несмотря на это, самолёт не получил повреждений (Алексеев, 1933. С. 427, 428).

После того как экипаж «тройки» обсушился, вздремнул на узких койках в тесных отсеках, Алексеев вместе со спутниками взялся за осмотр и зарисовку берегов бухты.

Так же, как и его учитель Чухновский, Алексеев сознавал себя служителем географической науки, первопроходцем (Морозов, 1979. С. 47).

После проделанных работ экипаж дал по радио отбой тревоги. Из дрейфа у Ямальского берега «Комсеверпуть № 3» Алексеева вышел без повреждений. В сентябре выяснение обстановки лежало целиком на самолётах. «Комсеверпуть № 3» с Вайгача производит два 8-часовых и два 4-часовых полёта для уточнения положения льдов и изменений, происшедших у Новой Земли. Ледовую разведку самолёты несли до конца экспедиции. Лишь 2 октября, после образования блинчатого льда в бухте о-ва Диксон, последний воздушный корабль покидает остров. «Комсеверпуть № 3» под руководством А. Д. Алексеева прошёл за навигацию около 12 000 км (Вердеревский, 1931. С. 47).

О полётах экипажа Алексеева в Арктике «Комсомольская правда» писала: *«6 октября 1931 утром у водной станции “Динамо” совершил посадку гидросамолёт “Комсеверпуть-3” под руководством командира корабля полярного лётчика Анатолия Дмитриевича Алексеева, который заявил: “Несмотря на неблагоприятное состояние льдов в полярном бассейне в этом году не было ни одного случая задержки караванов судов. Рейсовые графики выполнялись с примерной точностью... Обычно уже накануне выхода кораблей к ледовой зоне командование Карской экспедицией имело от авиации все исчерпывающие данные о состоянии льдов и курс наиболее благоприятных маршрутов”»* («Комсомольская правда», 1931, № 278).

Во время работы в Сибири проявилось такое качество Анатолия Дмитриевича, как решительность, о чём говорит случай, произошедший на р. Пясине, где находилась зимовка Трифонова. Здесь зимовало 18 человек и трое заболели цингой. Двое выздоровели, а один находился в тяжёлом состоянии. На зимовье прибыл на своём самолёте Алексеев (Родзевич, 1931). Лётчики предложили больному на самолёте перелететь на Диксон, однако он отказался: *«Вы меня ещё угробите, а я может быть и так до парохода выживу»*. Тогда командир «Комсеверпути № 3» А. Д. Алексеев приказал его товарищам по зимовке связать больного и отнести в самолёт: *«Диксон его спасёт, — убеждал Алексеев. — Там “Цепелин” сбросил свежие овощи»*. Однако никто не решился связать больного человека и через полтора месяца он умер (Зингер, 1932. С. 152–154).

В отчёте о работе Воздушной службы ГУСМП по основной деятельности за навигацию 1931 г. отмечалось, что успешное вы-

полнение работы Авиаслужбой в 1931 г. главным образом обязано дружной, напряжённой и ответственной работе экипажей тяжёлых гидросамолётов, в том числе экипажа самолёта «СССР Н-3» под командованием А. Д. Алексеева в составе: пилот Анатолий Вадимович Кржижевский (1900 — ?) (илл. 29), бортмеханик Пелагин, помощник бортмеханика Виктор Степанович Чечин (1903 — ?) (илл. 29). Приказом народного комиссара внешней торговли объявлена благодарность всему личному составу Авиаслужбы (РГАЭ. Ф. 9570).

Весной 1932 г. произошла встреча А. Д. Алексеева с бывшим курсантом севастопольской школы Матвеем Ильичом Козловым (1902–1981) (илл. 30), у которого он преподавал радиодело. Алексей спросил: *«Хочешь полетать на Севере? При Северном морском пути Чухновский и Шевелев создали воздушную службу. Уже есть две летающие лодки — “Дорнье-Валь”. Ты же на гидросамолёте ещё на Чёрном море отлично летал. Так что, если хочешь, могу тебя порекомендовать.*



Илл. 30. На Севере. Полярный летчик М. И. Козлов (слева) и А. Д. Алексеев (1935–1936 гг.). Из домашнего архива Д. А. Алексеева

— *Я не волен выбирать, — говорю. — Я на военной службе».*

Алексеев обратился лично к Б. В. Лаврову, начальнику Комсеверпути, который поговорил с начальником ВВС РККА Яковом Ивановичем Алкснисом (1897–1938) и Козлова прикомандировали к воздушной службе Комсеверпути. Так, с помощью своего

бывшего преподавателя М. И. Козлов стал полярным лётчиком (Дёмин, 1984. С. 190–206; Стругацкий, 1984. С. 106).

Летом 1932 г. был осуществлен первый полёт по маршруту Красноярск — Дудинка — Волочанка — Хатанга на гидросамолёте «СССР Н-2»: командир А. Д. Алексеев, лётчик М. И. Козлов, бортехники Г. Т. Побежимов и Я. Е. Телеутов, лётнаб М. К. Жуков. Экипаж сделал три рейса с пассажирами и грузами, вывез пушнину и отправился на ледовую разведку в Карское море («Красноярский рабочий», 13.08.1987).

21 июня 1932 г. самолёт вылетел из Красноярска, имея на борту семь пассажиров. Когда они шли над Енисеем, сдал один двигатель. Часа полтора пришлось экипажу тянуть на одном двигателе, пока, наконец, добрались до Туруханска. Там уговорили капитана речного парохода взять на буксир и дотащить до Красноярска, где сменили мотор и снова полетели на север (Стругацкий, 1984. С. 111).

22 июня прибыли в Дудинку. Здесь А. Д. Алексеева и М. И. Козлова вызвали на экстренное заседание Таймырского окружного комитета партии. По политическим соображениям требовалась срочная переброска группы работников в селение Хатанга. 25 июня самолёт приступил к выполнению операции. Маршрут на Волочанку вначале проходил вдоль озера Пясино, к истокам р. Пясины и по ней к р. Дудыпте. На ней наибольшую трудность представляло определение устья р. Авам. Разыскать селение Волочанка представлялось довольно затруднительным. Поэтому в Волочанку, где имелось радио, из Дудинки была передана телеграмма, чтобы самолёт ожидали и при его появлении зажгли костёр. Вскоре увидели костёр и непосредственную близость Волочанки, где была сделана посадка.

28 июня самолёт вылетел из Волочанки на Хатангу, имея на борту шесть пассажиров. В Хатанге самолёт взял на борт других пассажиров и пушнину и 1 июля прибыл в Дудинку. 3 июля самолёт был в Красноярске.

Из Красноярска самолёт вылетел, с целью лесоизыскательских работ, 6 июля. Были обследованы бассейны рек Кас, Сым и Дубчес (на расстоянии 260 км в сторону от Енисея) и рек Вороговка и Подкаменная Тунгуска до фактории имени Сталина (бухта Вачинского). Следующим заданием самолёта была ледовая разведка в Карском море для нужд Карской операции. 25 июля самолёт вылетел на север (Полёты..., 1933. С. 85–88).

Как известно, в навигацию 1932 г. состоялся первый сквозной рейс по трассе Севморпути ледокольного парохода «Сибиряков» (илл. 31). При его подготовке планировалось широкое использование для ледовых разведок как палубного самолёта, так и машин, дежуривших вдоль трассы. Однако, по различным обстоятельствам, выполнить это в полном объёме не удалось.



Илл. 31. Ледокольный пароход «Сибиряков».
Художник Е. В. Войшвилло. Фото из открытых источников

Первую ледовую разведку навигации 1932 г. экипаж А. Д. Алексеева на самолёте «СССР Н-2» провёл по маршруту Диксон — о. Белый — пролив Югорский Шар (Шибинский, 1933. С. 77). Вторым пилотом был М. И. Козлов.

До острова Белого самолёт шёл при ясной погоде. От острова Белого командир и штурман самолёта Алексеев проложил курс к Югорскому Шару, но следовать в этом направлении не удалось — туман заставлял жаться к берегу Ямала. С каждым часом уменьшалось количество бензина в баках. Алексеев полагал добраться до Баренцева моря и сесть там, где нет ни гор, ни ледяных торосов. Но горючего не хватало. Анатолий Дмитриевич легонько толкнул пилота, напомнив о том, что пора садиться. Пилот убрал газ и повёл машину вниз. В этот момент среди облаков под ними открылось «окно», и экипаж увидел воду. Козлов круто завиражил над колодцем, и вскоре машина села на воду. В первую очередь измерили глубину и отдали якорь. Пилот поднял голову, чтобы

взглянуть на «окно», через которое они пробились к воде, но оно уже закрылось облаками. Следовало узнать, где они совершили посадку, но люди хотели спать и экипаж сразу заснул. Проснувшись одновременно, стали гадать, сколько времени спали:

«— *Может быть, сутки...* — сказал Козлов.

— *Пожалуй, и все двое,* — пошутил Алексеев и высунулся из горловины кормового отсека. — *Смею заверить, уважаемые, что мы не в открытом море, а в лагуне или на озере».*

Побежимов и Алексеев полезли в баковое отделение и перелили в один бак оставшееся горючее, которого хватило бы на 20 минут полёта. Решили взлететь и осмотреться: «*Справедливо! Осмотрим всё хозяйство сверху*», — решил командир. Поднявшись в воздух с высоты ста метров, лётчики увидели пароходы — это была бухта Варнека, цель их полёта. Алексеев весело поднял большой палец правой руки: штурманская задача была решена точно — в слепом полёте вышли к самой цели.

Когда самолёт стал подруливать к пароходам, одновременно остановились оба мотора. Моряки спустили на воду катер. Самолёт прибуксировали и поставили на бакштове (трос, выпущенный за корму стоячего на якоре судна, для закрепления шлюпок, катеров и других мелких судов. — *Авт.*) у ледокола «Ленин». Вскоре Алексеев показывал по карте начальнику ледовой проводки судов результаты первой авиаразведки. Лётчики открыли морякам путь, свободный ото льдов.

После горячего душа в бане ледокола Алексеев спросил Козлова:

«— *Ну как она, Арктика? Небось, ругаете меня за то, что подбил вас лететь на Север? — Всем Арктика хороша, только туману многовато*» (Зингер, 1941. С. 4, 6–9).

Специальный корреспондент газеты «Известия» на борту «Сибирякова» Б. В. Громов вспоминал: «*В маленькой бухточке на острове Диксон закорился полярный самолёт “Дорнье-Валь” с двумя моторами по 450 лошадиных сил, под названием “Комсеверопуть № 2”. Он всего лишь несколько часов тому назад прилетел с ледовой разведки над Карским морем, и сейчас экипаж, заправив бензин, отдыхает, предполагая через час вылететь в новый рейс, но на этот раз в северном направлении.*

— *Здравствуйте, а вот и мы,* — хлопнув дверью каюты, появляются оба пилота — краснощёкий, пишущий здоровьем командир

самолёта А. Д. Алексеев, участник полёта с Б. Г. Чухновским на поиски Нобиле, и с чёрной острой бородкой — пилот Козлов, оба в синих морских кителях, огромных, выше колен, на меху английских сапогах и авиашлемах.

С 19 апреля они в непрерывных полётах излетали весь Север. Во время перелёта из бухты Варнека (о. Вайгач) самолёт попал в густой туман. Сквозь разорванную ветром вуаль они увидели внизу бесконечные торосистые поля. Положение стало тяжёлым. “Дорнье-Валь” представляет из себя самолёт-лодку, которая может садиться только на воду и в крайнем случае — на очень ровную поверхность льда. Но внизу были крутые, заострённые выступы торосов, старых многолетних льдов.

— Жутковато стало, — весело, словно смешной анекдот, рассказывает Алексеев, — садиться некуда, а бензина на обратный ход не хватает. Посоветовались и решили пробиваться сквозь туман — авось найдём подходящую полынью или разводье. Но сколько мы ни искали, тёмного пятна внизу не было. И вот когда уже бензин был на исходе, когда нам рисовались мрачные картины посадки на торосы, с неминуемой аварией, капотом и поломками, я неожиданно увидел на земле два крошечных озера. Делать было нечего — пришлось рисковать. Самолёт туда и плюхнулся. К счастью, всё обошлось благополучно.

— А знаете, — радостно сообщает он, — мы летаем без радиоаппарата. Да, да, без связи. В Красноярске передатчик не доставили — потерялся на железной дороге. Здорово? Так что, если сядем, то дать о себе сведений не сможем. Поэтому мы договорились с “Лениным” так: вылетаем на определённое количество времени, по известному им маршруту. Если вовремя не вернёмся, то пусть ледокол выходит в море и ищет. Вот, батенька, как приходится летать на Севере» (Громов, 1934. С. 82, 83).

30 июля была выполнена ледовая разведка у восточных берегов южного острова Новой Земли. Между мысом Меньшикова и Маточкиным Шаром море, в расстоянии 25 миль от берега, оказалось сплошь забитым льдом. Лёд подходил вплотную к берегу, на горизонте чистой воды не было видно. Против восточного входа в Маточкин Шар простиралась большая полынья, пересеченная рядом ледяных перемычек. К северу от Маточкина Шара лёд держался в расстоянии 5–7 миль от берега. В тот же день самолёт стал на якорь в заливе Тюленьем (Маточкин Шар).

1 августа, несмотря на неблагоприятную погоду, была предпринята попытка сделать разведку по линии мыс Желания — о-в Диксон. Однако уже через 40 минут после вылета из Маточкина Шара самолёт был вынужден вернуться вследствие сильного ветра (7–8 баллов) и тумана. 4 августа самолёт выдержал в бухте Тюленьей одиннадцатибалльный шторм. Наблюдения А. Д. Алексеева в 1932 г. и в предшествующие годы показали большую разницу в силе ветра в открытом море и в восточной части Маточкина Шара. Так, по словам Алексеева, в то время, когда в море сила ветра равна 4–5 баллам, она у радиостанции Маточкин Шар нередко достигает 7 баллов, а в заливе Тюленьем даже 11 баллов. 9 августа, когда погода улучшилась, самолёт вылетел из Маточкина Шара на о-в Диксон.

С августа 1932 г. самолёт Алексеева базировался на о. Диксоне. Спецкор журнала «Самолёт» Николай Сергеевич Бобров (1892–1959) оставил в своих очерках рассказ А. Д. Алексеева о работе экипажа: *«Наша стоянка <...> не отличалась особым комфортом, — рассказывал лётчик. — Почти все члены экипажа нашей машины переболели. Крыша протекала, во всех углах свистел ветер, немалое количество насекомых дополняло безрадостный колорит нашего быта»* (Бобров, 1933).

В это время ледокол «Русанов» (илл. 32), сняв зимовщиков с островов Сергея Каменева и оставив новых зимовщиков, отправился к северной оконечности полуострова Таймыр — мысу Челюскину для устройства радиостанции.

Здесь Алексеев встретился с начальником экспедиции Р. Л. Самойловичем, который вспоминал: *«Пока шла погрузка,*



Илл. 32. Ледокольный пароход «Владимир Русанов». 1932 г.
Фото из открытых источников

я отправился осмотреть наш трюм, где были погружены продукты, экспедиционное снаряжение и пр., тут же в трюм ко мне спустился лётчик-наблюдатель А. Д. Алексеев, полное круглое лицо которого я в темноте не признал сначала, хотя прекрасно помнил его по походу “Красина” в 1928 г., когда он летал на нашем самолёте. Алексеев, намеревавшийся совершить полёт к Северной Земле, просил обеспечить его полёт горючим на острове Диксон, мысе Челюскина и острове Каменева. Я охотно дал своё согласие, ибо придавал большое значение этому предприятию» (Самойлович, 1934. С. 40).

В момент работ выяснилось, что уже в течение двух недель полярники, оставшиеся на зимовку на Северной Земле, не подают о себе вестей по оставленной у них радиостанции. Это обстоятельство и другие задачи заставили отправить на Северную Землю самолёт. Алексеев вспоминал: *«Получив задание отправиться на Сев. Землю, мы без особого сожаления покинули нашу “базу”, справедливо полагая, что хуже не будет.*

29 августа, имея сильный встречный ветер, мы отправились в наш неведомый путь, имея на борту более 2900 кг бензина и новую радиостанцию. Надобно сказать, что мы могли встретить в пути три бензиновых базы: и бухте Миддендорфа, на борту “Русанова”, и на о. Каменева, где уже побывал героический ледокол “Сибиряков”. Но в то же время мы знали, что каждый лишний литр бензина, завезенный на далёкий север — это резерв. Которому, быть может, суждено спасти человеческие жизни» (Бобров, 1933).

Вылетев рано утром, самолёт сравнительно быстро миновал устье р. Пясины, мыс Медведева, и прибыл в бухту Миддендорфа. А. Д. Алексеев вспоминал об этом полёте: *«Каждого “свежего” человека поразила бы, вероятно, дикая красота арктического пейзажа и абсолютное безлюдье. Лишь несколько белых медведей, удивленно задравших морды, проводили нашу машину в районе мыса Михайлова. Вот и все живые существа, что встретили мы на этом первом этапе пути на мыс Челюскин.*

Немедленно за посадкой в бухте Миддендорфа мы проверили бензиновую базу. Здесь оказалось около 630 л бензола и 270 л грозненского бензина, заброшенного сюда шхунной “Зверобой”. База расположена здесь очень неудачно: каменистый берег с подводными камнями и зыбь делают невозможной зарядку самолётов при любой погоде.

Пробыв около четырех часов на базе, мы вылетели дальше, и от устья реки Таймыр пошли на север, имея справа горы этого неизученного, ещё не посещённого исследователями бесплодного полуострова.

Вслед за Гафнэр-фиордом — белой полоской воды, уходящей на восток вглубь полуострова, мы увидели мыс Челюскин, и по мере приближения к нему — пролив Вилькицкого, отделяющий мыс от Северной Земли.

Мы прошли от о. Диксон уже около 1000 км, затратив всего лишь 8 час. летного времени. Так удачно прошёл наш первый этап перелёта.

Вслед за посадкой, произведённой на довольно большую волну, мы встали за корму «Русанова» и скоро уже были на его борту» (Бобров, 1933).

Так, 29 августа 1932 г. самолёт А. Д. Алексеева «Комсеверпуть-3» впервые в истории авиации прилетел на полярную станцию «Мыс Челюскина» (Зингер, 1948. С. 94). Ранее пароход «Таймыр» доставил на мыс Челюскина горючее для самолёта (Белов, 1959. С. 433). В это время там находились участники Североземельской экспедиции Георгия Алексеевича Ушакова (1901–1963), доставленные с острова Домашнего пароходом «Русанов», в том числе геолог экспедиции Николай Николаевич Урванцев (1893–1985). Алексеев собрался далее к Северной Земле. Этот полёт был важен во многих отношениях. Прежде всего нужно было установить место для авиабазы на Северной Земле, кроме того целесообразно было, хотя бы визуально, проверить съёмку, произведённую зимовщиками на Северной Земле. Именно поэтому Н. Н. Урванцев выразил желание полететь вместе с А. Д. Алексеевым. Самолёт догрузился топливом. Лётчики после отдыха, весьма плотно закусив, стартовали в тот же день, в 21 ч. 20 м. (Самойлович, 1934. С. 102).

При перелёте от мыса Челюскина к островам Каменева Н. Н. Урванцев находился на борту самолёта, чтобы внести корректуры в исполненную им в 1930 г. карту Северной Земли. Распожившись в кормовом отсеке летающей лодки, Урванцев сказал Алексееву: «*Что ж, друзья, глянем, верно ли я свои картинки рисовал, пока на собаках по островам путешествовал*» (Полёт гидросамолёта..., 1932. С. 201; Морозов, 1979. С. 47).

Алексеев рассказывал: «*Тов. Урванцев представил нам для полёта прекрасную карту Северной Земли и вызвался полететь*

с нами к новым зимовщикам. Итак, целью нашего полёта являлось выяснение положения новых зимовщиков и причин их молчания, а также доставка новой радиостанции ввиду предположения о выходе из строя старой, оставленной на о. Каменева, а также, конечно, и наши основные задачи.

В этот же день (надо, конечно, учесть особенности полярных суток — почти все 24 часа светло) мы зарядили наш самолёт и, имея на борту т. Урванцева, в 11 час. вечера без отдыха отправились на север.

В это время солнце закатилось, и первое время мы ориентировались по заре. Наш компас был почти бесполезен для ориентировки, ибо склонение на мысе Челюскине равно 34° . Вообще компас имеет в этих широтах настолько малую горизонтальную составляющую, что устанавливать его затруднительно. Поддержание его на курсе требует большой внимательности.

По мере полёта компас устоялся и, пройдя 55 км, наибольшую ширину пролива Вилькицкого, мы приблизились к неудобному скалистому берегу южного острова Северной Земли, называемого Большевик.

После совещания с т. Урванцевым мы решили пройти всем вёстовым берегом Северной Земли для проверки карт и для выяснения характера бухт и зимовок. Последнее было необходимо сделать для выявления условий базирования будущих операций экспедиций с помощью самолётов. Вот, вкратце, эти наблюдения.

Пролив Шокальского, отделяющий центральный остров группы Северной Земли — о. Октябрьской Революции от о. Большевик, представляет собой ярко выраженный горный ландшафт, весьма похожий на норд-вестовскую часть Шпицбергена.

Исключением и этой части является мыс Неупокоева, являющийся низменным берегом с довольно значительными лагунами на его норд-вестовой оконечности.

Горы высотой до 1000 м, обрывистые берега, фиорды, набитые глетчерным льдом, делают пролив Шокальского почти совершенно непригодным для базирования самолётов.

Мы наблюдали совершенно чистую от льда воду, лишь кое-где плавали отдельные айсберги. Берега около полуострова Парижской Коммуны были значительно низменнее и более пригодными для базирования, хотя ярко-красный цвет воды свидетельствовал о малых глубинах.

Пролив Красной армии, отделяющий о. Октябрьской Революции от островов Пионер и Комсомолец, был весь забит льдом. В проливе Юнг-Штурма, разделяющем оба эти острова, лёд был в 5–6 баллов.

Остров Пионер, который мы обошли кругом, имеет ряд, очевидно, мелких бухт с красноватым цветом воды.

Далее на север от этих двух островов был настолько сильный туман, что мы, уткнувшись в него, принуждены были вернуться назад.

После этого мы отправились на остров Сергея Каменева — зимовку колонии.

Более неприглядного места, чем архипелаг о. Каменева, трудно найти где-либо. Остров представляет собою каменистую косу, уходящую в море на 35 морских миль с берегами в 10 м высоты.

Самая зимовка, расположенная близ оконечности этой косы, не защищает даже за берегом от крупной зыби, гуляющей по морю.

Поэтому, несмотря на крайнее переутомление экипажа, было решено немедленно приняться за зарядку машины.

Встречавшие нас зимовщики объяснили нам причину их радиомолчания: они еще не наладили своей рации» (Бобров, 1933).

Н. Н. Урванцев также вспоминал об этом эпизоде: «Начальник воздушного корабля А. Д. Алексеев хотел пролететь отсюда на Северную Землю, но затруднялся отсутствием карт. Мы предложили воспользоваться копией нашей съёмки, что и было принято с удовольствием. Одновременно было решено, что самолёт посетит остров Домашний, откуда до сих пор не было никаких известий, что внушало нам некоторую тревогу. Так как группа островов Каменева [ныне острова Седова. — Авт.] отстояла от Северной Земли на порядочном расстоянии и найти их в тумане с воздуха новому человеку было не так-то просто, я предложил свои услуги в качестве лоцмана. Для меня это имело, кроме того, большой интерес, позволяя ещё раз осмотреть всё исследованное и заснятое с воздуха, проверить сейчас, в летнее время, когда море вскрыто, контуры берегов просматриваются отчётливо, и внести в карту возможные исправления» (Урванцев, 1935. С. 330).

Экипаж приступил к заправке машины, что стоило немалых трудов: «Бочки с бензином пришлось катать в воду и стоять при

перекачке бензина по пояс в воде, держа шланг, поданный с самолёта. Несмотря на гидрокостюм, остро чувствовалась ледяная температура воды» (Зингер, 1941. С. 13).

Но еще нескоро после зарядки пришлось улететь с зимовки. Когда самолёт поднялся с воды и лёг на обратный курс, вдруг заглох носовой мотор. Самолёт опять сел у берегов Северной Земли. Механик Побежимов осмотрел мотор и объявил: *«Приехали, братцы. На магнето пружина прерывателя полетела»*. Настройка у всех было на нуле.

Что делать? Запасных частей нет — на Северной Земле, где их найдёшь? «Русанов» за самолётом вернуться не сможет — для него льды, сплотившиеся вокруг архипелага, уже непроходимы. Осталось только одно — ждать будущего года, когда пароход сможет привезти лётчикам злосчастную пружину.

Все приуныли. Козлов вздохнул: *«Да, дело дрянь! Но больному, как говорится, уже никто не поможет»*.

И вдруг механик, не сказав ни слова, помчался к полярной станции и вскоре вернулся... с будильником: *«Сейчас я лишу удовольствия любоваться полярным сиянием. Вот только будильничек немного раскурочу»*. Никто не мог сообразить, что придумал на этот раз их маг и волшебник. А Побежимов вынул из часов пружину.

«Сейчас... сейчас... Минут десять поколдую — и сможем лететь».

Вскоре мотор заработал, а Алексеев, закладывая в уши вату и застёгивая меховой шлем, сказал: *«Испытываем новый вид авиации — будильниковый»* (Стругацкий, 1984. С. 112, 113).

Опасаясь за погоду, А. Д. Алексеев решил не ночевать на Домашнем, а сразу же возвращаться на мыс Челюскина. Алексеев так описывал этот полёт: *«На обратном пути нас встретил туман. В заливе Сталина туман опустился ниже и заставил нас идти выше него. Вследствие этого предполагаемое т. Урванцевым обследование неизвестных островов, обнаруженных на широте 96° 30' и долготе 78° 30', не состоялось»*.

Скоро показались береговые скалы мыса Челюскина, окруженные бурными волнами штормового моря. Садиться в море было рискованно, и мы сели в одной из лагун в полутора милях от мыса. Еще сверху заметили мы зеленый цвет дна лагуны, дававший уверенность, что лагуна не осушается во время отлива».

Благодаря малому размеру лагуны самолёт при переходе с ре-данного режима [глиссирующего. — Авт.] на плавающий выскочил на песчаную банку.

В это время мы уже совершенно не имели сил для работы, и поэтому отправились на борт “Русанова”. Сделанный нами т. Самойловичу доклад успокоил его» (Бобров, 1933).

Самойлович так описывает этот момент: «Когда я был на берегу для осмотра построек [полярной станции «Мыс Челюскина». — Авт.], в воздухе вдруг послышался шум пропеллера и через несколько минут из-за строений с юга показался большой самолёт. Всех охватил необыкновенный подъём при виде этой мощной птицы, парившей над побережьем. Раздались крики приветствия, все махали шапками, платками. Это прилетел А. Д. Алексеев с товарищами на самолёте “Комсеверпуть-2”.

Самолёт сделал большой круг над “Русановым”, пошёл плавно на посадку, мастерски сел на воду и подрулил к корме нашего корабля. На моторном боте я подошёл к самолёту и приветствовал наших лётчиков. Их было пятеро: Алексеев А. Д., мой спутник по спасательной экспедиции на ледоколе “Красин” в 1928 г., командир самолёта и лётчик наблюдатель; Козлов М. И., <...> первый пилот; <...> первый бортмеханик Побежимов Г. Т.; Телеутов Я. Е. второй механик и Жуков М. Н. радист.

Мы пригласили наших дорогих гостей на корабль, в кают-компанию, и старались их угостить самыми нашими лучшими яствами. Я рад был видеть, с каким зверским аппетитом принялись они за уничтожение всего, что находилось на столе.

Мне было до того известно о намерении Алексеева прилететь на Челюскин, но, не получая от них запросов, я не давал им сведений о погоде. <...>

Алексеев рассказывал, что он утром этого же дня вылетел с Диксона, где свирепствовал 11-ти балльный шторм...» (Самойлович, 1934. С. 100, 101).

Самолёт сел на ближайшую лагуну и с «Русанова» видно было, что у лётчиков произошло что-то неладное с посадкой. Самолёт, оказывается, стоял на мели, и вокруг него в длинных резиновых сапогах бродил Алексеев, стараясь найти подходящую глубину. Алексеев и его товарищи были чрезвычайно довольны своим полётом. По сообщению Анатолия Дмитриевича, полёт на Северную Землю от мыса Челюскина продолжался 4 ч. 30 м.; об-

ратно 3 ч. 30 м.; на острове Каменева лётчики пробыли около 7 ч., летели они со скоростью 110–140 км, в среднем 125 км, держась высоты 150 м над уровнем моря. Наилучшую авиабазу, по мнению лётчиков, они нашли в заливе Калинина. Огибая мыс Неупокоева, лётчики видели там гидрографическое судно «Таймыр». Усталые до изнеможения все пятеро завалились спать и проспали часов 16–17. Самолёт, тем временем, был оставлен в безопасном месте в лагуне (Самойлович, 1934. С. 103, 104).

На другой день, после отдыха, лётчики, два штурмана, четыре матроса, Урванцев и Самойлович, забрав необходимые инструменты, отправились в лагуну вызволять самолёт. Вследствие отлива, воды оказалось меньше, чем накануне. Завели якоря на таях, при работе моторов стали стаскивать самолёт. Лётчики и моряки брали сантиметр за сантиметром, метр за метром и, наконец, в 19:00 тяжёлый «Дорнье-Валь» оказался на плаву. Экипаж занял свои места в кабине, самолёт самостоятельно подрулил к берегу и стал у радиостанции. Никаких повреждений в машине не оказалось. 31 августа к 4:00 туман рассеялся и в 4 часа 30 минут, заправившись горючим, лётчики, во главе с Алексеевым, стартовали на остров Диксон, к месту базирования. Вскоре на «Русанове» была получена телеграмма, в которой А. Д. Алексеев сообщал о благополучном прибытии на остров Диксон. В ней он выражал благодарность за оказанную его экипажу помощь (Самойлович, 1934. С. 104–106).

На обратном пути экипаж тщательно обследовал береговую черту, на основании чего Алексеев сделал некоторые выводы: *«В основном картина в данной части нашего Союза рисуется так.*

От мыса Челюскина до устья реки Таймыра защищенных бухт нет. В заливе Дика, где еще экспедицией Вилькицкого поставлен знак, находятся два больших самолётных ящика (из-под “Фармана”, находившегося на борту одного из судов этой экспедиции). В ящиках, имевших в момент нашего перелёта довольно свежий вид, должно находиться 40 ящиков мясных консервов. Сам залив Дика мелкий, пересеченный кошками, негодный для посадок.

Гафнер-фиорд для посадок удобен, но это лишь наблюдение, произведенное с воздуха.

Бухта Паландера нанесена на картах правильно, но находящийся при ней островок отнесен на карте значительно южнее.

Остров Таймыр разделен узким проливом в меридиональном направлении; восточная часть его имеет много удобных для посадки стартов и отстоев бухт.

Пролив между островом Таймыр и материком очень узок и имеет подводные камни; здесь когда-то прошёл “Фрам” Нансена. Надо думать, что Нансену только случайно удалось пройти этот опасный для навигации пролив.

Бухта Миддендорфа нанесена на план неточно; берег к восту от Миддендорфа низменный, каменистый, бедный бухтами.

Шхеры Минина имеют много удобных стоянок. Все три имеющиеся карты различных съёмок совершенно не дают ясной картины крайне извилистых береговых очертаний этого района.

Нам не удалось долететь до о. Диксон без посадки. Когда самолёт миновал устье реки Пясины, густой туман окутал всё. К тому же начал давать перебои носовой мотор. Мы сделали посадку в узкой лагуне у зимовки “Зверобой” и переждав некоторое время, отправились на о. Диксон. Скоро мы прибыли туда. Полубольной т. Козлов (он и вылетел, ещё не окончательно оправившись от болезни) заснул после посадки в самолёте. Мы еле нашли сил пришвартовать наш самолёт.

Весь перелёт был закончен в четверо суток. Мы спали за это время только 17 часов. Более трёх суток без перерыва продолжался наш рабочий день.

Но цель была достигнута и задача выполнена: впервые самолёт побывал на Северной Земле» (Бобров, 1933).

При полётах на Северной Земле экипаж А. Д. Алексева выполнял научные наблюдения и сделал несколько географических открытий. Сам Алексеев рассказывал корреспонденту: «Здесь мы встретились с ярко выраженным замечательным явлением магнитного склонения. Дело в том, что стрелка компаса имеет тенденцию уклоняться от истинного курса. В различных местах — различная сила склонения. Но обычно она не достигает больших величин. На Северной же Земле поправка на истинный курс доходила до 58 градусов. Учтите специфические условия работы компаса на самолёте, когда малейший вираж — и стрелка начинает произвольно ходить вокруг своей оси, и вы легко поймете, почему мы не могли им пользоваться. В качестве ориентира были солнце и часы.

Во время полёта нами открыт ряд новых островов, расположенных в восточной части архипелага, и внесены некоторые поправки и уточнения в карты Урванцева.

Машина дошла до 80 градусов 47 минут. Дальнейшему движению на север помешал сильный туман. Самолёт повернул на юг.

— Всего за лето мы сделали 36.000 километров» («Комсомольская правда», 2.12.1932 г.).

Во время полётов над Северной Землёй экипаж Алексеева дошёл до 81°15' северной широты, и это был первый воздушный рейс в такие высокие широты (Ренн, 1937. С. 59).

Кроме ледовой разведки, экипаж Алексеева выполнил полёт для исследования кормовых ресурсов и возможности распознавания с высоты наиболее ценных видов лишайников в интересах оленеводства (Родзевич, 1933. С. 196–197).

Заслугой экипажа Алексеева также была помощь в съёмке западного побережья полуострова Таймыр с целью поиска удобных для стоянки судов бухт. В ходе её были внесены серьёзные коррективы в ранее существовавшие карты. Считавшийся единой сушей о. Таймыр оказался разделённым на две части (Белов, 1969. С. 371, 372). Во время этих полётов была найдена река, которая получила название Ленивой. Близ устья этой реки экипажем было устроено зимовье (Алексеев, 1935. С. 150).

По прибытии на остров Диксон экспедиция получила сведения об аварии самолёта «СССР Н-4» с экипажем под руководством Г. Страубе на Пясинском озере и 14 сентября вылетела в Дудинку с запасным мотором и другими частями. В Дудинке выяснилось, что самолёт «СССР Н-4» поломал коленчатый вал левого мотора, и что экипаж, поставив самолёт на зимовку, отправился пешком в Дудинку, куда он, действительно, и прибыл 14 сентября.

15 сентября самолёт «СССР Н-2» под командованием Алексеева, имея на борту экипаж самолёта «СССР Н-4», вылетел в Игарку. 28 сентября он покинул Игарку и по маршруту Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Сарапул — Самара — Сталинград направился в Севастополь для капитального ремонта (Полёты..., 1933. С. 88).

В декабре 1932 г. экипаж возвратился в Москву. Командир самолёта А. Алексеев в интервью газете отметил: *«Всего за лето мы сделали 36.000 километров. Самолёт пришел на стоянку в Севастополь без единой аварии. Этому в немалой степени способ-*



Илл. 33. А. Д. Алексеев сдает экзамен на лётчика, 1933 г.
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

ствовала безукоризненная работа бортмеханика т. Побежимова»
(«Комсомольская правда», 2.12.1932 г.).

В декабре 1932 г. — июне 1933 г. Алексеев прошёл обучение на пилота в Тушинской Центральной школе лётчиков ОСОАВИАХИМа (илл. 33). Примечательно, что его выпустил в воздух самый молодой будущий участник экспедиции на Северный полюс — Павел Георгиевич Головин (1909–1940) (илл. 34). Именно рассказы А. Д. Алексеева об Арктике увлекли Головина, инструктора московской школы лётчиков, и вскоре Павел Григорьевич стал полярным лётчиком, получившим известность своими выдающимися полётами (Водопьянов, 1954. С. 146, 152).

Вот как произошло знакомство Головина и Алексеева: «Однажды



Илл. 34. Полярный лётчик
Павел Георгиевич Головин.
Из домашнего архива
Д. А. Алексеева

к нему в группу пришел для завершения лётной учёбы радист и штурман воздушного корабля Анатолий Алексеев. Учёба оказалась удивительно способным и быстро получил пилотское свидетельство. Рассказы Алексеева об Арктике увлекли Головина. Его потянуло на Север. Открылась новая страница безудержно смелой жизни советского лётчика, который первым увидел Северный полюс, разведал его тайну, открыл товарищам дорогу на самую маковку земли.

В комнату на Красносельской улице, где жил Анатолий Алексеев, вошел широкоплечий, молодой, крепкий человек в лётном синем кителе. Алексеев представил его лётчику Козлову:

— Познакомься, это — Медведь, Павел Георгиевич Головин, мой учитель по пилотажу. Его, Матвей Ильич, следовало бы взять вторым пилотом. Он из планеристов. Мировой ас [As (фр.) — туз, первоклассный лётчик. — Авт.]» (Зингер, 1940. С. 11).

К 1933 г. А. Д. Алексеев стал признанным теоретиком и практиком воздушной разведки полярных льдов (Луневский, 2004).

4 ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛЕТНИХ НАВИГАЦИЙ (1933–1936 гг.)

После успешного сквозного рейса по Севморпути ледокольного парохода «Сибиряков» в середине декабря 1932 г. было образовано Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) во главе с Отто Юльевичем Шмидтом (1891–1956). За образец был взят «Комсеверпуть», который полностью вошёл в новый Главк, однако деятельность последнего распространилась на всю Советскую Арктику, а не только на западный её сектор.

Первыми эффективными мероприятиями ГУСМП стало повторение сквозного прохода от Мурманска до Берингова пролива, а также Первая Ленская морская экспедиция для доставки грузов из Архангельска на север Якутии (дельта р. Лены и бухта Нордвик).

Для обеспечения ледовой разведки намечалось использовать авиацию. Анатолий Дмитриевич совершенно чётко определял, что *«цель работы авиации очевидна. Это обеспечить в возможно наибольшей степени беспрепятственный проход судов по Северному морскому пути»* (РГАЭ. Ф. 1147).

В июне 1933 г. Алексеев перегнал из Италии в СССР ещё одну летающую лодку «Дорнье-Валь». 7 июня он прибыл в Игарку из Севастополя. «Правда» от 11 июня 1933 г. писала: *«Этот рейс войдёт в число героических полярных перелётов советской авиации. Тов. Алексеев — участник 7 северных экспедиций, один из опытнейших полярных лётчиков, награжденный орденом Красного Знамени. Его задание — вывоз пушнины из районов Крайнего Севера (с. Хатанги, Дудинки, Гыдаемы) в Красноярск. Вместе с ним работают тт. Молоков, Побежимов, Жуков и Петров. В прошлом году, облетев Северную Землю, он “отвёл” машину на ремонт в Севастополь — за 10 000 километров от района работы. 25 мая он опять вылетел отсюда на Север, прорезав всю страну на тяжёлом морском гидролане, идя по сухопутному маршруту Севастополь — Вольск — Свердловск — Омск — Красноярск — Игарка.*

10 000 километров по необорудованному пути пройдены им в 13 дней!

Замечательный перелёт тов. Алексева не единичен. Пилоты Главсевморпути, “отправляясь на работу”, перечёркивают карту всего Советского Союза». Целью этого рейса был вывоз пушнины в Красноярск из Хатанги, Дудинки и Гыдаямы (Весенний полёт..., 1933. С. 176).

В навигацию 1933 г. ледовая обстановка оказалась суровой. Ледовую разведку проводил экипаж под руководством Алексева (Молоков, 1973. С. 43). Как писал начальник Ленской экспедиции Б. Лавров — *«старые друзья по полярным путешествиям»* Алексеев, Побежимов и Жуков заявили Лаврову: *«Мы пленники Диксона. Льдом занесло самолёт. Базы горючего тоже отрезаны. Ждём у моря погоды»* (Лавров, 1936. С. 61).

Начальник Ленского похода Лавров собрал совет на борту ледокола «Красин», чтобы обсудить план дальнейшего движения каравана на Лену. Выступавший первым Визе ответил, что самым важным в проводке каравана к устью Лены является ледовая авиаразведка. После Визе слово берёт командир самолёта «СССР Н-2» Алексеев.

«Большая круглая голова. Чуть раскрытый рот придаёт лицу выражение смеха. И в самые тревожные моменты лицо Алексева кажется <...> смеющимся. Улыбчивый и мужественный человек.

Он злоупотребляет любимым словечком лётчиков: “хозяйство”. Лёд в Карском море это — хозяйство. Морские корабли это — морское хозяйство, речные — речное хозяйство. Туман — хозяйство. Самолёт — хозяйство. Всё — хозяйство. И за скупыми словами этого человека в сбитых сапогах, в потёртой военно-морской тулупе, в которой он летал с Чухновским спасать Нобиле, я вижу тоже хозяина, хозяина воздуха Арктики», — писал участник похода М. Зингер. Он цитировал слова Алексева: «Мы только раз осматривали ледовое хозяйство, которое лежит на нашем пути. Был туман. Всё разглядеть было трудно, но тогда казалось, что с вашим хозяйством в то хозяйство соваться нельзя было. Сейчас нужна ещё одна разведка...». Про ледовую обстановку Алексеев говорил: «Этого хозяйства на Севере столько, что нам не протолкаться до будущего года. <...> По-прежнему вдоль берега идут полыньи воды. <...> Есть перемычки у Скотт-Гансена и Тилло. Своим хозяйством вы его побьёте. А вот у Архипелага Норденшельда дело плохо. В самом архипелаге — не взломанный лёд...». Капитан Михаил Яковлевич Сорокин (1879–1955), основываясь на докла-

дах Визе и Алексеева, также высказался за необходимость лётной разведки для поиска путей к Лене. Другие капитаны и участники собрания также выступили за предварительную авиаразведку для поиска путей во льдах. Лавров обратился к Алексееву:

«— Товарищ Алексеев, вы можете сегодня вылететь?

— Через четыре часа до семьдесят седьмой параллели.

— Алексееву сделать срочно разведку по южному варианту по глубинам, миль до сорока от берега. Вы можете дойти до Миддендорфа?

— Можем и дальше.

— Такое поручение мы вам и даём.

— К ночи будет туман над льдом. Не лучше ли отложить полёт до шести утра?

— Какая продолжительность полёта?

— Восемь часов. Мы будем вам радировать в воздухе.

— Анатолий Дмитриевич, попрошу вас слетать, разведать. Насколько хватит у вас горючего?

— До архипелага Норденшельда.

— Великолпно. Завтра, двадцать четвёртого августа, с утра вы совершите разведку» (Зингер, 1934. С. 30, 37; Морозов, 1934. С. 45; Лавров, 1936. С. 81).

Под вечер лётчики снизились в бухте Диксон, разведав море до самого архипелага Норденшельда. Бреющим полётом прошёл над бухтой Алексеев, радио самолёта сообщало: «...впереди, на пути до Норденшельда, местами встречается мелкий, разреженный лёд». Ночью Алексеев и лётнаб Жуков на моторе подошли к ледоколу «Красин». Льды, виденные под самолётом, и чистую воду, открытую для каравана в Лену, лётчики нанесли на карту в штурманской рубке.

Проведя разведку, Алексеев сообщил на «Сибиряков», что в 18 милях от него чистая вода. Вечером 29 августа над «Сибиряковым» пролетел самолёт Алексеева и передал по радио состояние льдов в пути и наиболее благоприятный курс (Рузов, 1940. С. 8–14).

30 августа Алексеев радировал на «Красин»: «Лаврову. По выходе чистую воду следует идти вдоль южной кромки польницы, то есть не взломанного приная тчк Следуя этой кромкой придёте южному острову группы Фирнлея которую следует обогнуть веста непосредственной близости семибальным льдом дальнейшим



Илл. 35. Самолёт «СССР Н-2». Вид с борта ледокола «Красин». 1933 г. Фото из открытых источников

выходом чистую воду севернее острова Фирнлея т.ч. Дальнейшем кромка идёт прямо Нансену, обогнув который веста пройдя две мили разреженным льдом проходите вдоль берега Челюскина т.чк Алексеев».

С 16 по 30 августа самолёт «СССР Н-2» под управлением А. Д. Алексеева совершил шесть полётов, произвел ряд разведок между островом Диксона и Северной Землей. Разведка производилась для всех судов, работавших в этом районе (Самойлович, 1933. С. 273).

После разведки самолёт «Дорнье-Валь» «СССР Н-2» (илл. 23) Алексеева приводнился у берега мыса Челюскина, рядом с которым стоял караван (илл. 35), где 1 сентября был затёрт льдами. Лавров подошёл к самолёту, заглянул в кабину пилота, в кормовой отсек: *«Вот беда, надо завтра же льды оттащить, отбуксировать, а то раздавят они самолёт. Ведь Алексееву завтра лететь».*

Экипаж самолёта: добродушный, спокойный Алексеев, заросший до глаз бородой Василий Сергеевич Молоков (1895–1982), который писал: *«Мне поистине посчастливилось: моими учителями в Заполярье и Арктике были первые полярные лётчики, герои Севера, сначала Борис Григорьевич Чухновский, а потом замечательный человек и опытный лётчик Анатолий Дмитриевич Алексеев»* (Молоков, 1973. С. 43), корректный, свежевыбритый механик Побежимов и совсем ещё молодой лётнаб Жуков после отдыха пришли на полярную станцию, где их радостно встретил Лавров:

«— Анатолий Дмитриевич, друг! Присаживайтесь, потолкуем.

Алексеев опускается на лавку, достаёт из кармана кисет. Гигантские ботфорты на бараньем меху сползают с ног. Он потягивается после сна.

— Эх, Борис Васильевич, скажите хоть вы мне, куда Легздин [Яков Петрович Легздин (1893–1954). — Авт.] и Сорокин завели караван? Ведь в ледяной мешок залезли.

— Ну да ладно, Анатолий Дмитриевич, довольно нам с вами ругаться, поговорим о будущем. Как море Лаптевых?

— Чисто, ну, небольшой ледок, может быть, встретите. ...Борис Васильевич, надо помочь освободиться моей машине. Катером, что ли, отбуксировать эти льды от берега.

— Тут останется “Сибиряков” <...> вам и поможет».

Лавров справился у лётчиков о жите-бытье, спрашивал, что из продуктов нужно прислать им с «Красина». Алексеев издевался над метеорологами, не сумевшими своевременно дать ему прогнозы на погоду.

Самолёт Алексеева, находившийся в бухточке против лагуны, заправленный горючим, готовился покинуть мыс Челюскина (илл. 36). Пока лётный состав собирался к отлёту, появились ледяные глыбы, которые стали выжимать самолёт на берег. Он оказался окружённым льдами. На помощь пришёл капитан Хлебников.



Илл. 36. Полярная станция «Мыс Челюскин». Вид с борта вертолёта. Фото И. Б. Барышева. МАКЭ, 2007 г. Хорошо видны лагуна и бухта, упоминаемые в тексте

Он внёс смелое предложение: зацепив якорем огромное ледовое поле, оттащить его от самолёта, что и было сделано — ледовое поле медленно отошло от берега и оставило самолёт на чистой воде.

В конце концов, при помощи моряков, Алексееву удалось высвободить свой самолёт. Об этом случае Алексей говорил: *«Попали в положение хуже диксоновского. Едва спасли самолёт <...> Разве здесь место для его стоянки!»* Постоянный дрейфующий лёд пролива исключает возможность спокойной стоянки аэроплана. Посадка и взлёт его здесь всегда под вопросом. Командир самолёта Алексей сообщил начальнику экспедиции, что ввиду скопления льдов, представляющих опасность для его машины, он вылетает на Диксон (Морозов, 1934. С. 45, 46, 56, 64, 66–68, 86; Лавров, 1936. С. 95, 96, 105; Рузов, 1940. С. 16).

Перед самым проливом Вилькицкого льды стеной преградили ленским судам дорогу. Вечером над «Красиным» прошёл, не снижаясь, самолёт Алексева, вызванный Лавровым с Диксона. Сделав несколько кругов над караваном, самолёт взял направление на мыс Челюскин.

Лётчик Алексей опустился у радиостанции на мысе Челюскин. Он сообщил, что направление, взятое «Красиным» неправильно, надо держаться на зюйд-ост. За мысом Челюскина задержки, по-видимому, не будет. Алексей намерен сделать разведку на ост и к проливу Шокальского на Северную Землю.

Лётчики открыли чистую воду в шести милях от места стоянки каравана. Алексей радировал каравану с воздуха и с мыса Челюскин, где сам видел небольшие перемычки, и с какой стороны нам будет удобнее огибать встречающиеся на пути острова (Рейс..., 1933. С. 276).

Дорога к мысу Челюскин была открыта. Впервые в истории полярного мореплавания самолёт указывал дорогу кораблям к мысу Челюскина и обеспечил их быструю проводку (Зингер, 1934. С. 47).

Про мыс Челюскина Анатолий Дмитриевич сказал тогда: *«Как хотите, друзья, а негостеприимен самый северный пункт Евразии для нас, крылатых путников»* (Морозов, 1979. С. 48).

Однако сложная ледовая обстановка вынудила караван из трёх пароходов зазимовать близ восточного побережья Таймырского полуострова, у островов Самуила, ныне острова Комсомольской правды.

Журналист Савва Тимофеевич Морозов (1911–1995), участвовавший в экспедиции, писал об экипаже Алексеева: *«Я смотрел на <...> наших воздушных разведчиков. Как просто и скромно они выглядят. Потёртые кителя, утомлённые лица. На старой, излётанной машине прошли они путь от Диксона до Челюскина, над полями льда, там, где вынужденная посадка была бы смертью. Полёт в пролив Шокальского они обсуждают без всякого волнения, а ведь там не был ещё ни один самолёт. Они полетят, если это нужно будет Ленскому походу, если это нужно будет советскому северу, куда угодно»* (Морозов, 1934. С. 68).

В советской прессе о подвигах полярных лётчиков говорилось: *«Если мы посмотрим на <...> работу аэропланов ГУСМП в 1933 году, мы увидим величественную картину покорения Арктики с облаков»*.

Пилоты Куканов, Алексеев, Литт, Молоков, Линдель, Леваневский, Козлов, Рябенко, Чернявский покрывают в общей сложности 232 139 километров» («Правда Севера», 18.08.1934 г.).

Анатолий Дмитриевич был не просто лётчиком, но и практиком и теоретиком лётного дела и воздушной разведки льдов в Арктике. В 1933 г. в сборнике статей «Воздушные пути Севера» была напечатана его работа «Техническое снаряжение самолётов полярных экспедиций», в которой отражены его мысли о материалах, конструкциях самолётов и приборов, двигателях, посадках на воду, навигационном оборудовании, радиоснаряжении для полярной авиации (Алексеев, 1933. С. 427, 428).

В феврале 1934 г. А. Д. Алексеев вместе со своим товарищем по арктическим полётам Б. Г. Чухновским консультировали Комиссию советского контроля во главе с членом Политбюро ЦК ВКП(б) Валерианом Владимировичем Куйбышевым (1888–1935), которая руководила спасением экипажа парохода «Челюскин» (Морозов, 1979. С. 50).

Перед навигацией 1934 г. в беседе с журналистами Анатолий Дмитриевич рассказывал: *«Какова Арктика с точки зрения лётчика? Исключительная неустойчивость погоды заставляет постоянно быть начеку. Вылетев при ясном небе и ослепительном солнце можно через час попасть в непроницаемый туман. Характерный случай, обычный для Арктики, произошел со мной в период совместной работы с Молоковым»*.

Во время одной из разведок мы попали в туман. Решили идти дальше — до мыса Челюскин. Места эти я хорошо знал по прежним полётам. Подхожу — зимовки нет! Что за чёрт? Иду на высоте 10 метров — нет зимовки. Начинаю нервничать. Молоков невозмутимо сидит и с эпическим спокойствием смотрит вниз: что из всего этого получится? Четыре раза я пролетал над самой зимовкой на 10-метровой высоте. Туман накрыл её буквально непроницаемой завесой.

Очень неприятная штука — арктические аэродромы. Знаменитые “заструги” влекут за собой массу аварий. Ледяной аэродром — это застывшие волны кристаллически твёрдого льда, чтобы сесть на него, надо обладать каким-то шестым чувством, нужно чутьем оценить и понять все условия посадки» («Красный Север», 1934, № 084).

В начале навигации 1934 г. начальник Управления воздушной службы ГУСМП М. И. Шевелёв отмечал, что *«на этом участке работают превосходные пилоты — Алексеев, Козлов, Махоткин и надо полагать, что они сумеют обеспечить проход наших судов.*» («Тихоокеанская звезда», 2.09.1934 г.). Кстати, Анатолий Дмитриевич открыл дорогу в Арктику и для Василия Михайловича Махоткина. Когда они в начале 30-х гг. XX века встретились в г. Баку, Алексеев много и увлекательно рассказывал ему о Севере, и в результате Василий Михайлович перебрался на работу в Арктику (Караваева, 1940. С. 41).

До 1934 г. полярные самолёты работали без тыловых опорных пунктов. Например, лётчик Сигизмунд Александрович Леваневский (1902–1937) после своего знаменитого полёта на Чукотку и после перелёта оттуда на р. Лену должен был вести самолёт на ремонт чуть ли не в Севастополь. То же самое приходилось делать лётчику Алексееву. В 1934 г. была заложена первая ремонтная база в Сибири — в г. Красноярске (Ушаков, 1935. С. 44).

В январе 1934 г. на острове Телячьем (в 1935 г. переименован в остров Молокова в честь одного из первых Героев Советского Союза, линейного пилота Енисейской авиалинии В. С. Молокова. — *Авт.*) ударными темпами начала строиться главная гидроавиабазы. В деле освоения Северного морского пути её строительству придавалось большое значение. Полярные лётчики вообще считали Красноярск *«воротами Крайнего Севера»*. За 1934–1935 гг. были построены ангар, бетонные гидроспуски, два плота-причала

для приводнения гидросамолётов, складские помещения. Был создан полноценный авиационный комплекс с аэропортом, обслуживающими и ремонтными организациями. Взлётной и посадочной полосой для летающих лодок служила Абаканская протока Енисея, считающаяся гидроаэродромом. В двухэтажном бревенчатом доме с верандой на первом этаже разместились: радиорубка, диспетчерская, служебные помещения, на втором — уютная гостиница для лётного состава (Филиппов, 2013). В телеграмме от 2 июня на имя Шевелёва Алексеев отмечал: *«Дорогой Марк Иванович. <...> Мои представления о положении дел на Телячьем острове были неверны. Проведена почти вся работа по подготовке и обеспечению строительства ангаров, построено 2 домика аэропорта, 2 больших барака, столовая, строится баня...»* (РГАЭ. Ф. 1147).

«В июне Алексеев прибыл в Красноярск, а 15 июня вылетел на остров Диксон, откуда будет совершать разведывательные полёты на восток до мыса Челюскина. Остров Диксон — самый удобный пункт для полётов на восток. Сейчас там организуется база, есть уже бензин и запасные части», — писала местная газета («Восточно-Сибирская правда», 1934, № 126). 26 июля самолёт Алексеева «Н-2» совершил перелёт от Маточкина Шара до о-ва Диксона. 8 августа Алексеев совершил полёт по маршруту: о-в Диксон — о-в Моржовый — о-в Вардропер — восточная оконечность о-вов «Известий» — мыс Стерлигова — мыс Михайлова — о-в Скотт-Гансена — о-ва Арктического института — о-в Диксона. Полёт происходил на высоте 700 м (Лактионов, 1935. С. 35, 59). Анатолием Дмитриевичем проводилась организационная работа по материальному обеспечению ледовой разведки, о чём свидетельствуют многочисленные радиотелеграммы в различные инстанции, например:

*«Председателю Таймыртреста т. Пятницкому
Командиру “Белушатник”*

Прошу в связи с Вашим рейсом к м. Стерлигова (у р. Ленивая) принять к переброске на р. Ленивая 15 (пятнадцать) бочек бензина, 1 (одну) бочку масла, или <...> 200 (двести) бидонов бензина и 10 (десять) бидонов масла. Выгрузку следует произвести по правому берегу р. Ленивой в 7 километрах от устья реки вместе с имеющимся складом бензина в бидонах. Бензин необходимо выкатить на возвышенное место, чтобы его не снесло весенним разливом и не занесло снегом для пользования зимой.

19/VIII 1934 Диксон» (РГАЭ. Ф. 1147).

В навигацию этого года ледорез «Литке» совершал сквозное плавание по Севморпути с востока на запад. Шевелёв отмечал работу Алексеева: *«Нужно особо отметить исключительную работу лётчика Алексеева в Чукотском море. Благодаря полётам Алексеева, “Литке” прошёл Чукотское море в кратчайший срок»* («Тихоокеанская звезда», 2.09.1934 г.).

Когда ледорез «Литке» (илл. 37), в августе 1934 г. подошёл к мысу Челюскина, на его борту состоялось совещание по вопросу вывоза зимовщиков с острова Домашнего (илл. 38). Напомним, что в 1932 г. там были высажены с ледокольного парохода «Русанов» четверо сотрудников во главе с начальником станции биологом Ниной Петровной Демме (1902–1977). Они сменили знаменитую ушаковскую четвёрку, завершившую топографическую съёмку архипелага Северная Земля. Через год эту группу должен был сменить ледокольный пароход «Седов», однако он не смог пробиться к острову, блокированному тяжёлыми льдами. Демме с товарищами пришлось остаться на вторую зимовку. В 1934 г. смену должен был доставить ледокольный пароход «Садко», но ситуация повторилась.

Положение усугубилось ещё одним обстоятельством. Неугмонный начальник Ленской экспедиции Б. В. Лавров, чьи суда зимовали у побережья Таймыра, решил провести воздушную разведку в сторону Северной Земли, используя самолёт Мауно Яно-



Илл. 37. Ледорез «Ф. Литке». Фото из открытых источников



Илл. 38. Остров Домашний. Фото И. Б. Барышева.
МАКЭ, 2007 г.

вича Линделя (1897–1937). В очередной полёт они отправились вдвоём 12 июня, планируя осмотреть западное побережье архипелага и доставить на о. Домашний немного свежих продуктов и аптечку (один из сотрудников там серьёзно заболел цингой). Маршрут был рассчитан на четыре лётных часа, бензина взяли на семь часов, а продуктов — на девять суток.

С момента вылета самолёта между полярными станциями на острове Домашнем и мысе Челюскина установили непрерывную радиосвязь. Североземельцы разложили костёр, добавляя в него нефть для получения чёрного дыма. Все сроки истекли, а У-2 не прибыл. Н. П. Демме скептически отнеслась к предупреждению об организации поисковой партии на собаках: состояние льда делало невозможным их продвижение. Единственным средством для спасения пропавшего экипажа она считала другой самолёт, который надо вызвать с материка.

Через несколько дней зимовщики с мыса Челюскина послали всё-таки поисковую группу, которой дали задание пересечь пролив Вилькицкого и дойти до мыса Неупокоева на Северной Земле. Из воспоминаний Леонида Владимировича Рузова (1894 — 1970-е (?) гг.): *«Прошло 14 суток. 26 июня на зимовку вернулась усталая и измученная поисковая партия, которая не в состоянии была продвигаться по проливу до острова Гансена. Мешало*

огромное количество снежиц на льду. Одновременно поступила радиограмма с Северной Земли, в которой Лавров информировал о своём прибытии к североземельцам и об аварии, произошедшей у мыса Гамарника. Мотор, работавший при нормальной смазке чётко и безукоризненно, у мыса сдал. В воздухе взорвался цилиндр.

Опытность Линделя сказалась и здесь. Он посадил самолёт “на пяточке” среди торосов. Во время посадки лопнул передний трос. Два дня Лавров и Линдель пытались вывести самолёт из глубокого снега, но выпавшие дожди сделали эту попытку невозможной. Сняв с машины магнето, компас и масляный бак, приспособив крышку фюзеляжа под нарты, потерпевшие аварию вышли на берег и, не ожидая помощи (в связи с наступлением тёплых дней и сложностью перелёта с материка), двинулись пешком к островам.

Дорога была крайне тяжёлая: глубокая вода, обильный снег, частые дожди и туманы. Работая до полного изнеможения, иногда проходили они по 6 км в сутки. На восточном острове счастливая находка пеммикана [запасной склад Ушакова. — Авт.] подкрепила продовольственные ресурсы. Импровизированные сани выдержали поход только до острова Среднего, где пришлось оставить часть имущества. 26 июня измученные Лавров и Линдель прибыли на зимовку острова Домашний» (Рузов, 1935. С. 60).

Двое воздушных путешественников присоединились к четырём зимовщикам, с трудом помещающихся в однокомнатном домике станции. Из продуктов имелись только просроченные консервы и прогорклая крупа, а на охоту они не ходили.

Руководство Главсевморпути направило на о. Домашний летающую лодку «Дорнье-Валь» «СССР Н-2» А. Д. Алексеева. Несколько раз пытался Алексеев долететь до Северной Земли, но из-за плохой погоды возвращался обратно. 22 августа, вылетая с Диксона, самолёт Алексеева взял курс к о. Домашнему, но густой туман у Северной Земли заставил Анатолия Дмитриевича приземлиться в бухте у мыса Челюскина. По его мнению, эта бухта, как и вообще весь район у мыса Челюскина, мало пригодны для отстоя гидросамолётов из-за непостоянства ледовой обстановки. Обстановка заставила Алексеева сделать посадку на мысе Челюскина и отсюда приступить к полёту на Северную Землю. 26 августа делается попытка, но сильный туман в проливе Шокальского заставляет экипаж вернуться назад. На следующий день «двойка» снова легла курсом на Домашний, но через два часа самолёт опять

возвратился на мыс Челюскина. Причина неудачи — тот же туман. Начальник полярной станции на мысе Челюскин в 1933–1935 гг. Л. В. Рузов вспоминал: *«Моросит мелкий дождь, сменяемый снегом. Северный и северо-восточный ветры дуют со скоростью до двенадцати метров в секунду, волны достигают двух метров высоты. Анатолий Дмитриевич ходит угрюмый, проклиная злополучный район»* (Рузов, 1940. С. 52, 53)

Только в третий раз удалось ему достигнуть острова. 30 августа погода наладилась. Через три часа после вылета «двойка» приземлилась у острова Домашнего и произвела посадку на узенькую полынью. Каждую минуту льды могли сойтись и раздавить самолёт. Алексеев побежал *«на зимовку и предложил товарищам срочно закрыть её и занять места в самолёте. Но Демме оказалась человеком особой закалки: “Мы, — говорит, — три человека, здоровы и сможем продержаться до будущего года”.*

— *Надо закрывать зимовку или нет? — обратилась она к сотрудникам станции.*

Двое здоровых и один умирающий от цинги ответили:

— *Как ты решишь, так и будет».*

Алексееву долго пришлось уговаривать её покинуть остров. Наконец она согласилась, и то только после того, как лётчик показал ей радиограмму В. В. Куйбышева. Зимовщики, закутав в одеяло больного Мировича, вышли к припаю.

Кроме четырёх человек зимовщиков и двух потерпевших аварию лётчиков, к срочной эвакуации предназначались и мохнатые четвероногие обитатели островка. Алексеев решил: *«Пятнадцать погрузим, и не одним псом больше, иначе не оторвёмся».* В тесных отсеках летающей лодки утихли возня и собачий визг. Двое из экипажа, державшие машину за крыло, оттолкнули её от припая, когда оба мотора были уже запущены. Пока Алексеев рулил, обломки ледяных полей становились всё гуще.

Пилот дал полный газ, и самолёт, оторвавшись от воды, поднялся в воздух. Алексеев предупредил руководство полярной станции на мысе Челюскин, что он с Домашнего полетит прямо на Диксон. В пути, однако, Анатолий Дмитриевич был вынужден изменить курс, так как с «Ермака» сообщили о надвигающемся сильном тумане в районе Диксона.

Обратный путь Алексеева был не менее трудным. К Диксону не пускал туман. Даже бредущим полётом нельзя было идти. Не



Илл. 39. Кладбище на м. Челюскина и могила каюра Н. И. Мировича.
Фото И. Б. Барышева. МАКЭ, 2007 г.

обещали удобной посадки и зимовщики мыса Стерлигова. Алексеев пробил облака и повёл самолёт на юг.

Штурману Жукову удалось связаться с ледоколом «Сибиряков». Испытанный друг алексеевского экипажа капитан Юрий Константинович Хлебников (1900–1976) посоветовал лететь к ним: *«Погода хорошая и около ледокола чистая вода»*.

Примерно через час кончились облака, и лётчики увидели ледокол. Снова посадка у мыса Челюскина. Зимовщики и собаки с самолёта перешли на борт «Сибирякова» (Рузов, 1940. С. 53; Водопьянов, 1954. С. 146, 147; Морозов, 1979. С. 52). Кроме людей, Алексеев вывез с острова Домашнего все ценные материалы — результаты двухгодичной работы зимовщиков (Ханов, 1936. С. 96).

Вскоре умер заболевший на Северной Земле каюр Мирович, которого похоронили на кладбище на мысе Челюскина (илл. 39). После этого станцию на о. Домашнем временно законсервировали (Полёты на Северную Землю, 1936. С. 173).

Напрасно капитан Хлебников уговаривал Анатолия Дмитриевича и его экипаж отдохнуть в тёплых чистых каютах. Не до отдыха стало авиаторам, когда в проливе заштормило. Надо было искать надёжную стоянку для самолёта. Полетели в устье р. Таймыры на возможную якорную стоянку, давно уже примеченную

с воздуха и нанесённую Жуковым на карту. Однако при ближайшем знакомстве она оказалась не столь уж удобной. Тут, в устье реки, гуляли волны, грозя сорвать лодку с якорей. Спать удавалось лишь по очереди, урывками. Но тем для дружеских бесед Алексееву, Жукову и Побезимову хватило до утра. Толковали лётчики о коварстве и жестокости арктической природы, о несовершенстве имеющейся авиационной техники, о недостатке опыта у людей. Говорили о том, что нужны полярной авиации более совершенные самолёты, более надёжные моторы, удобные места базирования (Морозов, 1979. С. 53).

9 сентября самолёт Алексеева совершил полёт по маршруту о-в Диксона — мыс Михайлова — мыс Стерлигова — о-в Русский — мыс Челюскина — мыс Могильный — пролив Матисена — залив Миддендорфа, далее вдоль берега к мысу Михайлова и о-ву Диксона. С высоты 700–1500 м, на которой происходил полёт, фиксировалось состояние льда (Лактионов, 1935. С. 61).

В начале сентября А. Д. Алексееву, который со своим самолётом находился на острове Диксон, сообщили об исчезновении самолёта полярных лётчиков Линделя и Козлова, приписанных к станции на мысе Челюскин. Экипаж вылетел на их поиски. Вскоре Алексей сообщил начальнику станции Рузову: *«Иду на посадку в устье реки Таймыры»*. Теперь за самолёт Линделя и Козлова можно не беспокоиться, лодка Алексеева более приспособлена для полётов в этот период года.

Рузов вспоминал: *«Неожиданно над станцией разносится гул мотора. <...> Кто же летит в такую погоду? Самолёт снижается. Мы ясно различаем знакомый нам самолёт, Алексеев ведёт машину бреющим полётом. Он внимательно оглядывает море и, видимо, увидав, как огромные валы накатывают на берег, понял, что посадки для его машины здесь нет. С самолёта штурман Жуков сообщает: “Идём к мысу Вега. Выезжайте за Линделем”»* (Рузов, 1940. С. 71, 72).

Из воспоминаний красноярского журналиста Георгия Ивановича Кублицкого (1911–1989): *«А. Д. Алексеева, одного из опытных полярных лётчиков, я знал уже не первый год. По весне его высокая фигура появлялась на улицах Красноярска. Он улетал отсюда в Арктику.*

Я несколько раз пытался расспрашивать его о прошлом, о “дороге в воздух”. Но он отшучивался. У него была мягкая, чуть на-

смешливая улыбка и острый язык. Я не мог представить, чтобы он на кого-то закричал, грубо выругался. Но не был Анатолий Дмитриевич человеком уступчивым, снисходительным к чужой небрежности, беспринципности. Это знали все.

На этот раз я застал его в продуваемой всеми ветрами избушке, именуемой дежурной комнатой аэропорта. Он листал пособие по высшей математике. Если бы вместо учебника оказался философский трактат, то и это нисколько не удивило бы меня» (Кублицкий, 1988. С. 196).

В беседе с корреспондентом «Комсомольской правды» начальник Управления воздушной службы Главсевморпути М. И. Шевелёв отмечал, что в 1934 г. «самолёты были особенно широко использованы в Арктике. Увеличивающийся размах в освоении Северного морского пути требовал действий авиации почти на всем громадном протяжении северной части нашей страны.

Не говоря уже о героической эпопее по спасению челюскинцев, следует напомнить о целом ряде других отважных и смелых воздушных арктических операций.

Пилоты Алексеев, Козлов и Махоткин несли напряжённую воздушную вахту в Карском море. Они выясняли ледовую обстановку для прохода судов, держали связь с судами. Исключительной решимости полёт совершил командир звена т. Алексеев. Тяжёлые льды не позволяли ледоколу снять с острова Каменева (архипелаг Северная Земля) зимовщиков, зимовавших уже более 2 лет» («Комсомольская правда», 16.01.1935 г.).

Вот что писала советская пресса после завершения навигации 1934 г.:

«Задания по освоению воздушных путей Арктики выполнены блестяще.

В Красноярск возвратился известный арктический лётчик тов. Алексеев. Пилот прилетел на своем самолёте “Дорнье-Валь” Н-2, на котором он работал в Арктике. Экипаж самолёта — пилоты т.т. Алексеев и Тимофеев, механики — т.т. Побезимов и Фрутецкий и лётчик — наблюдатель тов. Жуков. Самолёт Н-2 был флагманской машиной в авиаотряде, работавшем на проводке судов Карской и Ленской экспедиций.

Самолёт Н-2 18 июля прибыл в Усть-Порт и совместно с отрядом Главного Управления Северного морского пути начал большую ответственную работу. Перед лётчиком была поставлена

задача — обеспечить в короткий срок проводку судов Карской и Ленской экспедиций.

20 июля самолёт Н-2 был уже в Варнеке на о. Вайгач. Отсюда началась работа. Самолёт вел разведку по направлениям Варнек — о. Белый, Варнек — Маточкин Шар, Маточкин Шар — о. Белый, о. Белый — о. Диксон. В трудных арктических условиях, нередко в суровой погоде, экипаж самолёта успешно справился с разведкой пути. 26 июля, на основании данных воздушной разведки, была установлена первая трасса для выхода судов: 24 иностранных и советских судна Карской [экспедиции] прошли благополучно все трудные участки.



Илл. 40. Начальник
Управления воздушной
службы Главсевморпути
М. И. Шевелёв

Затем самолёт Н-2 отправился к судам Ленской экспедиции. 12-го августа суда вышли с о. Диксон. Самолёт вел разведку для того, чтобы обеспечить проход их до мыса Челюскин. И здесь экипаж самолёта Н-2 чётко выполнил все задания. 22 августа суда Ленской [экспедиции] обогнули мыс Челюскин и вскоре стали на разгрузку в бухте Тикси» («Восточно-Сибирская правда», 1934, № 233).

В 1935 г. советское правительство дало указание Управлению воздушной службы Главсевморпути обеспечить во второй пятилетке 27 000 км воздушных путей в Арктике. Начальник Управления М. И. Шевелёв (илл. 40) отмечал, что «полётами 1935 г. мы делаем большой шаг в осуществлении этой директивы. 27 000 км включают линии и трассы, по которым летят сейчас товарищи Молоков, Фарих, Алексеев и др.». В этом году намечалось открытие воздушной линии от Архангельска к Югорскому Шару и Земле Франца-Иосифа («Комсомольская правда», 16.01.1935 г.).

В марте «Красноярский рабочий» сообщил: «Известный полярный лётчик Алексеев, совершающий на самолёте СССР Н-25 перелёт Красноярск — Дудинка — мыс Нордвик, прилетел в Дудинку» («Красноярский рабочий», 3.03.1935 г.).

До этого времени над этими землями не пролетал ещё ни один самолёт. Пилот довёл машину от Игарки до маленького тундрового станка на р. Хатанге, но погода не дала продвинуться дальше:

«— Пустяк остался совсем, а тут сиди. Вот уж действительно — у моря да ждать погоды, — негодовал бортмеханик <...> Сугробов.

Алексеев спокоен и хладнокровен. Он знает капризы снегов и умеет побеждать их. Не лётчику ли Алексееву за долгие годы полётов на Севере приходилось стоять один на один с неожиданностью, суровостью и коварством Арктики? <...>

— *Выдержка, хладнокровие — всё здесь. Погода подурит и обрзумится».*

Вскоре наступила хорошая погода, и самолёт продолжил путь: «Алексеев сидел на удобном откидном стуле, слившись с рукоятками, педалями и рычагами управления. Руки и ноги его постоянно чувствовали нетвёрдую поступь самолёта. Дул лобовой ветер. Машину качало. Справа уголком глаза командир видел лицо своего механика, борющегося со сном. Пилот взглянул вниз и вдруг почувствовал какую-то внезапную режущую боль в глазах. Под самолётом искрился далекий блестящий снег. Бескрайняя снеговая пустыня лежала ровно, без возвышенностей, увалов и взгорий. Яркие солнечные лучи, падая на землю, сейчас же отражались на снеговых кристаллах и с той же силой и яркостью отпрыгивали обратно вверх...

Из глаз побежали слезы. А еще через полчаса водитель самолёта ощутил легкое головокружение. Боль в глазах усиливалась...

Прячась за козырек кабины, командир глянул вниз. И там не было ничего.

Пустота. Свет. Бездонность...

“Где я? — спрашивал себя Алексеев. — Где земля?”

Ему вдруг показалось, что самолёт летит вовсе не над землей. Земли не было! Она провалилась вниз, а машина врезалась в какой-то другой мир. <...>

Пилот взглядывался в приборы. На румбе компаса был норд. Высота — полторы тысячи метров. Приборы чуть виднелись, хотя Алексеев и глядел на них своими широко открытыми слезающимися глазами.

— *Нордвик! Соляные сопки, видишь, Дмитрич.*

Это кричал ему в правое ухо, закрытое кожей и обезьяньим мехом, бортмеханик. Голос Сугрובה доносился до него глухо, как будто издалека.

“Где я?” — повторял про себя пилот.

Он толкнул локтем Сугрובה и помаячил ему о замене в управлении самолётом...

Алексеев закрыл глаза меховыми крагами и опустил голову на колени. Глаза нестерпимо резало, и теперь казалось, что в мозг вонзились тысячи острых игл.

— Посадку! Аэродром показывают... бери! Что с тобой, командир?! — кричал далекий голос.

“Надо садиться”, — пронеслось в воспалённом мозгу, и, подняв голову, лётчик крикнул:

— Хорошо! Приготовься!

Опять впились руки в механизм управления, ноги давили педдали...

Вдруг в глазах преломилось изображение гор, нагромождение льда, черные точки на снегу, огромная буква “Г” на аэродроме... Через мгновение опять пришла боль, все исчезло...

Стиснув зубы, чтобы не закричать, лётчик выключил моторы и стал опускать машину на посадку под резким углом.

— Торосы! — кричит <...> Сугроров и трясёт командира за плечо.

Алексеев быстро включил моторы и рванул аэроплан кверху. Прошёл еще минуты две и опять выключил.

— Лёд, Дмитрич! Лёд! — снова кричит механик. — Куда ты?

Лётчик опять взмывает на минуту машину кверху...

Самолёт прыгает надо льдом, как блоха.

Боль в глазах мутила рассудок. “Скорей бы земля или еще там что”.

— Дядя Митяй!..

“Поздно, <...>, поздно”.

У-ух! Удар. Толчок. Треск. Стремление по инерции вперед, боль в лице от удара о приборы. Все замолкло...

<...> Из кабины пилота спиной к парторгу медленно поднялся Алексеев и на ощупь (“как слепой, что это он”, — подумал парторг) полез из самолёта. В это же время выпрыгнул на снег и Сугроров. <...>

Сугроров поперхнулся, закашлялся и выплюнул на снег вместе с кровавой слюной два зуба.

— Кричал: лёд...

На звук его голоса Алексеев обернулся. Слова застряли в горле у механика, когда он взглянул на лицо пилота. На него глядели мертвые, дикие, холодные глаза.

— <...>, я не вижу. Я ослеп, товарищ. От снега ослеп, — прохрипел Алексеев, лёг в снег вниз лицом и, захватив полные пригоршни холодного снега, прижал его к разбитому пылающему лицу. Белый снег окрасился в середине, и кровь расходилась темным пятном все шире и шире...» (Климов, 1950. С. 217–221).

Сам Анатолий Дмитриевич писал в дневнике: «Я вылез из машины. <...> Сам ходил как слепой щенок, падая, зацепляясь за крохотные неровности почвы. Константин Николаевич [Сугробов. — Авт.], после нескольких вышедших из души слов маты, стал выпускать воду из мотора — ножом резать дюриты [шланги из многослойного армированного материала. — Авт.]»

Пришёл вездеход, уселись. <...>

Приехав на зимовку, в тёплом светлом помещении умылись. Взял книгу и с трудом мог разобрать фамилию автора и название.

В глазах началась резь. Пришёл доктор, дал лекарств, смазал глаза какой-то жёлтой мазью. Всю ночь стонал от нестерпимой рези в глазах. Зимовщики водили меня под руку на улицу оправляться. 26–28 были днями постепенного исправления. Но это выздоровление идёт медленно. Даже теперь, 1 апреля, правый глаз <...> пошаливает, не хочет смотреть на снег, иногда без причин закрывается слезой» (РГАЭ. Ф. 1147).

В акте аварийной комиссии от 25 марта отмечалось, что «при снижении к посадочной площадке, обозначенной флажками, самолёт, не долетев до таковой около 100 метров, ударился о поверхность льда, приподнялся и снова ударился о торосы левой лыжей в 35 метрах от вышеуказанной площадки». В акте констатируется поломка фюзеляжа, деформация верхних и нижних плоскостей, но указывается при этом на сохранность шасси и хвостового оперения. В депеше, отосланной в Главсевморпуть М. И. Шевелёву, Алексеев писал: «Двадцать пятого Нордвике посадке самолёт разбит тчк Причины двт вылетов Волочанку через пять половиной часов полёта наблюдалось понижение остроты зрения по видимому по причине полёта без очков необходимости причине 25 градусного мороза носить маску тчк По-видимому имелся случай полярной слепоты причине яркого освещения тчк Через шесть

часов двадцать минут долетели Нордвика имея около половины остроты зрения тчк Заходя посадку аэродром на высоте 15 метров остановился мотор почему был вынужден садится торосы не доходя пятьдесят метров аэродрома тчк Вскоре после посадки зрение окончательно сдало тчк Назначена аварийная комиссия Изыскиваю способы возвращения Енисей

26.03.35. Алексеев» (РГАЭ. Ф. 1147).

В таких условиях приходилось работать лётчикам того времени. Анатолий Дмитриевич не тратил времени даром, пока гостеприимные зимовщики Нордвика лечили его от ушибов и ранений. Он старательно трудился над докладом в Главсевморпуть о создании постоянно действующей авиалинии Дудинка — Хатанга — Нордвик, то есть по маршруту, который только что проложил самолечно (Морозов, 1979. С. 55). 27 марта Алексеев отправил радиотелеграмму М. И. Швелёву в Главсевморпуть: *«Предполагаю днях закончив разборку самолёта выезд оленях Хатангское»* (РГАЭ. Ф. 1147).

В мае 1935 г. А. Д. Алексеев получил задание проложить лётную трассу от Игарки до Нордвика. Газета «Красноярский рабочий» писала об этом: *«Для лучшего обслуживания Севера и отдалённых местностей Красноярского края Красноярская авиаслужба ГУСМП развернула Енисейскую авиагруппу. На днях авиагруппа получила несколько новых самолётов и прибывает лучший лётно-подъёмный состав. На линии будут работать Герой Советского Союза В. С. Молоков, лётчики Я. С. Литт, А. Д. Алексеев, Е. Н. Николаев и другие. Сейчас происходит сборка и испытания новых самолётов»* («Красноярский рабочий», 29.05.1935 г.).

8 июня 1935 г. А. Д. Алексеев совершил первый полёт по трассе Красноярск — Игарка, открывший воздушную навигацию в Заполярье: *«Вчера в 16 часов с Абаканской протоки поднялся тяжёлый гидросамолёт под управлением старого полярного пилота тов. Алексеева А. Д. На борту самолёта — командир Енисейской авиагруппы тов. Скворцов И. Ф. и полполит [помощник по политической работе. — Авт.] управления ГУСМП тов. Ерёмин. Самолёт забрал на все авиабазы потребное количество литературы и музыкальные инструменты»* («Красноярский рабочий», 9.06.1935 г.).

Этим летом А. Д. Алексеев также выполнял ледовую разведку в Арктике. 16, 18 и 20 июля самолёт с экипажем под руководством

Алексеева передал на ледоколы информацию о состоянии льдов на маршруте Югорский Шар — мыс Меньшикова и Югорский Шар — о-ва Пахтусова (Белов, 1969. С. 164).

В августе Алексеев летает, изучая ледовую обстановку в секторе Карского моря. Частые туманы мешают ледовой разведке. 28 августа Алексеев повёл свою «двойку» к острову Русскому, откуда лёг курсом к мысу Челюскина. Туман заставил Анатолия Дмитриевича повернуть на юг. «Двойка» пересекла Таймырский полуостров, вышла через залив Фаддея к острову Андрея. Изучив ледовую обстановку восточной части пролива Вилькицкого и западной части моря Лаптевых, Алексеев повернул на запад, вторично пересёк Таймырский полуостров, вышел у фиорда Гафнера в Карское море и возвратился на базу в устье реки Таймыры. Восемь часов полёта дали ясную картину состояния льдов.

31 августа Алексеев вторично провёл восьмичасовую ледоразведку (Рузов, 1940. С. 157–160).

Летом 1935 г. готовился рекордный перелёт С. А. Леваневского на самолёте АНТ-25 по маршруту Архангельск — Земля Франца-Иосифа — остров Святого Патрика — Сан-Франциско. Для обеспечения перелёта связью были подготовлены все радиостанции вдоль северного побережья СССР. 1 августа последовало распоряжение прекратить все полёты полярной авиации впредь до особого распоряжения. Самолёты могли потребоваться к немедленному вылету на случай вынужденной посадки Леваневского. В случае спасательных операций руководство всеми кораблями и самолётами ГУСМП возлагалось на А. Д. Алексеева (Маслов, 2008. С. 35). Это назначение говорило о высокой оценке правильностью профессиональных и организаторских качеств Анатолия Дмитриевича.

В сборнике статей «За освоение Арктики» вышла работа Анатолия Дмитриевича, в которой рассматриваются цели и задачи полярной авиации, методики ледовой разведки, оборудование гидросамолёта для ледовой разведки, описание авиационного театра и пунктов, пригодных для базирования самолёта, о необходимости правильного выбора погоды для полётов (Алексеев, 1935. С. 145–152).

Знаменитый исследователь Арктики В. Визе писал о полярной авиации: *«Громадную помощь в деле освоения Северного морского пути оказала авиация, развивавшаяся на полярной окраи-*

не Советского Союза бурными темпами. Так, за первые девять месяцев 1935 г. самолёты Главного управления СМП налетали 2 150 000 км, перебросив пассажиров, почту, грузы и выполнив ледовые разведки и ряд других заданий» (Визе, 1939. С. 450). Вклад экипажа Алексеева в эту работу был значительным: «Самолёт СССР Н-36 за лётную навигацию 1935 г. пробыл в воздухе 282 ч. 44 мин., из них 119 ч. на морской работе, перевёз 20 119 кгр груза и 85 пассажиров, покрыв расстояние в 43 700 ккм не имея ни одной вынужденной посадки по вине материальной части» (РГАЭ. Ф. 1147).

В объяснительной записке к отчёту Управления полярной авиации за 1935 г. сообщалось: «Полёт пилота Алексеева на самолётах П5 Н-25 и Н-27 в феврале — апреле из Красноярск в бухту Нордвик через Дудинку, с собственным самолётом У-2 Н-22, пилотируемым пилотом Корбут. Цель экспедиции — исследование трассы Дудинки — Черная — Волочанка — Хатанга — Нордвик, в зимних условиях, а также доставка в Нордвик нового н-ка зимовки т. И. И. Гобис, запасных остродефицитных частей к вездеходам почты и литературы. Задание выполнено, хотя и сопровождалось аварией самолёта Н-25 из-за полярного ослепления лётчика. Вследствие указанной аварии, происшедшей при посадке в Нордвике, возвращение из Нордвика а Красноярск было осуществлено на самолёте П-5 Н-27, перегнанным летом пилотом Праховым с мыса Челюскина в Нордвик. В результате этого облёта выявилось возможность эксплуатации указанной трассы в зимних условиях, при надлежащей организации аэродромов метео и радиослужбы, заблаговременной заброски горючего. При этом подтвердилось хозяйственно-экономическое значение указанной трассы.

За весь полёт т. Алексеевым налётано 58 ч. 35 м.

Самолёты открытого моря ДВ [«Дорнье-Валь». — Авт.] осуществляли ледовую разведку для проводки судов: 1/ Н-26 с пилотом Алексеевым, базируясь на бухту Варнек /о. Вайгач/ произвел освещение западной части Карского моря вдоль восточного побережья Новой Земли, подымаясь до о. Пахтусова /широта 74°30', южной части Карского моря до параллели 72° /на уровне м. Хоросового — зал. Абросимова/, вдоль западного побережья п/о Ямал, о. Белый, с поднятием до широты 73°50', районы о. Белый — Диксон и к югу вплоть до Гыдоям, перебазировавшись на мыс Стерлигова, выполнил полёты по лед. разведке вдоль бере-

жья Таймырского полуострова от м. Стерлигова до м. Челюскин, от мыса Стерлигова до мыса Неупокоева на о. Большевик, далее в направлении к м. Гамарник до широты 78° 55' и, наконец, от мыса Стерлигова в пролив Шокальского до широты м. Визе на о. Большевик.

За время полётов в указанных районах покрыто освещением площадь в 286 000 кв. миль. <...>

И-5 Н-27 был, по заданию УПА, перегнан летом с м. Челюскин в бухту Нордвик в марте 1935 г., где и передан в распоряжение пилота Алексева.

Из многих лётчиков Полярной Авиации лучшими по производственным показателям в 1935 году оказались:

И Пилоты

1. тов. Молоков — Герой Советского Союза
2. Водопьянов
3. Алексеев

За 1935 год лучшие ударники заработали:

Пилоты

1. МАХОТКИН — 27.413 руб.
2. АЛЕКСЕЕВ — 26.252
3. МОЛОКОВ — 25.402

Борт-механики

1. ПОБЕЖИМОВ — 18.590
2. СУТРОБОВ — 15.856

Летнаб 3. ЖУКОВ — 17.932» (РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 5. Д. 71. Л. 2, 5, 7, 21, 22).

По тем временам, это были очень большие деньги, учитывая, что среднемесячная зарплата в крупной промышленности в марте 1936 г. у рабочего была 230 руб., а у ИТР — около 500 руб. (Численность..., 1936. С. 8).

25 января 1936 года работники Главсевморпути были приняты в Кремле заместителями председателя Совета Народных Комиссаров СССР В. Я. Чубарем и Н. К. Антиповым и секретарем ЦК ВКП(б) А. А. Андреевым. Выступал, среди других, с речью А. Д. Алексеев, в частности, говорил: «На 1936 год главная работа ложится на линейные перевозки — около 80 %, и 20 % — на морскую работу. Морские участки в достаточной мере обеспечены авиацией. Линия — наиболее слабое место в 1936 году. Я сравниваю

существующее теперь положение на линии с заводом или цехом, в котором не налажен технологический процесс. Как обстоит дело у нас? Мы летать можем почти в любую точку побережья Советского Союза, но утверждать, что эти трассы, по которым мы пролетаем, являются нормальными путями, что мы выпускаем самолёт и он через энное число часов будет на месте, — этого утверждать ещё нельзя. А перевозки по плану на 1936 год увеличатся в два раза при сравнительно небольшом увеличении самолётного парка. Это требует особого внимания к ремонту моторов, ремонту самолётов, подготовке кадров, радиосвязи, и к всему тому конгломерату условий, которые определяют технологический процесс движения.

<...> Я даже затруднился бы сказать, что является главным. Все, здесь перечисленное, является важным, и нельзя выделить из него что-либо одно. Оборудование станции нельзя отделить от ремонта машин, от ремонта моторов, от подготовки личного состава и т. д. Все эти отдельные моменты определяют успех. Один из тормозов, — гражданский воздушный флот не имеет самолётов законченного пассажирского типа. Это бьёт нас потому, что помимо специальных требований, которые предъявляются к полярному самолёту, мы не имеем пассажирского самолёта. Управление авиации занимается приспособлением самолётов и моторов к полётам в Арктике. Есть самолёт, но поплавков нет. Другой самолёт хороший, но недостаточная кабина, а нам нужен самолёт с большой кабиной, так как наш груз обычно занимает много места. Там кабина большая, но, смотришь, его нельзя гнать летом, потому что без поплавков. Я насчитал более десятка различных типов машин, которые у нас имеются. Между тем, четырьмя типами машин мы могли бы удовлетвориться в авиаслужбе.

У нас неплохой личный состав — и старые лётчики, и опытный молодняк, но рост из них лётчиков-организаторов ничтожен. Это, мне кажется, является одним из тормозов общей организационной работы и всего технологического процесса, о котором я вам на приеме в Кремле докладывал. Нам предстоит перевозка 750 тонн груза из Дудинки в Норильск. Без этих перевозок Норильскстрой выполнять свой план не может, и тут возникают трудности. Что такое 750 тонн? Нужен ряд вещей: 150 тонн бензина — минимум, значит — соответствующая тара нужна, организаторы нужны, аэропорты, чтобы машины не бились. Вот пример. Речка очень

маленькая. Норильскстрой занимает её баржами. Нужен особый человек, чтобы он держал контакт, чтобы не занимали реку без нас. Я несколько не сомневаюсь, что мы можем план выполнить, но не без трудностей. План нам задан, я считаю, вполне осуществимый, но план, за который нужно биться, и биться, крепко.

Самые старые [лётчики работают. — Авт.] с 1929 года, самые молодые — с 1935 года. Люди сосредоточены в Красноярске, где имеется ремонтный завод» (На приёме в Кремле, 1936. С. 6, 16, 17). Из этой речи видны обширные знания Алексеева в области организации авиационной службы в Арктике и это, конечно, не могло возникнуть без долгого изучения самим лётчиком этих проблем.

Журнал «Советская Арктика» отмечал, что «почти все экипажи выполнили план 1935 г. Экипажи самолётов, возглавляемые командирами Молоковым, Алексеевым, Водопьяновым, Гальшевым, Махоткиным, Липпом, Бузаевым, план перевыполнили. <...>

Налёт отдельных лётчиков колеблется от 70 часов на зимовках до 500 часов на линиях. В то же время в отдельные месяцы некоторые лётчики (Алексеев, Махоткин, Липп и др.) перевыполняют эту норму на 150–160 %.

Примером отличных лётчиков <...> служат товарищи Молоков, Водопьянов, Алексеев, Гальшев, Махоткин, <...> и др.» (Летать по-стахановски, 1936. С. 127, 128).

При организации авиационной части навигации встречались и трудности, что, в частности было отмечено в «Оперативном отчёте самолёта “СССР Н-26” за навигацию 1936 г.», составленным штурманом Морского авиаотряда УПА ГУСМП Н. М. Жуковым: «В связи с передачей материального склада в Московский Отряд, снабжение обмундированием стало необычайно сложным. <...> Наше личное обмундирование, сданное на хранение, было зимой реквизировано для нужд авиалинии. Наш экипаж же, как на грех, состоял из толстых и рослых людей и подобрать на них обмундирование было трудно. <...> Всю навигацию мы ходили в кованых железом ботинках, взятых напрокат на Диксоне и в несколько раз перечиненных сапогах с Пясины» (РГАЭ. Ф. 1147).

Летом 1936 г. А. Д. Алексеев в составе лётного отряда выполнял ледовую разведку в Арктике. Самолёты ледовых разведчиков собрались на Диксоне. А. Д. Алексеев прилетел из юго-западной части Карского моря, где проводил разведку (Шибинский,

1935. С. 115). Штурман Александр Павлович Штепенко писал об этом: *«Прилетел лётчик Алексеев. Он вел ледовую разведку в юго-западной части Карского моря. С ним прибыл Шевелев. В тот же вечер он разграничил сферы действий обеих экипажей. Алексееву достался район от Стерлигова до Челюскина, нам — от Диксона до Стерлигова.*

На следующий день Алексеев с Шевелевым улетели на восток, а мы, оставшись на Диксоне, превратились в полном смысле слова в воздушный патруль» (Штепенко, 1953. С. 57).

Начальник полярной станции «Мыс Стерлигова» в 1936 г. К. М. Званцев писал об Анатолии Дмитриевиче, как о настойчивом в достижении своих целей человеке, когда речь заходила о необходимости лучшего обустройства полярных станций как авиационных баз: *«Вспоминаю разговор с лётчиком Алексеевым, пользующимся большим авторитетом в полярной авиации. Узнав, что мы идем на остров Русский, он с сожалением сказал мне: “Эх, да не на Русском нужно ставить точку, а на Стерлигове! Русский никогда не будет авиабазой”. Я заинтересовался Стерлиговым, и мы долго проговорили о его перспективах. Помню, Анатолий Дмитриевич даже набросал мне небольшой план местности, указав, в каком месте необходимо ставить радиостанцию. Я вполне согласился с мыслью о целесообразности организации точки на Стерлигове, но приказано было идти на Русский, и приказ необходимо выполнить. Однако, благодаря “удачному” стечению обстоятельств (в течение двух месяцев мы бились во льдах, безуспешно пытаюсь подойти к Русскому), я имел возможность выгрузиться на Стерлигове. Когда возник вопрос о том, где ставить радиостанцию, я указал капитану Грозникову место, где необходимо было выгрузиться (это место соответствовало той точке, какую указал на плане А. Д. Алексеев), Грозников решительно воспротивился и, несмотря на самые решительные мои заявления и доводы, начал выгрузку в 2 километрах от устья реки, мотивируя тем, что в телеграмме сказано: “Ставьте радиостанцию в устье реки”. Так буква приказа затмила здравый смысл. Летом в навигацию прилетели Алексеев и Махоткин. Когда прибыл А. Д. Алексеев, то сразу стала очевидной необходимость переноса авиабазы с радиостанцией на 6 километров к востоку, на чем я и настаивал. Радиостанция была слишком далеко от места якорной стоянки самолётов и, вполне естественно, много от этого теряла. Анатолий Дмитриевич Алек-*

сеев начал переписку с командованием о необходимости переноса радиостанции на 6 километров к востоку. Командование запросило меня, смогу ли я справиться с этой задачей, и просило указать сроки. Я ответил, что надеюсь справиться при условии помощи команды, срок — две недели. Началась горячая пора. Разобрали старый дом, начали строить новый. Чертежи обоих домов мне пришлось перечертить, внутреннюю планировку перепланировать. Нужно сказать, что строительные организации до сих пор планируют и строят отвратительные, мало подходящие для Арктики дома. В две недели, как и было обещано, мы поставили два дома, распланировав их по-новому» (Званцев, 1937. С. 42, 43).

После ледовой разведки экипаж 24 июня вернулся в Красноярск. 25 июня самолёт для осмотра и ремонта вытащили на берег о. Молотова (Телячий), где находилась авиабаза. 28 июня самолёт был спущен на воду. Н. М. Жуков в отчёте описывает снаряжение самолёта, готового к полётам: «На борту самолёта имелось полное морское вооружение, состоявшее из 2 якорей, заплетённых цугом с 50 метрами старого сезальского каната [трос, изготовленный из волокон листьев тропического растения агавы. — Авт.] (ибо нового так и не нашлось), плавучего якоря, багра, клипер бота с вёслами и мехом, гидрокостюма, 2 пар резиновых сапог, 2 ящичков с запасными частями к моторам и самолёту. Отдельным грузом помещалась радиостанция Маркони типа АД-18 с приёмником ПД-4, аэрофотоаппарат Потти [АФА-Потте. — Авт.] с 9 катушками плёнки. Продовольственный запас состоял из 15 коробок сухарей, 5 кгр. гречневой крупы, 3 кгр. масла, 10 банок консервированных фруктов, 3 кгр. копчёной колбасы, 10 банок концентрированного молока, 5 банок какао, 1,5 кгр. шоколада, 2 литра спирта и кухонные принадлежности» (РГАЭ. Ф. 1147).

После этого были выполнены полёты с грузами и пассажирами в Дудинку, Игарку, Туруханск, Хальмерседу, Обдорск. Затем были выполнены разведочные ледовые разведки в западном секторе Арктики в районах о. Вайгач, восточного берега Новой Земли до мыса Вишневого; Диксон, Югорский Шар, Шароповы Кошки, Хоросовой, Маре-сале, о. Белый, Обская губа, Белужий Нос, зал. Абросимова, м. Пяти Пальцев. Самолёт «СССР Н-26» под командой А. Д. Алексеева в юго-западной части Карского моря налетал 56 ч. 15 м. при 13 полётах. Сделано 7 ледовых разведок (РГАЭ. Ф. 1147).



Илл. 41. Проводка эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков». Фото М. А. Трояновского. 1936 г.

В 1936 г. А. Д. Алексеев участвовал в проводке Северным морским путём эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков» (илл. 41) в Тихий океан. 2 июля они вышли из Кронштадта, по Беломорско-Балтийскому каналу перешли в Архангельск, а затем в сопровождении ледореза «Ф. Литке» направились на Новую Землю, где их ожидали отряды судов, выделенные для снабжения экспедиции топливом, продовольствием, запасными частями.

Пилоты не раз ходили в ледовые разведки, но их полёты не приносили ничего утешительного. Машины «небожителей Арктики» Алексеева и Козлова высматривали береговую кромку. Участники похода вспоминали: *«Близ мыса Стерлигова над караваном повиражил лётчик Алексеев. Ночью по судовым радиостанциям было слышно, как он докладывал начальнику экспедиции о результатах своей разведки. Единственный путь, по мнению лётчика, проходил ихерами через пролив Матисена, где еще ни разу не плавали большие корабли. Этот пролив не был даже промерен. Чистый от льда пролив мог грозить кораблям посадкой на мель»* (Зингер, 1948. С. 219).

К этому времени на маршрут перехода вышли ледоколы «Ермак» в Карское море и «Красин» в Восточно-Сибирское море. Вместе с ледорезом «Фёдор Литке» они должны были обеспечивать проводку кораблей во льдах. Для ведения воздушной ледовой

разведки выделялась группа в три самолёта под командованием А. Д. Алексеева (Гаккель, 1936. С. 445).

В начале августа корабли и суда прошли Маточкин Шар, вышли в Карское море и по намеченному маршруту направились на восток. Их переход, особенно на участке между островом Диксон и морем Лаптевых, протекал в очень тяжёлых ледовых условиях. Это потребовало от всего личного состава экспедиции большой выдержки, собранности, стойкости и умения. 17 октября 1936 г. эскадренные миноносцы «Войков» и «Сталин» вошли в состав Тихоокеанского флота. Переход доказал возможность успешного плавания военных кораблей из Северного Ледовитого океана в Тихий океан по Северному морскому пути. Опыт этой экспедиции был широко использован при последующих проводках кораблей на Дальний Восток.

При проводке кораблей экипаж самолёта 27 сентября у м. Входного попал в разрушительный 10-балльный шторм. Вот что писал об этом штурман Н. М. Жуков: *«Этот шторм принёс значительные убытки промыслу м. Входного, выбросив их незначительный флот на берег. <...> Самолёт также не задержался на якорях и был подтащен к берегу. В абсолютном мраке исключительно быстро были заведены моторы и самолёт, заливаемый волной, медленно продвигался под защиту о. Чаек. Утром самолёт перерулили в бухту. Повреждения, полученные самолётом, были незначительны и сводились к течу лодки и побитому подкосу стабилизатора. 27-го сентября течь была полностью устранена.*

28-го переждали ещё один 11 балльный шторм.

29 сентября вылетели на Диксон» (РГАЭ. Ф. 1147).

Всего в северо-восточной части Карского моря и моря Лаптевых самолёт налетал 86 часов 43 минуты и сделал 16 ледовых разведок. 8 октября самолёт прибыл в Красноярск (РГАЭ. Ф. 1147).

Большое внимание Анатолий Дмитриевич продолжал уделять техническим усовершенствованиям для успешного обеспечения арктических полётов. Например, он уделял особое внимание *«запуску арктического мотора»*. Он отмечал, что для запуска авиационного мотора *«следует стремиться к такому типу пускового прибора, который избавил бы нас от зачастую “капризной” лампы и от баллона»* (Москатов, 1936. С. 95. 98). Алексеев строил планы на будущие полёты и экспедиции. Ещё во время навигации, 7 сентября, он послал О. Ю. Шмидту депешу с предложением ор-

ганизовать в 1937 г. высокоширотную авиационную экспедицию для обследования ходов вокруг Северной Земли, отмечая при этом в дневнике: *«Многие мыслы мои крадутся и присваиваются. Это хороший признак, значит не так глупо, как кажется»* (РГАЭ. Ф. 1147).

Всего за навигацию экипаж налетал 292 часов 03 минуты (РГАЭ. Ф. 1147).

Арктическая навигация 1936 г. была отмечена также успехами транспортного флота — ни одно судно не застряло на зимовку во льдах. Как отмечал известный советский океанограф Яков Яковлевич Гаккель (1901–1965), *«первостепенное значение в деле проводки судов в истекшую навигацию, особенно в районе пролива Вилькицкого и проливе Лонга, имели разведки льдов, сделанные лётчиками Молоковым, Алексеевым, Козловым, Каминским, Чечевичным и др.»* (Гаккель, 1936. С. 449).

Известный полярный исследователь Арэф Иванович Минеев (1900–1973) писал об этих полётах: *«Следует отметить, что в своё время, когда в Арктике начали летать Б. Г. Чухновский и А. Д. Алексеев, их полёты считались почти невозможными. Теперь такие полёты в Арктике при полном признании их трудности стали обычными»* (Минеев, 1941. С. 146).

Большая группа моряков, полярников и авиаторов была удостоена правительственных наград. Был среди них и командир отряда воздушной разведки льдов в Карском море А. Д. Алексеев, получивший орден Ленина (Морозов. 1979. С. 57).

В 1933–1937 гг. А. Д. Алексеев занимал должности командира корабля, командира морского отряда Енисейской авиалинии УВС (УПА) ГУСМП при СНК СССР. С 3 июня 1936 г. входил от УПА в состав Совета при начальнике ГУСМП при СНК СССР О. Ю. Шмидте.

5 ВЫСОКОШИРОТНАЯ ВОЗДУШНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ «СЕВЕР-1» ПО ВЫСАДКЕ ПЕРВОЙ ДРЕЙФУЮЩЕЙ СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС» (1937 г.)

Успешные полёты советских полярных лётчиков вызвали идею о возможности организации доставки в район полюса группы научных работников, которую поддержали многие исследователи Арктики. Реализацию этой идеи взял на себя О. Ю. Шмидт. В 1935 г. он предложил Михаилу Васильевичу Водопьянову (1899–1980) разработать технический план полёта на Северный полюс посадкой на нём самолётов. Кроме Водопьянова, к работе над планом воздушной экспедиции были привлечены известные деятели полярной авиации — её руководитель М. И. Шевелёв, лётчики А. Д. Алексеев и В. С. Молоков (илл. 42, 43), штурманы Н. М. Жуков, А. А. Ритсланд и другие (Сузюмов, 1981. С. 38). Водопьянов писал в те годы: *«Я был несказанно обрадован, когда узнал, что в экспедиции примут участие лучшие полярные пилоты — Герой Советского Союза В. С. Молоков и лётчики-орденоносцы М. С. Бабушкин и А. Д. Алексеев. Их решение намного облегчало работу. Всем известно, какой огромный авторитет завоевали своим искусством эти пилоты. Выполнять с ними вместе одно и то же задание — мечта многих советских лётчиков»* (Водопьянов, 1937. С. 51.)

Большинство наших специалистов, основываясь на опыте западных полярных исследователей и личных полётов надо льдами Арктики, настаивало на выбросе с парашютами как груза, так и людей. Дискуссия перешла на страницы центральной прессы. Видные лётчики, например, Герои Советского Союза Маврикий Трофимович Слепнёв (1896–1965) и Иван Васильевич Доронин (1903–1951), спасавшие челюскинцев, считали десант более безопасным, нежели посадка на выбранную с воздуха льдину. Было и такое предложение: многомоторные самолёты-авиамамки везут на себе лёгкие одномоторные самолёты, которые опускаются на льдину и готовят посадочную полосу для больших самолётов.



Илл. 42. Участники экспедиции «СП-1»: В. С. Молоков (1),
О. Ю. Шмидт (2), М. В. Водопьянов (3), А. Д. Алексеев (4).
Фото из открытых источников

Меньшая часть полярных лётчиков — пилоты и штурманы ледовой разведки Водопьянов, Молоков, Жуков, Аккуратов и Алексеев (илл. 42, 43) стояли за вариант непосредственной посадки на льдину, выбранную с воздуха, многомоторных самолётов с людьми и грузом.



Илл. 43. Командиры самолетов экспедиции на Северный полюс, 1937 г.
Слева направо: М. В. Водопьянов (1), А. Д. Алексеев (2), И. И. Мазурук (3),
В. С. Молоков (4). Из домашнего архива Д. А. Алексеева

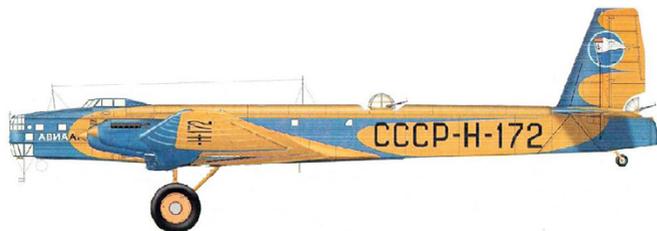
Участвуя в этой дискуссии, А. Д. Алексеев, в частности, утверждал, что *«рассчитывать на хороший естественный аэродром на полюсе не приходится. <...> Там могут оказаться ровные площадки в виде молодого, тонкого льда между торосистыми полями. Но они не выдержат веса тяжёлой машины. Старые же ледяные поля, толщиной пять-шесть метров, всегда покрыты торосами от одного до шести метров.*

Вполне вероятной кажется мне возможность найти сравнительно мало торосистую площадку, которую четыре-пять человек в течение трёх-четырёх дней могли бы превратить в основной аэродром.

Поэтому весь вопрос сводится к высадке на полюс первой партии людей, которые могли бы найти и разровнять поле для аэродрома» (Водопьянов, 1974. С. 157). Эта дискуссия свидетельствовала о том, что лётчики с огромным вниманием относятся к экспедиции на полюс.

После разработки ряда проектов, окончательно был выбран один — направить на полюс тяжёлые четырёхмоторные самолёты с посадкой их прямо на лёд, без предварительной подготовки аэродрома на льдине (Шмидт, 1940. С. 13).

Для экспедиции были выбраны самолёты конструкции Андрея Николаевича Туполева (1888–1972) АНТ-6 (илл. 44), обладающие большой грузоподъёмностью, уже испытанные на дальних перелётах. Каждая машина могла спокойно продолжать полёт на трёх двигателях, если четвёртый почему-либо надо выключить. Полётный вес каждой машины — 23,5 тонны — позволял брать горючего и масла на 2600 км полёта и 2,5 т полезного груза. Машины были снабжены моторами АМ-34 конструкции Александра Александровича Микулина (1895–1985), модернизированными и приспособленными к арктическим условиям (быстрый подогрев



Илл. 44. Самолёт АНТ-6. Фото из открытых источников

и запуск на сильном морозе). Кабины машин были герметизированы, чтобы внутрь не мог проникнуть снег. Большое внимание было уделено навигационному и радиооборудованию (Морозов, 1979. С. 61).

Когда Б. Г. Чухновский узнал, что Алексеев включён в состав воздушной экспедиции на Северный полюс, так говорил ему: *«Вот не дожили до наших дней ни Нансен, ни Амундсен. <...> Они бы тебе, Анатолий, позавидовали, как я нынче завидую...»*. Алексеев почтительно возражал: *«Ну что вы, Борис Григорьевич, это мы, будущие полюсники, должны вам завидовать, вашему стажу и пионерному опыту. Все мои сверстники в долгу у вас, дорогой командир...»* (Морозов, 1979. С. 58).

Начало исторической экспедиции на Северный полюс приходится на 11 марта 1937 г. Её руководителем утвердили начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта (илл. 42), заместителем по лётной части — начальника Полярной авиации М. И. Шевелёва, командиром авиаотряда и флагманского самолёта — М. В. Водопьянова. В экипаж флагмана «СССР Н-170» вошли также М. С. Бабушкин — второй пилот, И. Т. Спирин — штурман, С. И. Иванов — радист, Ф. И. Бассейн, К. М. Морозов и П. П. Петенин — механики. Экипаж самолёта «СССР Н-172» возглавил А. Д. Алексеев, вторым пилотом пошёл М. И. Козлов, штурманом — Н. М. Жуков, механиками — К. Н. Сугробов и В. Г. Глинкин. Всего самолётам предстояло перебросить в район Северного полюса 10,5 тонн груза (Визе, 2008. С. 194).

Самый маститый по арктическому стажу (с 1928 г.) А. Д. Алексеев был вместе с тем и самым молодым по налёту часов в пилотской должности (Морозов, 1979. С. 60).

Водопьянов писал о лётчиках экспедиции: *«Технически совершенная материальная часть находилась в руках замечательных людей — испытанных и до конца преданных своей родине полярников. В числе пилотов экспедиции — такие выдающиеся люди, как Герой Советского Союза В. С. Молоков и орденноносец М. С. Бабушкин. <...> Командир третьей машины — замечательный полярный лётчик-орденноносец А. Д. Алексеев»* («Известия», 22.05.1937; Водопьянов, 1937. С. 153, 154). Много тёплых слов об Анатолии Дмитриевиче написал Водопьянов: *«Внешне Алексеев мало похож на лётчика, да ещё полярного. В первую минуту можно подумать, что он белоручка. Но в полярной авиации хорошо знают, что ему*

приходилось бывать в труднейших переделках, и он всегда с честью выходил из них.

<...> Алексеев — блестящий полярный лётчик. Я всегда восхищался его искусством пилотирования и самолётовождения, в котором он соединил богатый опыт как штурмана, так и пилота. <...>

...Командир самолёта “Н-172”, Анатолий Дмитриевич Алексеев, умеет покорять и нелётную погоду. Однажды в весеннюю ростепель, в тумане, рискуя жизнью, он на летающей лодке вывез с одной из самых северных полярных станций большого зимовщика...» (Водопьянов, 1939. С. 68; Водопьянов, 1974. С. 144, 147).

В беседе с корреспондентом «Восточно-Сибирской правды», Водопьянов отмечал: *«Тов. Алексеев долгое время работал штурманом. Приобретённый опыт помогает в совершенстве ориентироваться при самых тяжёлых метеорологических условиях Заполярья» («Восточно-Сибирская правда», 23.05.1937 г.).*

Советская писательница В. А. Герасимова писала об Алексееве: *«Накануне исторического перелёта из Москвы на полюс орденосеи, герой ледовых разведок Анатолий Дмитриевич Алексеев говорил с улыбкой, в которой много сдержанной гордости:*

— Вдумайтесь прежде всего в то обстоятельство, что замечательные машины, на которых мы полетим, — целиком советского производства.

Замечательный закрытый лимузин, металлические части которого пропущены через лучи нашего же рентгеновского аппарата, специально утеплённая масляная и водяная магистраль, сложная и тонкая система подогрева моторов и даже великолепная лисья шуба, которая, быть может, и не понадобится в этой искусно отеплённой машине, — всё это родилось на нашей земле.

Обычно сдержанный, скупой на слова, Анатолий Дмитриевич Алексеев ещё долго и взволнованно говорил о заботливой предусмотрительности конструкторов машины, о технических её совершенствах, о лётных её возможностях.

Он умалчивал только об одном: о водителях этих машин, о героических и скромных людях советской авиации.

В годы гражданской войны Алексеев добровольцем вступил в ряды Красной Армии. Участвуя в разгроме белогвардейских разбойничьих банд Антонова, в ранней молодости он проходит раскалённое горнило гражданской войны, навсегда усваивая себе её поучительные суровые уроки. <...>

Вот полёт товарища Алексева на Северную Землю за больным зимовщиком. Полёт был трудным, рискованным. Особенно трудна была посадка у скалистых берегов острова С. Каменева — и именно тогда безаварийный советский лётчик Алексеев пошёл, как он выражается, на “сознательный бой машины” <...> и здесь победило его высокое искусство: при головоломной посадке гидросамолёт не разбился — только дал течь.

Ещё эпизод. “Красин” затёрт льдами. Стоит уже около месяца. Всё время дует свирепый норд-ост. Ледовая разведка даёт мрачную картину. Лётчик, ведущий разведки в течение месяца, настроен безнадежно.

— Но, — спокойно вспоминает товарищ Алексеев, — пришлось не согласиться с ним. Ведь наше дело меньше всего можно считать каким-то чисто “техническим”, неосмысленным, построенным на простой “ловкости рук”. В него включены чисто творческие моменты: интуиция, догадка, изобретательность — всё, вплоть до научного открытия. <...> Меня сразу же заинтересовало, что твориться на архипелаге Норденшельда. <...> Я сопоставил ряд признаков <...> и когда мне, наконец, удалось проникнуть на архипелаг Норденшельда, — я убедился, что лёд действительно местами треснул и разошёлся. А затем мне стало очевидно, что достаточно измениться ветру, как образуется открытый береговой путь. <...> Впоследствии догадка моя целиком оправдалась. И в то время, как другие транспорты безнадежно путались во льду, убивая силы, время и уголь, “Красин”, следуя моим прогнозам, <...> спокойно двинулся и пришёл раньше всех ленских судов. <...>

По трассе разведок Алексева и его товарищей, по побережью Северного Ледовитого океана возникла цепь советских зимовок и баз для регулярного лётного обслуживания далёких, заснеженных, пустынных мест.

И слова, которыми пилот Алексеев закончил свою беседу накануне великого перелёта, были:

— Не сомневаюсь, что выдержат и моторы, и крылья, и люди!

Белокурый, высокий, он уверенно и спокойно стоял у карты арктических перелётов.

Он, этот многосторонне развитый, сильный и спокойный пилот Советской страны:

— Я не фантазёр, а человек практического дела. Но и мне случалось мечтать о великих и сложных перелётах на благо нашей Родины!» (Герасимова, 1937. С. 163–167).

Начальник экспедиции на Северный полюс О. Ю. Шмидт писал об Анатолии Дмитриевиче: «Очень своеобразную фигуру в лётном мире представляет командир “Н-172” А. Д. Алексеев. В прошлом радиоинженер, затем штурман, наконец, лётчик, т. Алексеев хорошо знает все авиационные специальности, притом знания эти всё время расширяются. Анатолий Дмитриевич много читает, следит за всеми новинками, немедленно теоретически перерабатывает каждый новый опыт, часто приходя к готовым оригинальным выводам. Мы так и называли Анатолия Дмитриевича “лётчиком-мыслителем”. С Алексеевым иногда не легко. Для него величайшее наслаждение — спорить. Он <...> как-то своеобразно подходит к каждому вопросу, даже взлетает и садится не как другие, а по-своему, но выходит всегда хорошо и талантливо. Лёд и морскую авиацию он знает глубоко. Это хороший командир, умеющий воспитать дух товарищества и прекрасно распределяющий работу» (Шмидт, 1937. С. 182).

Перед вылетом пилот Я. Д. Мошковский обратился за советом к Алексееву, «энциклопедически образованному полярному лётчику»:

«— Как полагаете, Анатолий Дмитриевич, что из вещей следует взять с собой на полюс?

Он ответил коротко:

— Главное — не забудьте брезентовые рукавицы, чтобы бочки с бензином катать...» (Мошковский «а», 1938. С. 4).

21 марта участники экспедиции загрузили и отправили в Архангельск товарный вагон с частью багажа и лыжными шасси, чтобы не перегружать самолёты, взлетающие с раскисшей полосы.

Приказом № 9 по УПА ГСМП от 31.03.1937 г. экипажам, участвующим в Северной экспедиции, установили оклады, в том числе экипажу Алексеева (РГАЭ, Ф. 9570, Оп. 2, Т. 2, Д. 2962):

«Экипаж на корабле Н-172

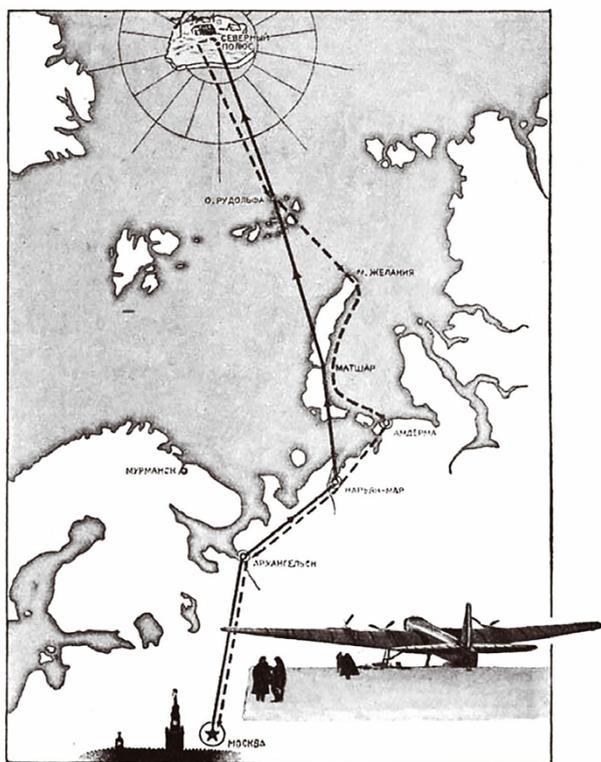
Командир корабля тов. Алексеев А. Д. 1000 р.

Штурман тов. Жуков Н. М. 500 р.

Второй пилот тов. Козлов М. И. 500 р.

Первый бортмеханик тов. Сугробов 500 р.

Второй бортмеханик тов. Шмандин 400 р.».



Илл. 45. Схема полёта экспедиции к Северному полюсу

Сбор на аэродроме назначили на 5 часов утра следующего дня. В назначенный срок на аэродроме собрались все участники экспедиции. Самолёты стояли в разных местах аэродрома. Водопьянова и Мазурука — около центральной станции, Молокова и Алексева — вблизи ангара ЦАГИ. Выкрашенные в ярко-оранжевый и синий цвета, самолёты выглядели очень нарядными. Водопьянов переговорил с командирами кораблей и установил порядок взлёта: первым на старт идёт флагманский самолёт, за ним Молоков, Алексеев, Мазурук и Головин. Один за другим заработали моторы машин. Однако с некоторыми двигателями случились перебои из-за остывшего антифриза. Механики спешили удалить неисправность. В это время к самолёту Водопьянова подошёл Алексеев и доложил, что через десять минут его самолёт и самолёт Моло-

кова будут готовы к вылету. Наконец машины стали выруливать на старт и в 12.30, поднимая колёсами фонтаны талой воды, поднялись в воздух, взяв курс на Север (илл. 45) (Водопьянов, 1937. С. 207–210; Морозов, 1979. С. 61).

Журналист, член редколлегии журнала «Советская Арктика», парторг экспедиции Александр Анатольевич Догмаров (1901–1938) перечислил тех, кто летел в машине Алексева: *«Я вылетел из Москвы на самолёте Алексева. Экипаж самолёта: Алексева — первый пилот, Козлов — второй пилот, штурман Жуков, бортмеханики Константин Сугробов, Гинкин и 24-летний Ваня Шмандин, самый молодой член нашей экспедиции.»*

На нашей машине, кроме названных товарищей, были: начальник зимовки на Северном полюсе И. Папанин, научные сотрудники — магнитолог-астроном Е. Фёдоров, гидробиолог П. Ширшов, а также кинооператор экспедиции Марк Трояновский» (Догмаров, 1938. С. 77).

Летели, низко прижатые облаками, часто попадая в заряды мокрого снега. *«Впереди шёл Водопьянов. <...> За Михаилом, привалившись к нему на 50–100 метров, шёл “прилипнув” Мазурук»* <...> *и где-то, то теряясь, то появляясь, Алексева»* (Бронтман, 2004). Недалеко от Архангельска Водопьянов заметил отсутствие самолёта Алексева и доложил об этом Шевелёву. Тот вызвал по радио самолёт Алексева: *«Алло, алло! 172, 172... Что случилось, почему вы отстали?»* Оказалось, что Алексева просит убавить скорость, так как ему трудно догнать группу. Однако Шевелёв сказал, что у экипажа Алексева всё в порядке, и они могут добраться до Архангельска самостоятельно (Водопьянов, 1937. С. 214–215).

Первая посадка состоялась на большом поле возле села Холмогоры, так как аэродром в Архангельске подтаял, и там не могли принять тяжёлых кораблей. На аэродроме лежал почти метровый слой снега, и огромные, в человеческий рост, колёса самолётных шасси, вращаясь, поднимали настоящую пургу (Морозов, 1979. С. 61). А. Догмаров писал об этом эпизоде следующее: *«В 17 часов показались льды Северной Двины. Архангельск остался слева, в тумане. Корабли взяли курс на Холмогоры. Там уже всё было готово к их приему. Горели сигнальные костры, ждали люди. В 17 часов 38 минут Водопьянов повёл свой самолёт на посадку. Следом за ним приземлились машины Молокова и Мазурука, и последней — наша машина — Алексева. Большие колёса самолётов проложили*

глубокие траншеи в двухметровом снегу. Над аэродромом поднялась туча снега.

Через несколько секунд нас окружили холмогорские колхозники» (Догмаров, 1938. С. 77). Всего в полёте пробыли 5 часов 13 минут.

24 марта, за завтраком, произошло совещание. Стоял вопрос — на чём дальше лететь? Козлов предложил идти на лыжах, но взять с собой колеса, с тем, чтобы можно было варьировать. Большинство поддержало, заявив, что лыжи очень хрупкие и легко могут пострадать. Шмидт предложил высказываться:

«Алексеев:

— По-моему, даже на полюсе вернее сесть на колесах.

Мазурук:

— Я подсчитал. У меня всякого груза запасных частей около 800 кг. Машины наши прекрасные. А мы по старой привычке, не умея летать культурно, возим с собой целые ремонтные заводы. Я могу сбросить 400 кг и вместо них взять колеса.

Водопьянов:

— Я против колес. И на Рудольфе, и на всём архипелаге — гладкие плато. Отлично сядем на лыжах. А везти колёса — не только лишний вес, но и потеря скорости.

Бабушкин:

— А нельзя ли послать к ЗФИ ледокол с колесами?

Шмидт:

— Можно конечно. “Ленин” пройдет в Тихую легко. В этом году льду стало очень мало, может быть, даже Британский канал открыт.

Алексеев:

— Я против того, чтобы впрягать коня и трепетную лань (под ланью я подразумеваю ледокол). Лучше сделать посадку в Мат-точкойном Шаре.

Шмидт:

— Всякой посадки нужно избегать, как огня. Тем более — в Мат. Шаре, где очень опасное место из-за стоков [имеется в виду бора — ураганный ветер, характерный для Новой Земли. — Авт.]. Ледокол же может прекрасно все доставить. Не хватит угля — пусть поведёт с собой угольщика и оставит у кромки. А машины, независимо от всего, надо основательно всё проверить, перевесить весь груз и оставить всё лишнее.

Алексеев:

— *Что ж, чем меньше посадок, тем лучше. Лететь вообще не трудно, самое сложное дело — взлетать. Нам деньги платят не за полёты и посадки, а за взлёты».*

В Холмогорах члены экспедиции отдыхали. Вот как участник экспедиции журналист Бронтман описывает день 27 марта: *«Спирин почти весь день просидел над картами, прокладывая путь в Нарьян-Мар. Карты — чудные. На одной — река течет на север, на другой — на юго-запад. На одной село называется так, на другой — по-другому и т. д.*

Шмидт, Водопьянов, Бабушкин и Иванов до одури режутся в “козла”. Счастье переменено.

Затем герой неистово играет на бильярде. Я раз сел и неплохо сыграл в шахматы с Отто Юльевичем. “Я не знаю усталости”, — говорит он.

Дагмаров предложил Головину книгу Виноградова о Паганини. Головин охотно взял, но сокрушенно заметил:

— *Мало я скрипку слушал — не все дойдет!*

Философически настроенный Алексеев разглагольствует о станциях метро и говорит об Анатоле Франсе».

Тем временем на аэродроме самолёты «переобули», поставив с колёс на лыжи, что потребовало доброй недели работы. Алексеев и его товарищи с трудом нашли пригодную для взлёта, не тронутую проталинами снежную полосу. 29 марта группа вылетела в рейс. Во время разбега самолётов из-под лыж вздымались мокрые снежные комья, забивая радиаторы моторов (Морозов, 1979. С. 61).

Следующая посадка была в Нарьян-Маре (илл. 46), где ещё сохранялось подобие зимней погоды — термометр показывал минус 16° С. Сам Анатолий Дмитриевич отмечал: *«На превосходном Нарьян-Марском аэродроме как будто самой природой сделанного для рекордных полётов посадка не представляла трудность»* (РГАЭ. Ф. 1147). Выйдя из самолёта на лёд р. Печоры, Алексеев крикнул: *«Поздравляю вас, товарищи, наконец-то мы удрали от весны. С такого аэродрома можно поднять в воздух любой груз»* (Водопьянов, 1974. С. 179). Своему второму пилоту М. И. Козлову Анатолий Дмитриевич облегчённо сказал: *«Ну поздравляю, Матвей Ильич. <...> Нагнали мы с тобой зиму, как будто».* Козлов с иронической усмешкой отозвался: *«Ох, командир, не говори “гон”».* И оказался прав (Морозов, 1979. С. 62).



Илл. 46. Дом в г. Нарьян-Маре, в котором отдыхала часть экспедиции. Фото А. Попова. 2022 г.

Опять встал вопрос, что делать с колёсами. Несмотря на категорическое сопротивление Алексеева (*«меня не могут убедить, мне могут приказать»*), решили колеса оставить здесь и дальше лететь только на лыжах.

В ночь перед намеченным вылетом выпал глубокий и липкий снег. Пять раз головной самолёт Водопьянова вырубивал на старт. Но всё было бесполезно. Приняли решение слить по две тонны горючего с каждого самолёта и лететь не до о. Рудольфа, а на полярную станцию «Маточкин Шар», где имелось резервное топливо (Сузюмов, 1981. С. 49).

Погода мешала взлёту. Однако экипажи и члены экспедиции не только отдыхали, но и занимались своими делами — готовили карты, инструменты, аппаратуру. Вечером 3 апреля Алексей вдруг собрался на аэродром:

«— Чего?

— Посмотреть воду.

С моря на лёд Печоры нагоняло воду. Приехал, успокоившись». На следующий день он опять уехал на аэродром переруливать машину от воды подальше (Бронтман, 2004).

На очередном совещании Анатолий Дмитриевич отмечал: *«Печорская губа — очень важный участок. Она покрыта невзломанным льдом. На высоте 100 м вы не можете лететь по земным ориентирам. Слепой полёт на наших перегруженных машинах невозможен. Гладкий лёд — может вмазать. Если вода — заметишь*

её тогда, когда вмажешь. Варнек, Амдерма, Маточкин Шар — закрыты. Я — за поздние сроки вылета. Обледенение немедленно остановит приборы» (Бронтман, 2004).

Наконец, после 12 дней пребывания в Нарьян-Маре, погода благоприятствовала экспедиции. Водопьянов взлетел только со второй попытки, вслед за ним поднялись Молоков и Мазурук. А вот самолёт Алексеева с Иваном Дмитриевичем Папаниным (1894–1986) на борту никак не мог оторваться. Чтобы не расходовать бензин, решили не ожидать его и лететь на Новую Землю, а Алексееву — догонять. Здесь, по выражению инженера экспедиции Владимира Николаевича Гутовского (1908 — ?), Анатолий Дмитриевич «перешаманил». Алексеев, по его мнению, вообще очень много и ненужно экспериментировал. В Нарьян-Маре вдруг решил, что с примерзанием лыж лучше всего бороться, поставив самолёт на еловые ветки. Папанинцы поехали в лес, привезли воз веток. Чтобы поставить лыжи на ёлки — надо поднимать машину на домкратах. Стали поднимать — погнули подкос. Ремонт. К слову сказать, и с этих ёлок машина съехала куда с большим трудом, чем другие (Бадигин, 1950. С. 117).

В итоге пришлось садиться и в Маточкином Шаре на Новой Земле. Здесь, дожидаясь лётной погоды, экспедиция провела несколько дней. Здесь один экипаж едва не лишился возможности принимать участие в дальнейшем полёте. Об этом случае упоминает штурман Аккуратов: *«Зная о господствующем направлении страшного ветра “бора”, достигающего ураганной силы, все командиры кораблей поставили свои самолёты на якорных стоянках носом к предполагаемому направлению ветра, крепко привязав их к брёвнам, заделанным в лёд пролива. Командир “СССР Н-172” А. Д. Алексеев, не веря в надёжность такого крепления, рассудил по-своему: самолёт, стоя носом к ветру, благодаря углу атаки крыльев и стабилизатора будет стремиться при сильном ветре оторваться от земли и тем усиливать напряжение тросов крепления; если же поставить самолёт строго хвостом к ветру, то сила ветра, благодаря обратному углу атаки, будет прижимать самолёт к земле и тем самым ослаблять напряжение тросов крепления. Теоретически он был прав. Обладая большим авторитетом среди лётного состава, А. Д. Алексеев нашел даже последователей, но, к счастью, неожиданно обрушившийся ветер не позволил переставить самолёты по его способу.*

Начавшийся в ночь на 15 апреля “бора” задул с такой силой, что двухмоторный самолёт “СССР Н-166”, стоя на привязи, подпрыгивал на лыжах, а винты всех кораблей медленно, как мельница, проворачивались. Чтобы пробраться от зимовки к якорной стоянке, приходилось ползти вдоль натянутого троса, отдыхая через каждые 5–7 метров, так как глаза и ноздри забивала снежная пыль.

Находясь в самолёте на вахте, мы с ужасом сознавали, что можем быть только пассивными наблюдателями, так как никакой реальной помощи самолётам против этой разъяренной стихии оказывать не могли. Как удары тяжёлого молота, обрушивался ветер на корабли, отчего возникали дикие, ноющие звуки в крыльях и пронзительный свист в антеннах. На лыжах быстро нарастали сугробы наметенного снега. Этот снег был нашим помощником: засыпая лыжи, он своей тяжестью помогал удерживать самолёты на месте.

Каждый раз, как только после смены вахты, полузамерзшие, превращённые в оледенелый ком, мы вползали в кают-компанию зимовки, сейчас же отыскивали кого-нибудь из экипажа Алексева и спрашивали: “Ну, как, держится?” — “Отлично, как вкопанный”, неизменно отвечали нам. Кажется, всё было хорошо. Ветер уже стал затихать, как вдруг в кают-компанию ввалился бортмеханик Сугробов и, мрачно сплюнув, проговорил, отдирая сосульки льда от бровей: “Чертובה теория, всегда она ничто без практики. Оторвало хвост”, закончил он, тяжело опускаясь прямо на пол. Быстро одевшись, все бросились к самолёту.

Сквозь тучи снежных игол, бросаемых порывами ветра, было смутно видно, как у высокого хвоста “СССР Н-172” возлились люди, закрепляя оторванный руль поворота деревянными брусками. Был сломан баллер [ось для вращения руля. — Авт.] руля. Ошибка Алексева заключалась в том, что он не учёл изменения направления ветра, когда он стал затихать. Это направление изменилось градусов на тридцать, и боковой ветер сломал руль. Еще хуже чувствовали себя мы. Наш “СССР Н-169” был запасным, и если руль нельзя исправить, то снимут наш и поставят на “СССР Н-172”, а экипаж останется на Маточкином Шаре» (Аккуратов, 1947. С. 50–52).

Положение спасли золотые руки наших бортмехаников — Сугробова, Шекурова, Бассейна, Гутовского и инженера Тимофеева:

«...вечером штормом у него [самолёта Алексеева. — Авт.] подломило руль поворота, набило <...> снега в хвост. <...> Сугробов пытался снять руль, чтобы исправить — невозможно. Пурга свирепствует по-прежнему. Осмотрев руль Сугробов пришёл к нам в комнату и сказал: “Ломайте его до конца. Я лучше новый сделаю, чем этот ремонтировать”. <...> В мастерской <...> ребята без отдыха чинили кабан Алексеевского стабилизатора. <...> Но к нашему отлёту они всё равно не успевали, а потому решено было лететь без “Н-172”. В связи с этим с машины были сняты папаниныцы, <...> папанинский груз.

17 апреля... Воспользовавшись временным затишьем, решили поставить руль на место. <...> Вынесли на руках руль, уложили на нарты, повезли к самолёту. <...> На других нартах <...> подвезли стремянки и доски. Приготовили стремянки, шесты, увязали канатами верхушку руля. <...> Начали поднимать 4,5 метровую громадину. <...> Перебирая на руках, подставляя стремянки и влезая на них, подняли, наконец, руль. Механики немедленно начали крепить.

Ваня Шмандин влез на самый верх киля верхом и, балансируя под ветром на 8-ми метровой высоте, крепил верх. А ветер начал усиливаться, рвать, быстро достиг 6–7 баллов, начало мести. Вовремя мы успели поставить. Папанин влез в фюзеляж и изнутри <...> крепил кабан. Мы приготовили две струбцинки и закрепили руль, затем расчалили его на канатах. Провозившись два часа, закончили и ушли. Машина снова была в строю» (Из дневников журналиста Л. К. Бронтмана. Раздел «Экспедиция Папанина на Северный полюс. Часть 2. 1937 г.).

Вечером 18 апреля машины поднялись и взяли курс на о. Рудольфа (илл. 47). Папанинская четвёрка в этот раз шла на самолёте А. Д. Алексева. Летели в сложных погодных условиях. Машина Алексева опять отстала на 20 км, и основная группа сбавила обороты. На исходе первого часа полёта, вспоминал член экипажа Я. Д. Мошковский, второй пилот Козлов замечает три точки на горизонте: «Самолёты! — взволнованно кричит Козлов”. Все повеселели, Алексей прибавил обороты моторам. Начинаем догонять ушедшие вперёд корабли. По “Лучу” связываемся с флагманом. Передаем просьбу уменьшить скорость эскадры, чтобы дать нам возможность пристроиться и пойти вместе. В 22 часа 7 минут догнали самолёты и пошли строем по установленному порядку:



Илл. 47. Пилот А. Д. Алексеев за штурвалом самолёта «СССР Н-172».
Кадр из документального фильма М. А. Трояновского
«На Северном полюсе». 1937 г.

слева от флагмана Молоков, справа — Мазурук и Алексеев» (Мошковский, 1938. С. 79; Водопьянов, 1939. С. 242, 243).

Только в ночь на 19 апреля эскадра прибыла на о. Рудольфа (илл. 48, 49). Об условиях жизни на о. Рудольфа Анатолий Дмитриевич вспоминал: *«Наше размещение на Рудольфа скученное,*



Илл. 48. Полярная станция «Остров Рудольфа» — база авиагруппы экспедиции к Северному полюсу. На заднем плане ледяной купол, на котором располагался в 1937 г. аэродром. Вид с вертолёта.
Фото П. В. Боярского. МАКЭ, 2007 г.



Илл. 49. Экспедиция 1937 г. На о. Рудольфа.
Перевозка самолета Н-172. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

хотя я знаю и большую скученность на зимовках. Чистотой наше помещение не блещет. Есть основание ожидать значительного распространения паразитов в будущем. Но стол превосходен, как нигде. Часто даже не выдержишь норм обыкновенной умеренной пищи.

<...> Кроме стационарных помещений есть ещё в 1–1,4 км старая зимовка рядом с историческими руинами зимовок герцога Абриццого, Фиала, Циглера» (РГАЭ. Ф. 1147).

Опять проблема плохой погоды — слишком мало было синоптических материалов для составления реальных карт погоды. Тем не менее 5 мая пилот П. Г. Головин на Р-6 не только выполнил разведывательный полёт в сторону полюса, но и первым из советских авиаторов достиг этой самой заветной географической точки.

Из-за критического положения с бензином Головин не стал делать попыток сесть на полюсе, но он установил, что в том районе тянутся огромные ледяные поля, пригодные для посадки тяжёлых самолётов.

7 мая Шмидт созвал совещание командиров для обсуждения конкретного плана штурма Северного полюса. На совещании в числе других выступил и Алексеев: *«Самое существенное нам ещё неясно: можно ли садиться на полюсе? Правда, Головин видел много полей, годных для посадки, но Амундсен, например, уверяет в своих трудах, что на полюсе сесть нельзя. Мы должны оставить на прежнем уровне всю нашу настороженность, граничащую с по-*

дозрительностью. При посадке самолёта, будь то разведчик или тяжёлый корабль, основную роль в операции будет играть радиосвязь. Самую надёжную радиосвязь с землёй может обеспечить только тяжёлый корабль. Посему, если посылать кого-нибудь, то следует отправить в путь флагмана» (Бронтман, 1938. С. 94, 96).

Через две недели флагманский самолёт Водопьянова, на борту которого находилась четвёрка папанинцев, О. Ю. Шмидт и кинооператор, вылетел с о. Рудольфа на Северный полюс. Через 6,5 часов, 21 мая он произвёл посадку на льдине в 20 км за полюсом. Экипаж с четвёркой папанинцев быстро оборудовали лагерь и, хотя и с задержкой, установили радиосвязь с о. Рудольфа. Папанин в своём дневнике писал в этот день: «Льдина вполне пригодна для организации научной станции. Тут можно сделать отличный аэродром и принять самолёты Молокова, Мазурика и Алексеева» (Папанин, 1977. С. 26).

Остальные три самолёта АНТ-6, вылетевшие к полюсу 25 мая под общим руководством М. И. Шевелёва, не смогли точно выйти на цель — сказалось слабое приборное оснащение и несовершенство методов навигации. Только В. С. Молоков, пройдя точку полюса, повернул по нужному меридиану и вскоре обнаружил лагерь Шмидта.

А. Д. Алексееву, испытывавшему затруднения, порекомендовали по радио сесть на подходящую льдину, определить координаты и затем перелететь в лагерь (илл. 50). Шевелев сообщал: «Тов. Алексеев сообщил, что во время перелёта с острова Рудольфа



Илл. 50. Полёт к Северному полюсу. Снимок с самолёта А. Д. Алексеева (Н-172). Из домашнего архива Д. А. Алексеева

на Северный полюс он шёл по правильному курсу от полюса на лагерь, но решил сесть, чтобы точнее определиться во избежание излишнего расхода горючего на поиски лагеря» (Восточно-Сибирская правда, 1937, № 124).

Самолёт «прилеглился» примерно в 7 км от полюса. Шевелёв докладывал по радио в Москву: «Алексеев сел на место, где зимовка находилась третьего дня. Широта $89^{\circ}50'$, долгота $58^{\circ}30'$ » (Бергавинов, 1937. С. 37). Алексеев сел «столь спокойно и расчётливо, точно садился на центральном аэродроме в Москве. Николай Михайлович Жуков неторопливо и внимательно определился, и затем кликнул по радио Стромилова. Тот откликнулся. Жуков сообщил лагерю, что у них всё в порядке и начата расчистка аэродрома для взлёта. Как только она будет закончена, самолёт Алексеева вылетит на соединение с эскадрой. (Забегая вперёд, следует указать, что Алексеев сел ближе всех к полюсу. Первое определение Жукова показало, что они находились от геометрической точки полюса всего в девяти милях к западу. Последующая сверка секстанта Жукова с точным теодолитом Федорова выяснила, что секстант ошибается на четыре минуты (минута равна миле), притом, как раз к западу. Таким образом, Алексеев сел всего в пяти милях от геометрической точки Северного полюса.) Стромиллов ведёт регулярную связь с Жуковым. Штурман алексеевского самолёта информирует о плохой погоде; как только она улучшится, они вылетят к нам. Днём ветер стих, в облаках появились разрывы, потеплело (минус 8 градусов). Алексеев сообщил, что готовится лететь, мы настороженно ждали.

Механики разметили флажками аэродром, Орлов и Бассейн выложили из спальных мешков посадочное “Г”. В четыре часа дня все увидели летящий самолёт. Он шёл значительно правее нас, затем, услышав радиоокрик, повернул. Вот корабль уже над лагерем. Осторожный Алексеев сделал несколько кругов, внимательно осматривая аэродром, и только после этого зашёл на посадку. Сел отлично. Мы обняли товарищей. Сейчас в советском лагере на Северном полюсе уже двадцать девять человек. Население растёт необычными темпами. За два дня — прирост около ста тридцати процентов! Наскоро расцеловавшись с друзьями, Жуков надел лыжи и обошёл льдину. Вернувшись, он удовлетворенно заметил:

— Наша льдина лучше вашей, ровнее. — И вежливо добавил: — зато ваша прочнее.

Летели они до нас всего 23 минуты. Пробыли на своей льдине 33 часа» (Бронтман, 1938. С. 128, 129, 134).

Специальный корреспондент «Известий» Эзра Самойлович Виленский (1902–1944) так описывал 33 часа, проведенные на льдине, где впервые сел самолёт Алексеева: «...Когда мы вышли из самолёта, нами овладело странное чувство. Мы находились на Северном полюсе. Но мы были несколько разочарованы. Льдина ничем не выдавала своего почётного географического положения. Это была обычная льдина, довольно большая, покрытая таким крепким снегом, что лыжи почти не оставили на нём следов. И тишина, абсолютная тишина. Воздух был спокоен. Ни птичий крик, ни шум шагов, ни человеческий говор, ни даже движение льда не нарушали этого, какого-то совершенно удивительного безмолвия. После семи-часового рёва винтов особенно остро воспринималась эта тишина. Механик Володя Гинкин открыл люк и стал выбрасывать чехлы. Другой механик, Ваня Шмандин, принимал их внизу. Первый механик, Константин Николаевич Сугробов, полез за инструментами. Жуков стал производить астрономические определения. И сразу стало шумно.

Исчезло минутное романтическое очарование. Началась работа. Алексеева у самолёта не оказалось. Этот, обычно спокойный и всегда размышляющий человек не стал тратить времени даром. Его стройная фигура темнела почти у самой торосистой гряды, окружавшей льдину со всех сторон. Он долго ходил вокруг, считал шаги, осматривался и, возвратившись, сообщил:

— *Льдина хорошая. Может быть, взлетим без дополнительных работ.*

И мы расположились на льдине Северного полюса. Мы зажили на нашей льдине так же, как жили на станции Маточкин Шар или на острове Рудольфа. Зачехлили моторы.

Зажгли примус и натопили снега. Умылись и почистили зубы. Сделали записи в дневниках. Прошло три часа. Настал второй срок для астрономических наблюдений.

Жуков, как всегда, сделал их точно, внимательно и объявил:

— *Мы в девяти милях от полюса. Лететь до лагеря не более получаса.*

Алексеев ничего не ответил. Жуков стал вызывать лагерь. Он сообщил Шевелёву наши координаты. Но лететь было нельзя. Погода испортилась. Сугробов мрачно возился возле лыжи.

— Что с вами, Константин Николаевич?
— Куда это годится, — быстро, словно спеша излить накопившийся в нём гнев, ответил Сугробов, — куда это годится, что мы сели в девяти — подумайте! — в целых девяти милях от полюса. Как будто нельзя было сесть точка в точку?

— Конечно, нельзя! Ведь пока Жуков определялся в воздухе, мы уже отлетели от полюса на некоторое расстояние. Льдины на самом полюсе могли быть неподходящими для посадки. С научной точки зрения девять миль не играют роли.

С географической — это величина микроскопическая. Да и вообще возможно, что мы сели на полюсе, а дрейфом за это время нас снесло в сторону, — терпеливо, едва скрывая улыбку, Алексеев пытался утешить огорчённого Сугробова.

— Думаете, снесло? — недоверчиво спросил Сугробов.

Алексеев отвел глаза, — за три часа льдину не могло снести на девять миль, — и сказал:

— Может, и снесло...

Часы летели быстро, как минуты. Лёг спать Сугробов, немножко вздремнул Алексеев. Весело шумел примус. За металлическими стенками самолёта выл ветер. Не спал Жуков. Что-то испортилось в рации, и он терпеливо со схемой и вольтметром в руках проверял сложную аппаратуру, просматривая шаг за шагом, дюйм за дюймом всю цепь, контакты, лампы, детали. Четыре часа работал Жуков. Пот выступил на его высоком лбу. Проснулся Алексеев. Он стал ходить за Жуковым, взял у него схему, помогал разбирать и разъединять части рации. Оба отлично понимали, какое значение имела сейчас радиостанция.

— Есть, — внезапно сказал Жуков, — есть! — И он улыбнулся. Повреждение было найдено и тут же исправлено.

Прошло пятнадцать часов. Механики Гинкин и Шмандин спали уже двенадцать часов подряд. Мы пообедали без них, жалея прервать их отдых. Гороховый суп, поджаренные охотничьи сосиски и чай с шоколадом показались изысканными яствами. Кастрюлю и миску с супом завернули в мех, чтобы сохранить пищу горячей до пробуждения механиков. Через час они проснулись и попросили есть.

Пурга начала стихать. Ветер разметал тучи и прогнал туман. Солнце осветило льдину. Жуков застучал ключом:

— Погода улучшилась. Через два часа моторы будут готовы. Когда вылетим, сообщим.

Зашумели лампы. Семь человек возились возле моторов, готовя их к последнему перелёту. Ровно через два часа Жуков снова связался с лагерем.

— Давайте пеленг! Вылетаем.

Самолёт легко тронулся с места. Плавно обойдя вокруг площадки, он повернулся против ветра. Полный газ! Машина понеслась, подпрыгивая на снежных буграх и ледяных пригорках. Стрелка указателя скорости отмечает километры в час: 60, 70, 80.

Мало! Нужно 100 километров в час, чтобы машина оторвалась. Газ выключен, но было уже поздно, нам казалось, что ропаки ещё далеко, а в действительности они были совсем близко. Резко взлетев вверх, самолёт перескочил через ледяную гору и всей своей тяжестью в полторы тысячи пудов обрушился на снег. Инерция не была потеряна, и машина ещё дважды повторила прыжки. Казалось, что самолёт сейчас рассыплется на части. Все грохотало. Стучали вёдра, примусы, банки, инструменты.

Похоже было на то, что шасси уже нет и самолёт сидит на брюхе. Но когда машина замерла, мы вышли и убедились: всё было в порядке. Ещё два раза пытался взлететь Алексеев, но площадка явно была короткой, и самолёт не мог набрать нужной скорости.

В ход пошли лопата, кирка, пешня и сапёрная лопатка. Шмандин и Гинкин остервенело рубили ропаки и разбрасывали по сторонам голубые куски льда. Сугробов отрубил кусок доски и расщепил её на палочки. Я разрезал чехол. Так появилось на свет первое оборудование нашего аэродрома — восемь флажков. Мы поставили оборудование нашего аэродрома — восемь флажков. Мы поставили их в 60–80 метрах друг от друга. Вдоль них надо было взлетать. Между седьмым и восьмым флажками Алексеев должен был выключить газ, если бы машина не оторвалась. Впереди были ропаки. Машина зарулила, обошла группу ропаков. Крылья мешали смотреть сквозь маленькое окошко вперед. Я считал флажки. Третий, четвертый, пятый, шестой. Самолёт бежал, набирая скорость. Седьмой. Надо выключать газ. Неужели Алексеев забыл? Но над восьмым флажком мы уже летели» (Бронтман, 1938. С. 135–139).

Через четверть часа самолёт приземлился на полюсе и был немедленно разгружен (Папанин, 1977. С. 31).

«...По случаю прилёта Алексева Иван Дмитриевич закатил торжественный обед.

<...> Алексеев привёз Папанину жилой дом — большую чёрную палатку с белой надписью: “СССР. Дрейфующая станция Главсевморпути”.

<...> С прилётом Алексеева количество жителей на полюсе выросло до двадцати девяти человек» (Водопьянов, 1939. С. 316–318).

О. Ю. Шмидт радировал на Большую землю: *«СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС, 27 мая, 17 часов 15 минут (радио). В 16 часов 50 минут т. Алексеев прилетел к нашей станции. Посадка произошла прекрасно. Первоначально т. Алексеев сел за полюсом почти в том же месте, где сели мы 21 мая и откуда нас отнесло дрейфом. Здесь т. Алексеев, точно определившись и взяв пеленг на нашу льдину, дождался погоды и быстро прошёл отделявшее нас небольшое расстояние» («Восточно-Сибирская правда», 29.05.1937 г.).*

Интересный случай произошёл уже после прилёта Алексеева на полюс. Днём все услышали пение пуночки — маленького полярного воробья. Долго полярники искали её, обшарили всю территорию лагеря, но увидеть не могли. Шли бесконечные споры. До сих пор считалось, что на полюсе жизни нет. Ширшов высказал предположение, что птица прилетела в крыле какого-нибудь самолёта. Однако участники экспедиции скептически оценивают возможности такой транспортировки: *«Она бы умерла от гула моторов, — говорит Алексеев. — Нет, Пётр Петрович, вы меня не убедите: птица здешняя. Я теперь, вообще, во всё верю. Может, тут за торосами звуковое кино есть!» (Бронтман, 1938. С. 147).*

Наибольшая проблема получилась с самолётом И. П. Мазурука. Он первоначально планировался как резервный. Всё, что можно, было снято с него ещё на о. Рудольфа более практичными коллегами. Штурман В. И. Аккуратов, впоследствии флаг-штурман Полярной авиации, тогда ещё только постигал азы самолётовождения в Арктике. Радист был пересажен в экипаж разведчика Головина и его функции выполнял штурман — как умел. В итоге Мазурук, к тому же незадолго до этого травмировавший ногу на о. Рудольфа, сел далеко от Водопьянова, а главное — неизвестно где. Почти две недели потребовалось экипажу, чтобы расчистить взлётную полосу и перебраться в основной лагерь.

За это время А. Д. Алексеев выполнил поисковый полёт, но отыскать самолёт в районе полюса, не имея его точных координат (солнце всё время было закрыто облаками), — задача сверхтруд-



Илл. 51. Самолеты Н-170 и Н-171 В. С. Молокова и М. В. Водопьянова на Северном полюсе, 1937 г. Снимок сделан с самолёта Н-172 А. Д. Алексеева. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

ная. Позднее Аккуратов заявлял, что Алексеев не очень-то искал их, ссылаясь на плохую видимость, а она, мол, в районе самолёта Мазурука была удовлетворительной. Всё это дало повод Аккуратову обвинить коллег, что *«на полюсе нас бросили»*. Думается, это не совсем так. Сам Валентин Иванович дал своему командиру направление полёта, противоположное его собственному. В итоге Мазуруку пришлось лететь испытанным им на Дальнем Востоке методом спирально развёртывающейся «коробочки». Хорошо, что всё кончилось благополучно.

Когда самолёты экспедиции собрались, наконец, на ледовой базе папанинцев (илл. 51, 52, 53), выяснилось, что по количеству оставшегося топлива Водопьянов и Молоков имеют шансы добраться до о. Рудольфа, а вот Алексеев и Мазурук скорее всего долетят только до $83-84^{\circ}$ с.ш. (они потратились при поисковых работах). Там им придётся садиться на лёд в ожидании подброса бензина с авиабазы. Водопьянов, шутя, предложил слить горючее с одного самолёта в остальные, а пустую машину оставить на полюсе. Эта идея понравилась начальнику политуправления



Илл. 52. На Северном полюсе. Командир самолета Н-172 А. Д. Алексеев (слева) и начальник дрейфующей станции «Северный полюс» И. Д. Папанин (справа). 1937 г. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

ГУСМП Сергею Адамовичу Бергавинову (1899–1937) и Папанину, который возмечтал оборудовать в брошенном фюзеляже склад и баню. *«Мы своей машины здесь не оставим, — в один голос заявили экипажи самолётов Н-172 и Н-169.*

На эту тему мы с Ильёй Павловичем уже договорились, — спокойно начал Алексеев, — мы решили так: полетим, пока хватит горючего. По нашим расчётам, до 84° или даже 83° бензина хватит. На этой широте мы сможем найти подходящую льдину и сядем на неё, а кто-нибудь из вас <...> привезёт нам бензин. Таким образом, машины будут спасены. Оставить машину на полюсе — это значит обречь её на гибель». Слушая Алексеева, Водопьянову хотелось его *«крепко обнять и расцеловать»*, так как он считал, что *«это небольшевистский метод — бросать дорогую исправную машину на льдине»* (Водопьянов, 1939. С. 322, 323). На совещании предложение Алексеева и Мазурука было принято, и началась подготовка самолётов в обратный путь.

6 июня, в два часа ночи, самолёты были готовы к отлёту с полюса. На площадке перед ними провели митинг, на котором О. Ю. Шмидт объявил об официальном открытии первой дрейфующей станции ГУСМП «Северный полюс». Через час машины поднялись в воздух. Было пасмурно, но незагруженные самолёты легко пробили облака и взяли курс на о. Рудольфа.



Илл. 53. Палаточный лагерь на Северном полюсе, 1937 г.
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

Как и условились, на 84° с.ш. Алексеев запросил разрешения у О. Ю. Шмидта уйти вниз и искать льдину для посадки, а Мазурук доложил, что остатка горючего должно хватить до авиабазы. Шмидт пошёл ему навстречу.

Машина А. Д. Алексеева, на борту которой находился и М. И. Шевелёв, на высоте 5000 м вышла из общего строя, начала снижение и вскоре скрылась в облаках. По радио экипаж Алексеева сообщал другим самолётам: *«Идём в облака, всё в порядке, всё в порядке. Следите за нами. Высота 800 м, льда не видим. Следите, следите... Высота 600 м... Высота 400 м, льда не видим, туман. Высота 300, видим лёд, идём на посадку, всё в порядке. Следите...»* (Аккуратов, 1941. С. 3; Водопьянов, 1974. С. 262). Самолёт Алексеева *«выкатился»* из строя вправо и *«нырнул»* вниз. Радиостанция его стала затухать, и последнее, что услышали — были слова: *«Иду на посадку...»*, — вспоминал П. Г. Головин (Головин, 1938. С. 83). Остальные экипажи продолжили горизонтальный полёт.

Из воспоминаний М. И. Шевелёва: *«Выскочили из облачности на высоте примерно 100 метров. Видимость неважная, для выбора места посадки на дрейфующей льдине нужна, как правило, солнечная погода: тогда все торосы отбрасывают тени и их хорошо видно...»*

Выбрали более или менее подходящее место, бросили на него дымовую шашку, чтобы потом развернуться и зайти на неё. Сели,

пробежали немного, но удары на лыжи были сильные. И как только машина остановилась, я кубарем скатился вниз и бегом к лыжам. И чудо! Лыжи и шасси были целы.

Подошёл спокойно к люку и увидел стоящего у люка Алексеева, который ругался и кричал на механиков — куда они задевали лестницу? Я говорю, успокойся, всё в порядке, лыжи целы» (Шевелёв, 1999. С. 84).

Рудольф был закрыт туманом, но, к счастью, вершина купола с аэродромом оказалась открытой и все три самолёта совершили успешную посадку. Для доставки бензина в лагерь Алексеева отрядили самолёт-разведчик Головина. *«Сколько бензина вы сможете уделить Алексееву? — спросил начальник экспедиции [О. Ю. Шмидт. — Авт.]*

— Тысячу килограммов, — ответил лётчик.

— Отлично! Готовьтесь. Штурманом пойдет Ритсланд» (Бронтман, 1938. С. 201).

Когда эскадра была уже на Рудольфе, заработал аварийный передатчик самолёта «СССР Н-172», и пришла первая радиogramма: *«Посадка благополучна. Все в порядке» (Головин, 1938. С. 83–85).* Алексеев сообщил, что льдина имеет достаточную толщину и площадь, и на ней можно спокойно жить в ожидании горячего. В заключение радиogramмы экипаж сообщил свой адрес, по которому должны были посылать прибывшую на их имя корреспонденцию: *«Северный Ледовитый океан, льдина № 3, улица Алексеева, дом № 172» (Водопьянов, 1939. С. 329).*

Экипаж корабля Алексеева чувствовал себя на своей льдине весьма непринужденно. Настроение у всех было отличное, бодрое. В дни томительного ожидания погоды на острове один из участников экспедиции изводил всех пластинкой *«Песнь 27-й Краснознамённой дивизии» [в исполнении хора Александрова. — Авт.]*. Мечтой злорадного участника было привезти эту пластинку на полюс. Но Мазурук пообещал оставить его на льдине в случае контрабандного провоза патефона на перегруженной машине. И вот однажды ночью, заканчивая деловой разговор со Шмидтом, Шевелёв попросил позвать в рубку этого товарища.

Он, услышав вызов, опрометью побежал в одном белье к аппарату:

«— Что случилось на льдине? — спросил он встревоженным голосом.

В ответ из репродуктора понеслись знакомые слова песни 27-й дивизии.

Сгрудившись у микрофона, экипаж самолёта Алексеева хором исполнял мелодию.

В рубке перекачивался гомерический хохот. Мы чувствовали себя отомщёнными» (Бронтман, 1938. С. 203, 204).

Вообще, разговор с членами экипажа Алексеева вёлся регулярно каждые два-три часа. За сутки льдина № 3 продвинулась к северу на девять миль. Жизнь там идет спокойная, неторопливая. Сугробов, Гинкин и Шмандин проверили все детали самолёта и убедились в его отличном состоянии. Жуков обследовал льдину и определил ее толщину в 90 см, покров оказался ровным, сравнительно гладким (Бронтман, 1938. С. 205).

В течение двух суток экипаж Головина дежурил у своего самолёта, готовый в любую минуту доставить Алексееву бензин. Однако взлететь Головину удалось только через два дня, когда установилась погода. За это время экипаж Алексеева сумел срубить торосы на своей льдине и подготовить взлётную полосу.

Наконец, 8 июня вечером облака поредели, проглянуло солнце. С «льдины № 3» Алексеев сообщил, что у них погода хорошая. Через несколько минут самолёт Головина пронёсся над лагерем папанинцев и взял курс на север (Догмаров, 1938. С. 92).

Штурман Ритсланд настроил радиокompас самолёта на радиостанцию Алексеева. *«Видим вас. Вы идёте точно на нас»*, — сообщил самолёт Алексеева (Зингер, 1940. С. 69).

Головин успешно сел возле одиночной палатки: *«По радиотелефону Жуков сообщал: Головин кружит над нами, идёт на посадку, сел, бегу навстречу. <...>*

Мы радовались мастерству товарищей, хорошей погоде, солнцу. В течение часа со льдины не поступало никаких сведений. Затем на всю рубку прогремел голос Шевелева:

— Алло, остров! Сейчас у нас аврал: перекачиваем бензин. Он какой-то особенно приятный, обладает на редкость вкусным запахом. Будем готовы через час. Работают экипажи обоих самолётов. Горючее сливаем из баков Головина в бидоны, перетаскиваем оные к нашему самолёту и опрокидываем в свои баки.

В 23 часа заливка самолёта Алексеева закончилась. Пустые баки заполнились полутора тысячами литров бензина» (Бронтман, 1938. С. 208; Головин, 1938. С. 113). При подлёте к о. Рудольфа

Алексеев послал радиограмму: «*Последний корабль северной воздушной экспедиции покидает центральный район Северного Ледовитого океана*».

А вскоре репродуктор отчеканил последний раз: “Алло! Алло! Говорит самолёт Алексеева. Подходим к острову. Видим берег. Готовьте ужин, обьятия, баню. Привет. Кончаю. Сматываю антенну”. <...>

Всё, о чём просил Алексеев, было в изобилии приготовлено: крепкие обьятия, вкусный ужин и жарко натопленная баня» (Бронтман, 1938. С. 208; Водопьянов, 1939. С. 330, 331). Шмидт, Водопьянов, Молоков, Спириин, Бабушкин и другие на вездеходе помчались встречать отважных друзей: Алексеева, Жукова, Мошковского, Сугробова, Гинкина, Шмандина и заместителя начальника — Шевелева (Догмаров, 1938. С. 92).

Теперь вся воздушная экспедиция была в сборе и могла улетать в Москву. В Москву полетела радиограмма О. Ю. Шмидта:

«В 0 часов 45 минут возвратился на остров Рудольфа Головин, блестяще выполнив задание по снабжению Алексеева горючим. Разогрев моторы и взлетев со льдины, Алексеев в 2 часа 10 минут опустился на аэродроме острова Рудольфа. Все самолёты экспедиции на базе. Полярная операция закончена» (Водопьянов, 1974. С. 264).

Перед отлётом на материк экипажи строили планы на будущее. Водопьянов спросил Алексеева, что он будет делать после экспедиции: *«Что ж обо мне говорить, я — моряк. Так, наверное, в Карском море и помру. Дадут мне машину и буду летать между Рудольфом и мысом Молотова»* (Бронтман, 2004).

Экипаж Мазурука оставили дежурить на Земле Франца-Иосифа. На обратном пути была посадка в Амдерме. Полярники Амдермы дали гарантию, что смогут принять самолёты на лыжах. Самолёты они решили принять в небольшой ложине шириной 40–60 м, где ещё сохранился снег. Однако его было мало. Поэтому жители полярного посёлка провели поистине героическую работу — собирали во всех окрестных ложинах и оврагах снег и свозили на грузовиках на посадочную полосу, доведя её до 600 м. Лётчики мастерски посадили свои тяжёлые машины на небольшой аэродром (Сузюмов, 1981. С. 75).

Но посадка в Амдерме тоже была нелёгкой. Машина Алексева шла на посадку последней. На посадочной полосе, шириной

немногим больше размаха крыльев самолётов, уже стояли машины Водопьянова, Молокова и Головина, которые занимали добрую половину дорожки. В довершение всего был боковой ветер. Алексеев сделал последний заход и повёл машину на посадку. Левая плоскость самолёта «СССР Н-171» некстати загоразживала дорогу. Но управляемая Анатолием Дмитриевичем машина стремительно проносится мимо стоящих на земле самолётов. С невероятной, снайперской ловкостью Алексеев благополучно посадил машину (Мошковский, 1938. С. 88).

Экипажи пробыли в Амдерме неделю. Алексеев, склонный к скрупулёзному научному труду, забрал штурмана Жукова и, уединившись в своей комнате, за три дня написал всего одну статью — это было монументальное исследование о льдах центральной Арктики (Бронтман, 1938. С. 219).

Маршрут пролегал через Архангельск, где самолёты экспедиции приземлилась по пути к Москве. С цветами, флагами, приветственными транспарантами полярников встречали тысячи жителей поморской столицы. На митинге выступил начальник экспедиции О. Ю. Шмидт: *«И я, и Водопьянов, и Бабушкин, и Алексеев, и Шевелёв, и Головин и многие из здесь присутствующих <...> на полюс <...> шли с сознанием долга, величайшей преданностью нашей партии — и поэтому с величайшей уверенностью в успехе»* (Сузюмов, 1981. С. 75).

Завершение экспедиции состоялось в Москве на Центральном аэродроме имени Фрунзе 25 июня ровно в 17 часов: *«Без двух минут пять часов. Вдали над горизонтом показываются четыре тёмные точки. Они быстро приближаются и вот уже над аэродромом большие чудесные птицы. Ровно в 5 часов корабли проплывают над трибуной. Взлетают ввысь букеты цветов, гремит “ура”. Завоевателям полюса аплодируют тысячи и тысячи москвичей. Самолёты идут на посадку. В 5 часов 07 минут оранжевая птица Водопьянова боевого командира эскадры приземляется на обширном поле. Вслед финиширует Алексеев, за ним Молоков и Головин. С места приземления полярники подъезжают к трибуне на автомашинах. Снова вспыхивают аплодисменты. Они усиливаются, когда из машины выходят тт. Шмидт, Водопьянов, Молоков и другие участники экспедиции. Гремит оркестр, героев Арктики обнимают,жимают им руки, преподносят огромные букеты цветов»* («Ленинский ударник», 28.06.1937 г.).



Илл. 54. Плакат художника Н. М. Авакумова, 1937 г.
Фото из открытых источников

«Столица торжественно и радостно встречала героев-лётчиков, покорителей Северного полюса. Движение по улице Горького и по Ленинградскому шоссе замерло. Слышался несмолкаемый гул голосов сотен тысяч людей, запрудивших улицы от Красной площади до аэродрома. Лица всех были обращены к голубому майскому небу.

Вот из маленьких точек выросли громадные самолёты, сделали приветственный круг над Москвой и пошли на посадку. Толпа дрогнула и загудела. Люди срывали с себя кепки, неистово махали, кричали от восторга», — вспоминал журналист М. Зингер (Зингер, 1940. С. 70).

На аэродроме приготовили торжественную встречу с участием членов Политбюро ЦК ВКП(б) и правительства. На аэродроме состоялся торжественный митинг. Затем колонна из нескольких десятков новых легковых автомобилей двинулась в Кремль, на праздничный приём. По улице Горького катился кортеж легковых автомашин. В них — Водопьянов, Молоков, Алексеев, Головин во главе с легендарным Шмидтом. Центральная магистраль столицы была расцвечена флагами и транспарантами. Машины катились в живом коридоре ликующей толпы. По всей улице бушевала метель приветственных листовок. В машины и на мостовую прямо под колеса летели букеты живых цветов... (Ковалёв, 2015. С. 36).

После возвращения в Москву участники экспедиции сразу же попали в водоворот встреч и массовых восторгов. Только немногим из них удалось избежать участия в бесчисленных чествованиях, собраниях, банкетах (илл. 54, 55, 56, 57).

В Кремле был зачитан указ «за образцовое выполнение задания Правительства и героизм наградить участников Северной экспедиции, достигшей Северного полюса и основавшей полярную станцию на дрейфующем льду у полюса» с присвоением звания Советского Союза и вручением медали «Золотая Звезда» О. Ю. Шмидту, М. И. Шевелёву, И. Д. Папанину, М. С. Бабушкину, И. Т. Спиринову, И. П. Мазуруку, А. Д. Алексееву (медаль № 38, книжка Героя № 29) (илл. 58). Остальные члены экспедиции получили ордена (Сузюмов, 1981. С. 77).

В своём ответном слове на заседании Президиума ЦИК СССР А. Д. Алексеев сказал: «Мы рассматриваем эту награду не как награду за выполненную работу, а как выражение уверенности в нас, в нашей способности дать больше, чем мы дали» (РГАЭ. Ф. 1147).

Постановлением ЦИК СССР от 27 июня 1937 г. лётчикам была присуждена денежная премия в размере 25 тысяч рублей. В том числе и А. Д. Алексееву (Северный полюс..., 1937. С. 12, 13). Автомобиль ЗИС-101 представительского класса стоил в те годы 40 тысяч рублей при средней зарплате около 600 рублей.



Илл. 55. Президиум собрания, посвященного экспедиции на Северный полюс. 1937 г. А. Д. Алексеев (пятый слева). Из домашнего архива Д. А. Алексеева



Илл. 56. Встреча с работниками культуры.
 Сидят: флаг-штурман И. Т. Спирин (первый слева),
 артист Н. К. Черкасов (третий слева).
 Стоят: командир разведывательного самолета Н-169 П. Г. Головин
 (третий справа), А. Д. Алексеев (четвертый справа).
 Центральный дом работников искусств (ЦДРИ). 1937 г.
 Из домашнего архива Д. А. Алексеева



Илл. 57. Встреча с работниками культуры.
 (Первый слева сидит артист Л. О. Утесов. Первый справа стоит
 А. Д. Алексеев. ЦДРИ, 1937 г. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА – *завоеватели Северного полюса*



Илл. 58. Герои Советского Союза, участники экспедиции к Северному полюсу 1937 г. Открытка 1937 г. (Блестящая победа Советской авиации. Набор открыток. — М. : Искусство, 1937.)

Слава полярных лётчиков была настолько велика, что про них сочиняли даже новины — произведения, написанные в стиле древнерусских былин. Вот пример одного из таких произведений, сочинённого сказителем М. Е. Самылиным в 1938 г. и посвящённого экспедиции на полюс (Сказания..., 1938. С. 9, 10):

*И сказал ему (Иван Дмитриевич да Папанин свет)
наш Великий вождь,*

Иосиф да Виссарионович:

«Поезжай-ка ты, добрый молодец,

Да во те ли моря ледовые,

Подбирай-ка себе команду хоробрую,

Ты бери себе корабли быстролётные»

<...>

Поднялись корабли быстролётные

Со командою Шмидта и Папанина

Что ль в высоту поднебесную,

Не по часам летят, а по минуточкам,

На пути ничто их не задерживает:

*И ни облака поднебесные,
Ветры буйные, тучи грозные.
Прилетели они быстрой скоростью
На тот ли полюс на северный,
В океан море ледовитое
<...>
Осмотрели место для посадочки,
Опустились на льды трёхсаженные...*

Газета «Правда» писала в те дни: *«Могучая советская авиация, опирающаяся на блистательную технику, совершила то, что было ранее заветной мечтой человечества. Храбрые, мужественные советские патриоты — Шмидт, Шевелёв, Водопьянов, Молоков, Алексеев, Мазурук, Спирин, Головин, Бабушкин, Папанин — показали ещё раз всему миру, на какие подвиги способен советский человек...»* («Правда», 28.06.1937 г.). О. Ю. Шмидт назвал А. Д. Алексеева *«крупнейшим знатоком полётов над льдами»* (Северный полюс..., 1937. С. 50).

28 июня, сразу по получении известия о присвоении А. Д. Алексееву звания Героя, исполком Загорского горсовета собрался на экстренное заседание. В повестке дня стоял вопрос *«Об организации общегородского праздника в честь Героя СССР, командира корабля Н-172 Анатолия Дмитриевича Алексеева, гражданина города Загорска»*. Были приняты решения: 6 июля организовать массовое гуляние в лесопарковом хозяйстве; переименовать улицу Соловьёвскую в улицу «товарища Алексеева»; срочно отремонтировать дом отца героя; организовать из ведущих работников администрации комиссию по проведению праздника.

В районной газете «Вперёд» сообщалось: *«Все на общерайонное и городское массовое гулянье 6-го июля!»*

Шестого июля на территории Птицеграда состоится массовое гулянье, посвящённое участникам героической экспедиции на Северный полюс, блестяще выполнивших задание партии и правительства, водрузившим красный флаг Советов на самой северной точке земного шара.

На массовое гулянье приезжают участники воздушной экспедиции на Северный полюс: Герой Советского Союза, командир самолёта “Н-172” Анатолий Дмитриевич Алексеев — наш от-

важный земляк и орденоносец Н. М. Жуков — штурман самолёта “Н-172”. Они расскажут о своём героическом полёте.

Массовое гулянье открывается митингом на спортивной площадке Птицевуза в 13 часов дня.

В программе массового гулянья: игры, пляски, танцы, спортивные выступления и выступления художественной самодеятельности. В заключение будет дан фейерверк.

Для обслуживания участников массового гулянья питанием и прохладительными напитками организуются буфеты, палатки, ларьки и повозки.

Будет работать пункт скорой помощи.

Утром 6-го июля в 11 часов в детском парке культуры и отдыха им. Н. С. Хрущёва состоится встреча Анатолия Дмитриевича Алексеева и Н. М. Жукова с детьми нашего города.

Комиссия» («Вперёд», 6 июля 1937 г.).

В местной печати публиковались стихи, посвящённые полярным пилотам:

Плоды золотые

*Над Москвою однажды взвились самолёты,
Вели их бесстрашно герои-пилоты,
На Северный полюс державшие путь
Сквозь бури, туманы и снежную муть.*

*В историю вписана повесть блестящая,
Подвигом, мужеством, силой горящая,
Бесстрашьем и стойкостью этих людей —
Героев арктических снежных полей. <...>*

*Победно прорезав седые просторы
опять над Москвой прогремели моторы,
Соколов гордых встречает она:
Водопьянова, Головина, Василия Молокова и Алексеева —
Победителей славных сурового севера. <...>*

*Бесстрашье и мужество этих людей —
Плоды золотые сталинских дней!*

*Автор — М. Булочкин
(завод № 6).*

Были стихи, посвящённые лично Анатолию Дмитриевичу:

Пилот

*Дорогому земляку —
Герою Советского Союза
А. Д. Алексееву, посвящаяю.*

*Пилот! Пилот!
Как много в слове этом:
Геройства,
Храбрости
И к Родине любви.
Мечта, как самолёт,
Летает вокруг света,
А ты на полюсе
Причалил корабли.
Да,
Для тебя, герой
Слагаем песни эти.
Поёт их для тебя, Москва со всей страной.
И песни эти, —
Лучшие на свете, На север шлём мы
Радио-волной.
Герой! Герой!
Сердца у нас — моторы,
С твоим мотором
Бьются в унисон.
На полюс ты летишь,
Горят надеждой взоры,
И не смыкает их
Полночный сон.
Лети.
Лети — Пилот!
В советском самолёте,
С тобою:
Инженер,
Рабочий, и поэт!
На полюс путь,
— В ПОЛЁТ —*

— *Вся Родина в полёте,
И вся страна
Шлёт — СТАЛИНСКИЙ
ПРИВЕТ!*

Автор — *Евгений Борисов*
(«Вперёд», 6 июля 1937 г.).

Печатались приветствия от жителей города:

«Сегодня к нам приедет т. Алексеев.

Приветствуем героя!

Мы, студенты, учащиеся и комполитсостав лагеря Осоавиахима Загорского района восхищаемся блестящей победой героев, завоевавших и покоривших ранее неприступный Северный полюс.

Мы приветствуем всю экспедицию и нашего земляка Анатолия Дмитриевича Алексеева и поздравляем их с высшей наградой, которую они по заслугам получили от партии и правительства.

Обращаемся с просьбой к районным организациям — переименовать улицу в Загорске, на которой жил герой Советского Союза, в улицу имени Алексеева. Загорскому лагерю Осоавиахима также просим присвоить имя герой Советского Союза Алексеева» («Вперёд», 6 июля 1937 г.).

Сроки поджимали. Не обходилось без курьезов. Ответственный за приведение в порядок места торжеств товарищ Щербаков за нерасторопность получил выговор, а некий товарищ Васильчиков получил возможность поближе познакомиться с прокурором из-за того, что *«присвоил сено, накопленное на площадке, предназначенной для гуляния»*.

И вот, наконец, все приготовления были закончены, герой приехал в родной город. Вот что об этом вспоминал житель г. Сергиев Посад, свидетель событий — Ю. Хрунов, житель Красюковки: *«Лётчик сдернул с лица огромные очки, растянул под подбородком кожаный шлем и улыбнулся самоуверенной и простоватой улыбкой. Он оказался взрослым, но всё же очень молодым, с обыкновенным, даже немного некрасивым лицом»*. Анатолий Дмитриевич, естественно, говорил с людьми о самолётах, но именно этого от него и ждали. А в летнем саду близ клуба железнодорожников состоялась лекция об авиации. Её читал лектор из Москвы (Луневский, 2004; Герои..., 2005. С. 27, 31).

Очень образно описывал Алексеева участник экспедиции на Северный полюс, журналист газеты «Правда» Лазарь Константинович Бронтман (1905–1953). Из этого описания можно понять, каким человеком был Анатолий Дмитриевич: *«Философически настроенный Алексеев доискивался смысла в гомеопатии и тибетской медицине. Диапазон интересов Алексеева был всегда исключительно велик: от санскритского языка до ультракоротковолновых радиостанций. Прекрасно образованный человек, требовательный и знающий лётчик, он в каждом полёте искал новое, необычное, обогащающее»* (Бронтман, 1938. С. 38, 41).

Участник полёта к Северному полюсу А. Догмаров так отзывался об Анатолии Дмитриевиче: *«Алексеева мы называли лётчиком-мыслителем. Это человек, склонный к философствованию, он делает выводы самостоятельным путём. Ему 35 лет.*

Но он уже старый полярный лётчик. Он великолепно знает штурманское дело и радиотехнику, он смелый лётчик, знает лёд, и, кроме того, он большой знаток моторного дела. С Алексеевым вы можете говорить не только об авиации, но и по вопросам истории, искусства, его интересуется и съезд архитекторов и та или иная книжная новинка, ни одна дискуссия по вопросам искусства мимо него не прошла» (Догмаров, 1938. С. 82).

Штурман И. Т. Спирин писал об Алексееве: *«По праву он, вместе с Чухновским, считается основоположником ледовой воздушной разведки. По его плану создавался авиационный театр западной части Арктики. Благодаря Алексееву у нас выросли такие мастера ледовой разведки, как Головин, Козлов и многие другие. Алексеев первый доказал морякам, каких мощных друзей они имеют в виде самолётов.*

<...> Алексеев не только прекрасный лётчик. Он может в случае надобности заменить штурмана, до тонкости изучил радиотехнику. <...> Это один из наиболее культурных лётчиков, у которого риск основан на глубоком и всестороннем знании дела. К тому же он хороший организатор и, как показал опыт многих экспедиций, обладает всеми качествами, необходимыми для руководства большими лётными операциями.

Алексеев — враг всякой халтуры, половинчатых, необоснованных решений. Всё, что он решает, основано на точных расчётах. Пристрастие к точным расчётам каким-то неведомым путём соединяются в этом человеке с редкой интуицией.

В одной из экспедиций Анатолий Дмитриевич, вопреки предсказаниям метеоролога, объявил, что завтра будет хорошая погода и приказал готовиться к полётам. На самом деле, ко всеобщему удивлению, прогноз его оправдался. С тех пор к обычной шуточной кличке каждого командира “адмирал” у Анатолия Дмитриевича прибавилось неизвестно кем высказанное прозвище “шаман”. Анатолий Дмитриевич нисколько не обижается на эту кличку. Среди лётчиков он сам славится острым языком, и многих он сам окрестил кличками, которые так и утвердились на всю жизнь» (РГАЭ. Ф. 1147).

6 УЧАСТИЕ В ПОИСКАХ ЭКИПАЖА С. А. ЛЕВАНЕВСКОГО (1937 г.)

Как известно, летом 1937 г., вскоре после высадки папанинцев, были осуществлены трансарктические перелёты из Москвы в США через Северный полюс экипажами В. П. Чкалова и М. М. Громова на самолётах АНТ-25 (РД). Главсевморпуть и Управление полярной авиации непосредственного участия в их подготовке не принимали. Но без них в Арктике обойтись было нельзя. Дрейфующую станцию «Северный полюс» обязали подготовить на льдине резервную посадочную полосу и держать постоянную радиосвязь с самолётами во время перелётов. Экипажи полярной авиации должны были, при необходимости, оказать рекордсменам быструю помощь, для чего М. И. Швелёв был включён в состав штаба перелётов, а дежурный экипаж И. П. Мазурука на о. Рудольфа находился в постоянной готовности.

Помимо двух этих удачных перелётов, планировалась также воздушная экспедиция С. А. Леваневского. Не найдя в США подходящего самолёта, Сигизмунд Александрович заключил договор с авиаконструктором Виктором Фёдоровичем Болховитиновым (1899–1970). Правда, его новая четырёхмоторная машина ДБ-А, являвшаяся развитием конструкции АНТ-6, ещё не прошла всех положенных испытаний. Но Леваневского поджидала надвигающаяся осень и связанная с ней непогода. Он всемерно форсировал события, делая упор на то, что это первый коммерческий рейс через полюс.

Члены экипажа, за исключением командира, настроены были плохо. Они видели много недоделок в опытном экземпляре, тревожило также то, что сам Леваневский практически не тренировался на этой машине, перепоручив всё второму пилоту.

31 июля 1937 г. вышло постановление Политбюро о перелёте ДБ-А («Дальний Бомбардировщик — Академия») по маршруту Москва — Северный полюс — США, в котором говорилось об отпуске средств в размере 2,5 млн рублей и 75 тыс. долларов. 12 августа члены экипажа заняли места в самолёте, взлетели и взяли курс на север. Планировалась за 25–30 часов долететь до Аляски,

заправиться в Фэрбенксе и продолжить путь до Нью-Йорка. Хотя Сигизмунд Александрович, по-видимому, втайне мечтал о беспосадочном рекорде дальности.

В полночь на 13 августа прошёл над Белым морем, но при подходе к Земле Франца-Иосифа попал в мощную облачность. Опасение обледенения заставило пилотов забраться на предельную высоту. Двигатели работали на повышенных режимах. Кабина не имела системы отопления, в ней было очень холодно, все сидели в кислородных масках.

В 13 часов 40 минут пролетели Северный полюс. Но менее чем через час очередная радиogramма сообщила об отказе крайнего правого двигателя. С большой перегрузкой, на трёх двигателях, машина могла продолжать полёт только со снижением.

Из воспоминаний М. И. Швелёва: «Накануне, перед самым вылетом, Леваневский попросил меня приехать к нему домой на прощальный ужин. Тяжёлый осадок остался после этого ужина. У всех были какие-то нехорошие предчувствия.

На рассвете он вылетел с того же аэродрома, откуда вылетали предыдущие экспедиции на РД. Я вернулся к себе в управление. Примерно в середине дня вдруг позвонили с Центрального аэродрома и сообщили, что от Леваневского получена телеграмма: отказал четвёртый двигатель, высота 4.600, идут в облаках, сильно болтает...

Ему скомандовали снизиться до двух тысяч с расчётом, что тогда он сможет убавить мощность крайнего левого мотора и спокойно пойдёт на двух с половиной двигателях — на этой высоте достаточно. Но тогда получалось, что в лучшем случае он дотянет до берега Аляски и ни о каком дальнем перелёте не будет и речи. Явно в погоне за рекордом Леваневский пошёл на недопустимый для машины риск: она не могла дать того, что её насильно заставляли делать.

Когда связь оборвалась, стало ясно, что самолёт сорвался в неуправляемый режим и вряд ли удастся из него вывести. Скорее всего, имея сильный динамический удар, самолёт пробил лёд» (Швелёв, 1999. С. 50–51).

Правительственная комиссия одобрила ряд мер для немедленного оказания помощи самолёту Леваневского. Она была организована в двух направлениях: в восточном и западном секторах Арктики. По западному сектору, опираясь на авиабазу острова Ру-

дольфа и станцию Папанина «Северный полюс», было дано задание подготовить к вылету три самолёта АНТ-6 под командованием Героев Советского Союза Водопьянова, Молокова и Алексеева (Маслов, 2008. С. 79)

Созданная правительственная комиссия срочно направила на Землю Франца-Иосифа воздушный отряд М. В. Водопьянова, который недавно вернулся оттуда после высадки папанинцев, под общим руководством М. И. Шевелёва. В состав первого отряда входил экипаж под командованием Анатолия Дмитриевича Алексева (Стефановский, 1968. С. 138). И, хотя все самолёты были специально подготовлены, оборудованы и снабжены для полётов в сумерках, в условиях наступающей в Арктике зимы, прекрасно вооружены необходимой радиоаппаратурой и аэронавигационными приборами, и другой навигационной аппаратурой, вылет был поспешным, не очень толково организованным. Не повезло и с погодой. Быстро проскочили до Амдермы, а там застряли. Остров Рудольфа был прикрыт туманом, перелететь туда никак не удавалось. Водопьянов и Шевелёв решили добраться в начале до мыса Желания на северной оконечности Новой Земли, чтобы быть поближе к Земле Франца-Иосифа.

10 сентября, несмотря на плохую погоду, отряд вылетел с мыса Желания, но сесть удалось только на о. Райнера, единственном во всём архипелаге, не закрытом туманом (Операции..., 1938. С. 137). В 11 часов 37 минут радиостанция острова Диксон приняла следующую радиограмму с самолёта «СССР Н-172» под командованием Алексева: *«Все самолёты сели на о. Райнер. Сию минуту садимся последними. Штурман Жуков»*. Не прошло и 10 минут, как весь остров затянуло туманом («Правда», 11.09.1937 г.).

Только через три дня тяжёлые самолёты АНТ-6 смогли перелететь на о. Рудольфа. Буквально через два часа туда же прибыл на лёгком Р-5 «Н-36» из бухты Тихой И. П. Мазурук, отсутствовавший почти 40 дней. Напомним, что его экипаж дежурил на авиабазе для оказания помощи папанинцам. Если бы Мазурук не улетел в бухту Тихую с неизвестной целью (скорее всего, развеесться и потренироваться на вспомогательном самолёте) и не застрял там, то мог бы вылететь на поиски Леваневского сразу после его пропажи, то есть в 20-х числах августа.

Отряд из Москвы так торопился, что прилетел без зимнего обмундирования. Хорошо хоть, что успели оборудовать самолё-

ты антиобледенителями на винты и установили дополнительные бензобаки. Приличная погода установилась только 20 сентября. Шевелёв направил самолёт Мазурука с тем, чтобы в случае отсутствия облачности после 84^о с.ш., за ним вылетел основной отряд. Но надежды эти не оправдались. Флаг-штурман отряда И. Т. Спирин объяснил начальнику экспедиции, что полёты на поиски в таких условиях будут безрезультатны. Все это понимали, но считали необходимым воспользоваться хотя бы одним лётным днём и побывать в районе предполагаемой посадки Леваневского.

Поскольку световой день значительно сократился, руководство отряда приняло решение лететь на полюс одним самолётом на лыжных шасси («СССР Н-170» М. В. Водопьянова). А остальным подстраховывать его на островах Земля Александры и Грэм-Белл. Но 29 сентября заболел гриппом Мазурук. Эту болезнь завезли из Москвы, и она уже свалила 13 человек «аборигенов» авиабазы и полярной станции. Вместо него на командирское место сел Г. К. Орлов, но при взлёте на разведку одна лыжа у него провалилась в засыпанную снегом ледниковую трещину. Были снесены шасси, разбиты винты, радиатор и одно крыло. Экипаж отделался испугом.

Вновь не повезло второму пилоту «Н-169» М. И. Козлову. Только он оправился от сильного ожога, как повредил ключицу при спуске на лыжах с купола ледника. Поэтому машину Мазурука решили оставить на авиабазе для подстраховки основного отряда, а аварийную радиостанцию с неё забрать для другого экипажа. Между тем температура воздуха на о. Рудольфа опустилась до минус 25^о С, масло в баках начало замерзать, а электроподогрев — давать сбой.

Лишь 5 октября наметилось приближение к архипелагу зоны высокого давления. На следующий день здесь установился антициклон. Так как на авиабазе не имелось ночного оборудования, а посадка в темноте была делом рискованным, пришлось рассчитывать время таким образом, чтобы вернуться на базу хотя бы в сумерках. Это была последняя надежда выполнения полёта к полюсу, так как через несколько дней наступала полярная ночь.

Разгорелся горячий спор. Молоков, Мазурук, Алексеев и метеоролог были против вылета, Спирин с Водопьяновым остались в меньшинстве. Тем не менее Шевелёв принял решение о проведении операции. При этом флагман берёт курс на полюс, Мазурук —

на Землю Александры, Алексеев — на о. Грэм-Белл, а Леонард Густавович Крузе (1899–1966) — на остров Райнера (на вспомогательном самолёте). Сам Марк Иванович оставался на авиабазе для координации действий.

Взлёт «СССР Н-170» оказался сложным. Кругом стояла ночная темнота, небо и земля слились. За левую стойку зацепили трос трактора, с помощью которого оторвали примёрзшие лыжи. Самолёт медленно двинулся к линии старта. Нагрузка — 25 тонн. Водопьянов дал полный газ. Пошли! Машина побежала под гору, подпрыгивая и ударяясь лыжами о твёрдый снег. Разбег казался невероятно длинным. Но вот самолёт медленно, неохотно отделился от земли. Набрал 300 метров, пилот взял курс на Северный полюс. На рассвете достигли 87-й параллели. Здесь всё небо закрывали плотные облака. Отказало радио. Радист С. И. Иванов голыми руками, не обращая внимания на мороз, лихорадочно копался в аппаратуре. В 7 часов 30 минут экипаж достиг 88°15' с.ш. Облачность вынуждала идти на высоте 100–200 метров. Внизу мелькали то лёд, то вода. Посадка в этих местах была невозможна. Водопьянов перешёл на бреющий полёт на высоте около 30 метров. Ледяной покров океана выглядел необычно: не было больших полей, преобладал молодой лёд, лишённый снега.

Штурман И. Т. Спирин вспоминал: *«Над самым полюсом мы сломали курс влево на 45° и, отойдя в сторону на 25 км, вновь пошли прежним направлением с намерением пройти до 87° по ту сторону полюса, в вероятный район приземления самолёта Леваневского. Весь экипаж внимательно проглядывал льды и разводья, над которыми мы летели. Однако на широте примерно 88°5' по ту сторону полюса сплошной туман и мощная облачность преградили нам путь. Повернули на 90° и пошли вдоль кромки облачности, тщательно наблюдая, не покажется ли самолёт Леваневского. Наконец продвигаться вперёд стало невозможно, да в этом и не было надобности, так как к этому времени мы уже заканчивали облёт вероятного района приземления или, скорее, падения самолёта. Пришлось повернуть назад к полюсу»* (Спирин, 1955. С. 93).

Показались белые шапки гор архипелага. Вокруг острова Рудольфа, на удивление, простиралась чистая вода. Луч радиомаяка вывел самолёт точно к зимовке. На аэродроме всё было подготовлено для посадки. Радость встречи, объятия.

Большого отряд Водопьянова сделать не смог и стал готовиться к отлёту на Большую землю, оставив позиции второму отряду Б. Г. Чухновского. Без сомнения, лётчики первого отряда обладали высоким мастерством и были полны решимости сделать всё возможное, но время оказалось упущенным. Непреодолимой преградой стала долгая полярная ночь.

Штурман И. Т. Спирин вспоминал: *«Операции по поискам Леваневского стоили участникам не только большого физического напряжения. Самое ужасное было в том, что мы создавали почти полную безнадёжность поисков. Как на самом деле искать самолёт в беспредельных белых просторах океана, покрытого льдом? Мы летали во всех возможных направлениях, летали так далеко и долго, как это только позволяла погода, запасы бензина и лётные возможности машин. Обратно возвращались в темноте, полярной ночью. Горько и тяжело было признаться в бессилии помочь товарищам, выручить их из беды»* (РГАЭ. Ф. 1147).

М. В. Водопьянов проложил обратный маршрут с острова Рудольфа прямо в посёлок Амдерму. Большой полётный вес самолётов внушал опасения — смогут ли они взлететь на колёсах (в Амдерме, Нарьян-Маре и Архангельске снега ещё не было). Опасения подтвердились. Первая попытка окончилась неудачно. Глубокий рыхлый снег в сочетании со слабым лунным светом затруднили работу пилотов. Поэтому перед самолётами расчистили дорожки для каждого колеса, чтобы они не тонули в сугробах. Направление разбега взяли вниз, под уклон, чтобы машины скорее набирали нужную скорость и быстрее отрывались от земли.

Погода мало благоприятствовала. Самолёты шли под облаками, острова архипелага едва различались. Радиограммы из Маточкина Шара и Амдермы сообщили о тумане и снегопаде. Всё восточное побережье Новой Земли охватил большой циклон. Поэтому в центре Баренцева моря пилоты повернули налево и приземлились на знакомую посадочную площадку мыса Желания.

Через два дня экипажи решили вылетать в Амдерму. Моторы были прогреты, машины в порядке, люди на месте. Флагман начал рулить к точке старта, когда под ним раздался оглушительный взрыв и самолёт резко накренился. Оказалось, что лопнула шина, полёт пришлось отложить. Ждать доставки нового колеса паромом было нереально. С другой стороны, оставлять машину на зимовку — значило потерять её.

Вечером М. В. Водопьянов собрал совещание по этому вопросу. Механики предложили обмотать обод колеса канатом, сделать подобие покрышки и стартовать. Был объявлен аврал. При свете маленьких электроламп на обод в несколько рядов натянули канат и крепко связали проволокой. В диаметре повреждённое колесо оказалось меньше, чем исправное, отчего самолёт стоял, накренившись на одно крыло. Взлетать надо было очень осторожно, чтобы машину не развернуло вправо.

После взлёта штурман взглянул через иллюминатор на «большое» колесо и обомлел: канат при разбеге лопнул, размотался, накрутился на ось и, видимо, намертво заклинил колесо. Все три машины взяли курс на юг. На погоду жаловаться не приходилось, видимость достигала 20 км. Но уже через час всё вокруг затянуло густой туман. Корабли потеряли друг друга из вида. Флагман получал невнятные сообщения с самолёта Молокова, а от Алексеева сведений вообще не было (попав во время полёта в весьма неблагоприятные метеорологические условия, самолёт «Н-172», пилотируемый А. Д. Алексеевым, в 10 ч. 35 м. (2 ноября) совершил посадку в заливе Благополучия (восточное побережье Новой Земли)) (Операции..., 1938. С. 139).

Через полчаса начался сильный снегопад. Водопьянов решил садиться на мысе Меньшикова, где имелся маяк с домиком смотрителя (Водопьянов, 1954. С. 299).

И. Т. Спирин вспоминал: *«Строго против ветра заходим на посадку. Нажимаю аварийный контакт, и все четыре мотора останавливаются. Машина с левым креном подходит к земле, бежит на одном колесе, потом упирается на законтренный канатом обод колеса, резко разворачивается направо, мы парируем это рулём направления и элеронами, но заворот продолжается, крен увеличивается, машина чуть не цепляется крылом за землю.*

Наконец резкий рывок. Наш гигант высоко поднял хвост и на мгновение застыл в таком положении. И тут же обращённый к самолёту зычный крик Водопьянова: “Ты что делаешь?!” Как бы слушаясь, машина резко стукнулась хвостом о землю и стала в нормальное положение. Я сорвался со своего места и, соскочив на землю, в радостном изумлении увидел, что машина невредима» (Спирин, 1955).

Пока экипаж возился с колёсами, механик Бассейн сходил к домику у маяка и вернулся с печальным известием: это оказался

полуразрушенный сарай без крыши и одной стены. Рассчитывать можно было только на фюзеляж самолёта. Пока не наступила полная темнота, втащили и установили складную металлическую радиомачту. Подтянув антенну к самолёту, быстро установили связь с Амдермой. Оттуда сообщили, что после прекращения шторма шхуна «Вихрь» доставит к месту посадки колесо, снятое с самолёта Молокова. Ждать пришлось несколько дней, проведённых экипажем Водопьянова в замороженном фюзеляже. По прибытии «Вихря» привезённое колесо поставили на аварийный самолёт, тот поднялся в воздух и прямым курсом пошёл на Амдерму.

Невероятно тяжёлой оказалась посадка в Амдерме. По поводу этой посадки кто-то из пилотов сострил на маленьком товарищеском банкете, устроенном в их честь на борту стоявшего здесь «Садко»: *«Позвольте выттить за бестрепетное сердце начальника аэродрома товарища Храмова, рискнувшего принять три таких больших самолёта на совершенно непригодный аэродром»* (РГАЭ. Ф. 1147).

30 ноября 1937 г. экипажи вернулись в Москву. На этот раз торжественной встречи не было. Радость встречи с родным городом и близкими людьми была отравлена тяжёлыми, неприятными вестями. Ещё в полёте до членов экспедиции дошли слухи о неудачном конце навигации — 26 кораблей, плававших в навигации 1937 г. в Арктике, были затёрты льдами и остались там на зимовку.

Лётчики горячо переживали гибель экипажа Леваневского и готовы были повторить его полёт. Головин, друг Алексева, поделился с ним своим желанием повторить полёт Леваневского: *«Что ты скажешь, Анатолий Дмитриевич?»*

— *Дело вполне реальное. Но если уж начинать снова полёт через полюс в Америку, то лететь надо не на одной машине, а целому звену, крылом к крылу. И это нам, советским лётчикам, работа по плечу. Вот как мы должны ответить Ледовитому океану на потерю Леваневского»* (Зингер, 1940. С. 73). Этот ответ Анатолия Дмитриевича говорит о том, что он и сам думал о повторении рекордного перелёта, анализировал всё происшедшее с самолётом Леваневского.

Говоря о результатах работ 1937 года, начальник Управления воздушной службы Главсевморпути М. И. Шевелев отмечал: *«Навигация 1936 года, чрезвычайно тяжёлая по своей ледовой обстановке, закончилась благополучно также благодаря успешной*

разведке льдов с самолётов. Блестящие полёты героев Советского Союза Молокова и Алексева, пилотов-орденоносцев Козлова и Черевичного помогли ледоколам выбрать наиболее правильный путь и вывести суда к портам» («Советская Якутия», 18.08.1937 г.).

Алексеев проявил себя не только как первоклассный лётчик, но и как вдумчивый исследователь. За время полётов в районе Северного полюса наблюдения Анатолия Дмитриевича показали, что по направлению от о. Рудольфа к полюсу между $85^{\circ}30'$ с.ш. и 86° с.ш. лежит «полоса торошения», делающая невозможной безаварийную посадку самолётов и затрудняющая санные экспедиции к полюсу. Эти исследования имели крупное научное и практическое значение (Зубов, 1940. С. 76).

По результатам работ 1937 г. Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР «за настойчивость и преданность при выполнении важнейшего задания в Северных морях» наградил орденами Советского Союза работников Главного управления Северного морского пути. Орденом Ленина награждено 5 человек, в том числе А. Д. Алексеев — полярный лётчик, командир сводного отряда ледовой разведки. Среди награждённых этим указом были О. Ю. Шмидт и капитан ледокола «Ермак» Владимир Иванович Воронин (1890–1952) («Красный Север», 1937, № 1).

7 ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ДРЕЙФУЮЩИМ КОРАБЛЯМ «МАЛЫГИН», «САДКО» И «СЕДОВ», ЛЕДОВЫЕ РАЗВЕДКИ, ИСПЫТАНИЯ САМОЛЁТОВ (1938–1940 гг.)

После экспедиции к Северному полюсу многие её участники объездили почти всю страну с выступлениями. Анатолий Дмитриевич посетил Закавказский военный округ. *«7 января в Тбилиси, в Окружном Доме Красной Армии состоялась встреча командного и начальствующего состава тбилисского гарнизона с участником экспедиции на Северный полюс — командиром воздушного корабля “Н-172” Героем Советского Союза Анатолием Дмитриевичем Алексеевым. Встреча носила исключительно тёплый характер»*, — отмечала окружная газета («Красный воин», 8 января 1938 г.).

Из-за того, что осенью 1937 г. значительная часть экипажей полярной авиации была отвлечена на поиски самолёта Леваневского, караваны по трассе Севморпути шли в конце навигации практически без ледовой разведки. Не располагая достаточной информацией и не сумев пробиться через мощные массивы льда, в Арктике остались на зимовку около трёх десятков судов.

К северо-западу от Новосибирских островов дрейфовали ледокольные пароходы «Малыгин», «Садко» и «Седов», в центральной части моря Лаптевых — караван ледокола «Ленин». Оказался в ледовом плену и караван ледореза «Литке», к которому слетал из Красноярска лётчик В. М. Махоткин, завезя самое необходимое.

На первых двух караванах находилось много людей, но мало топлива, продовольствия и тёплой одежды. Поэтому встал вопрос о срочной эвакуации около трёхсот человек. М. И. Шевелёв находился ещё на о. Рудольфа со вторым авиаотрядом Б. Г. Чухновского, поэтому на Политбюро вызвали А. Д. Алексеева и представляющего военную авиацию Н. П. Каманина.

Политбюро решило направить для эвакуации ледовых пленников воздушную спасательную экспедицию из шести самолётов, половину из которых составляли тяжёлые АНТ-6, высаживавшие папанинскую четвёрку на Северный полюс и участвовавшие в по-

исках Леваневского в составе отряда Водопьянова. Руководителем экспедиции и командиром флагманской машины (Н-172) назначили нового заместителя начальника Главсевморпути Героя Советского Союза А. Д. Алексеева. Для ответственного и трудного рейда Алексеев подобрал исключительно опытных пилотов — остальные два экипажа возглавляли Герой Советского Союза П. Г. Головин (Н-170) и лётчик Г. К. Орлов (Н-171) (Визе, 1939. С. 400–401; Водопьянов, 1974. С. 302).

Для обсуждения плана снаряжения воздушной экспедиции 23 февраля 1938 г. руководители партии и правительства приняли в Кремле полярных лётчиков Алексеева, Молокова, Головина и других. Они расспрашивали их об участниках экспедиции, о техническом оснащении самолётов, об оборудовании на случай вынужденной посадки. Все указания были направлены к тому, чтобы неизбежный в таком деле риск был сведен к минимуму (Штепенко, 1953. С. 67).

Анатолий Дмитриевич вспоминал об этой встрече: *«Головину, Орлову и мне предложено было явиться в Кремль. Встретивший нас товарищ проводил в комнату, где на длинном столе были разложены большие морские карты. Г. А. Ушаков [исполняющий обязанности начальника ГСМП. — Авт.] <...> рассказывал сложившуюся обстановку стоявшим вокруг стола членам Политбюро [Молотову, Ворошилову и Микояну. — Авт.] во главе со Сталиным. Не видно ни стенографисток, ни магнитофонов. Закончил доклад Ушаков с просьбой утвердить направление в Тикси и представил нас Сталину»* (РГАЭ. Ф. 1147).

И. В. Сталин спросил:

«— А самолёты готовы?»

Ушаков взглядом показал на меня [Алексеева. — Авт.]. Я ответил:

— Полностью готовы, ждём вашего распоряжения, товарищ Сталин.

Дальше из разговора со Сталиным я понял, что от нас требуется не только организация помощи каравану “Садко”, но и обеспечение перевозки людей с каравана “Ленина”. Я доложил, что для выполнения всей этой операции нам нужны ещё резервные самолёты, которые до сих пор ещё не подготовлены.

Иосиф Виссарионович обратил на это особое внимание. Он сказал:

— В таком большом деле, как это, экономия была бы совершенно не уместной. Сделаешь небольшую экономию, а это может привести к большим затруднениям и затратам.

Сталин предложил Ворошилову выделить экспедиции два резервных самолёта» (РГАЭ. Ф. 1147).

Потом Сталин спросил: «А как с Леваневским? Что произошло в действительности? Что вы об этом думаете?». Мы сказали, что имеющихся сведений, хотя и неполных, достаточно, чтобы воссоздать обстановку катастрофы. Самолёт летел в районе Северного полюса на высоте шести тысяч метров над верхним краем мощной облачности. Отказал один из двигателей: по-видимому, была неисправна маслосистема. Неизбежная потеря высоты. Полёт в облаках по приборам. Обледенение. На этом типе самолёта при больших отклонениях руля поворота наблюдается склонность к вибрациям, и очень сильным. Трясётся вся приборная доска — невозможно прочесть показания приборов. Последнее сообщение с бота с высоты 4.600 метров. Если не произошло разрушения самолёта в воздухе, то удар об лёд решил судьбу экипажа» (РГАЭ. Ф. 1147).

«Сталин, как обычно, прохаживался вдоль длинного стола и вдруг выдал неожиданную реплику: “В любой другой стране за такое разгильдяйство, халатность и неорганизованность, которые привели к зимовке этих пароходов, людей отдали бы под суд, а у нас начинают называть их троцкистами, шпионами и т. п.”» (Шевелёв, 1999. С. 69). Эти слова вождя ошеломили Алексеева. Он несколько раз потом, возвращаясь к тем событиям, говорил об этой реплике Сталина. Однако только репликой дело не обошлось. В числе тех, кого обвинили в причинах неудач навигации 1937 г., был капитан ледокола «Ленин» Адольф Казимирович Печуро (1893–1967), который был арестован и осуждён. Однако Пленум Верховного суда СССР отменил приговор в феврале 1940 г. за отсутствием состава преступления в действиях капитана и А. К. Печуро был освобождён. С 1940 г. он жил в Сергиевом Посаде (тогда Загорске. — Авт.) до своей смерти в 1967 г. (Барышев, Кузнецов, 2014. С. 151–153).

Пожелав лётчикам счастливого пути, И. В. Сталин крепко пожал им руки и, обращаясь к Молотову, Ворошилову и Микояну, сказал: «Дело правильное. Пусть летят. А выполнить дело, — вопрос чести» (Штепенко, 1953. С. 98).



Илл. 59. Экспедиция 1938 г.

Слева направо: полярный летчик М. И. Козлов, начальник экспедиции А. Д. Алексеев и штурман самолета Н-172 Н. М. Жуков. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

Началась подготовка к спасательной экспедиции (илл. 59). По расстоянию, которое предстояло преодолеть самолётам, по объёму перевозок, по всему этому можно было считать данную воздушную экспедицию более трудной, чем недавняя Полюсная. Анатолий Дмитриевич по телефону через радиоцентр ГУСМП связывался с арктическим портом Тикси, осведомлялся о количестве бензина в тамошнем аэропорту и каких он сортов, где хранится, расспрашивал о наземном транспорте: тракторах, автоцистернах, спрашивался и том, где можно размещать пассажиров и экипажи, и даже уточнял сроки перегона оленьего стада в Тикси, интересовался ходом добычи рыбы в районе порта. Он говорил: *«Крылья — вещь романтическая, однако с пустым брюхом не больно разлетаешься. В нынешней операции всей нашей полярной братии предстоит держать серьёзный экзамен, показать, сколь надёжен воздушный транспорт в условиях Арктики. А гарантия надёжности — это и техника, и снабжение, и прежде всего люди...»* (Морозов, 1979. С. 79, 80).

Тем временем на заводе шёл капитальный ремонт и дополнительное оборудование машин АНТ-6, уже участвовавших в Полюсной экспедиции. В качестве резерва решили использовать три самолёта Г-1 (Грузовой-1), среди которых был самолёт с номером

«СССР Н-227» под командованием Василия Никифоровича Задкова (1907–1996). Через год, 2 февраля 1939 г., этот самолёт потерпел аварию в районе полярной станции «Сопочная Карга», где находятся до сих пор остатки его фюзеляжа с бортовым номером (илл. 60) (Барышев и др., 2007, с. 52). Части самолёта были использованы в 1985 г. для реставрации другого Г-1, который теперь находится в Музее истории гражданской авиации в Ульяновске (Маслов, 2007. С. 13).

26 февраля три могучих АНТ-6 поднялись с Центрального аэродрома в Москве и взяли курс на восток. Сначала путь экспедиции шёл по линии Москва — Казань — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск. На трассе, пролежавшей в средних широтах, стояли самые арктические морозы. Изрядно мучились механики перед каждым стартом, подогревая масло для моторов. Случались в пути и густые снегопады, и облачность, и туманы — тогда лететь приходилось вслепую, по приборам.

Но вот, наконец, и Красноярск — привычные Алексееву и его спутникам «*ворота на Крайний Север*» (Морозов. 1979. С. 81, 82). В Красноярском порту самолёты догружались. Было погружено 7 тонн припасов (противоцинготные чеснок и лимоны, другие продукты), двухметровые самолётные колёса, бочки с авиамаслом и другие материалы. Полётный вес каждой машины приближался



Илл. 60. Остатки фюзеляжа самолёта «СССР Н-227» в районе полярной станции «Сопочная Карга». Фото И. Б. Барышева. МАКЭ, 2007 г.

к двадцати трём тоннам. По трассе авиалинии Главсевморпути такие тяжёлые машины ещё не летали (Зингер, 1948. С. 284).

15 марта 1938 г. станцию на о. Котельном посетил первый самолёт. Это был разведочный самолёт «СССР Н-177» экспедиции Героя Советского Союза Алексеева. Экипаж самолёта полярники встретили с большой радостью (Соколов, 1939. С. 56).

18 марта группа тяжёлых четырёхмоторных самолётов под руководством А. Д. Алексеева, проделав путь в 9000 км, прибыла в Тикси. Посланцев Москвы дружески встречали тиксинские старожилы и лётчики местной Ленской авиалинии. К прилёту москвичей там уже находилось девять машин и три группы лётчиков, которые летали на самолётах Р-6 из Якутского управления полярной авиации. В первую группу, которой руководил Алексей, входили лётчики П. Г. Головин и Г. К. Орлов, штурманы Н. М. Жуков и Л. В. Петров. Их основной задачей был вывоз людей с ледокольных пароходов. Второй группе в составе лётчиков В. П. Задкова, Е. Н. Николаева и Г. Е. Купчина, штурманов В. П. Падалко, Д. Н. Морозова и А. П. Штепенко предстояло эвакуировать часть зимовщиков каравана ледокола «Ленин». Третья группа в составе лётчиков С. А. Асямова, Г. С. Шпакова, Л. Н. Дмитриева и И. И. Сизых также должна была летать к каравану ледокола «Ленин». За шесть рейсов к каравану ледокола «Ленин» они вывезли в Тикси 80 человек (Карелин, 1939. С. 141; Белов, 1969. С. 201).

Алексеева приветствовал лётчик В. Н. Задков:

«— С благополучным прибытием, Анатолий Дмитриевич, а мы тут в своей епархии без дела не сидим, занимаемся помаленьку извозным промыслом. Летаем в море, к каравану ледокола “Ленин”.

— Вижу, Василий Никифорович, задачи вы тут решаете не простые, — ответил Алексей. — А что, если сделать так, лёгкие самолёты от морских рейсов вовсе освободить, ими займёмся мы. А вы с товарищами Купчиным, Николаевым и другими начнёте отправлять пассажиров из Тикси в Якутск. Так постепенно и разгрузим Тикси. А вот обратными рейсами из Якутска будут ваши товарищи сюда масло возить, с местными-то запасами не густо» (Морозов, 1979. С. 83, 84).

Ко дню прилета всей группы Алексеева расстояние от их места базирования — бухты Тикси — до каравана дрейфующих судов выросло уже до 1140 километров. В один приём слетать из

Тикси к каравану без промежуточной базы, где можно было бы зарядиться горючим, самолёты не могли. А промежуточных баз не существовало, и только близ Шалаурова было пять тонн горючего, но и то вдалеке от аэродрома.

Путь через Шалаурово удлинял маршрут, но, посоветовавшись с товарищами, Алексеев всё же решил иметь его про запас. Он направил из Тикси на Шалаурово самолёт для организации перевозки горючего к аэродрому. Однако шалауровский вариант не удовлетворил экспедицию. Самолёты должны были действовать решительно, быстро и по возможности не отклоняться в сторону от кратчайшего маршрута к намеченной цели. Такой путь лежал через станцию Котельный, где жило всего четыре зимовщика.

От бухты Тикси до зимовки было 600 километров и от зимовки до каравана еще пятьсот сорок. Каждая машина, будучи налита «по пробки», как говорили механики, брала из Тикси 9600 литров горючего. Алексеев занялся арифметическими расчетами и усадил возле себя штурманов и лётчиков. Люди стали подсчитывать расход бензина на километры. Два дня сидели лётчики за цифрами.

После долгих подсчетов Алексеев нашёл, наконец, решение, которое в первый момент озадачило и лётчиков, и штурманов. Это был напряженный до предела, смелый и в то же время единственный правильный выход из создавшегося положения. Один из самолётов должен был превратиться в бензиновоз.

Было решено первым рейсом лететь к каравану втроём. Затем базироваться на Котельный, с тем, чтобы машины Алексева и Головина сливали в баки орловской машины излишки своего горючего, оставляя себе только количество, необходимое для перелёта Котельный — караван «Садко» — Котельный. От каравана «Садко» машины возвращались с пассажирами, передавали их Орлову, брали у него горючее для следующего полёта к «Садко» и оставляли ему горючего ровно столько, сколько надо, чтобы долететь до Тикси, вновь зарядиться «по пробки» и возвратиться обратно на Котельный. Когда Алексеев выдвинул свой план перелёта, он озадачил не одного Головина. Штурманы всех самолётов, склонившись над картой, долго ползали с циркулями в руках, измеряя и подсчитывая расстояние по разным вариантам полёта. Головин взял циркуль из рук штурмана и тоже стал проверять алексеевский план. Он первым согласился с человеком, который призвал его некогда в ряды полярной авиации.

Головин после некоторого молчания, наступившего после ознакомления с алексеевским планом полёта, сказал: *«План рискованный, прямо сказать — без запаса, впритирку, но смелый и интересный. Я поддерживаю этот вариант. <...> Полетим, отцы, по-алексеевски. Другого тут ничего не выдумаешь, хоть ещё три дня думай без перерыва»* (Зингер, 1940. С. 81, 86). Все согласились с Алексеевым, которого между собой почтительно звали «адмиралом» или «лётчиком-мыслителем» (Зингер, 1948. С. 288).

Здесь же, в Тикси, Анатолий Дмитриевич встретился с парторгом порта и редактором газеты «Стахановец Арктики» Е. В. Барским. Редактор «сагитировал» лётчика принять участие в очередном номере газеты. Статья Героя Советского Союза Алексева, широко известного в стране, стала событием для портовой многотиражки. Переданная по радио на дрейфующие суда, она информировала моряков о намеченном плане операции (Морозов, 1979. С. 86, 87).

С 20 марта началось обслуживание экспедиции Алексева сводками о погоде. Сводки шли каждые три часа, перед вылетом самолёта — через час, а во время нахождения самолёта в воздухе — через каждые полчаса (Соколов, 1939. С. 56).

3 апреля Тиксинский ледовый аэродром ожил задолго до рассвета. Урчали тракторы, сновавшие меж самолётных стоянок. Шипели подогревательные лампы. В 4 часа 15 минут штурманы отряда сверили часы — самолётные и личные — с часами флагмана и разошлись по кабинам. Восходящее светило отчётливо запечатлелось на экране солнечного указателя курса. В 5 часов 15 минут после проверки всех двенадцати моторов Алексеев дал сигнал выруливать на старт. И вскоре его флагманский самолёт «СССР Н-172», оставляя за собой вихрь снежной пыли, взлетел, стал в круг для сбора ведомых. С равными интервалами взлетели следом за ним машины Головина и Орлова. Все три самолёта «строим гуся» прошли над Тикси (Морозов, 1979. С. 88). Отряд Алексева летел к дрейфующим судам, которые находились на 79° с.ш. и 152° в.д.

Бортрадист Борис Низовцев, пробравшись из радиорубки в пилотскую, протянул Алексееву радиограмму с мыса Шалаурова, в которой сообщалось о резком ухудшении погоды. Стало быть, и думать нечего о посадке на Шалауровском аэродроме при возвращении от дрейфующих кораблей. Анатолий Дмитриевич

тут же приказал флагманскому радисту связаться с островом Котельным и запросить о возможности посадки на их аэродроме.

Самолёты проходили над точкой, где когда-то Эдуард Васильевич Толль (1858–1902) «увидел» Землю Санникова. Как хотелось воздушным странникам, пилоту и штурману, усмотреть с высоты хоть какую-нибудь одинокую скалу, торчащую среди восторошенных льдов. Однако под крылом проплывали ровные ледяные поля. Вот что писал об этом штурман Н. М. Жуков: *«3 апреля <...> в 10 ч. 35 м. справа от курса в большом отдалении появились причудливые очертания двухгорбового покрытого ледниковыми шапками с обрывистыми берегами острова Беннета. На пути наших маршрутов находился интереснейший район предполагаемого местонахождения мифологической Земли Санникова. Неоднократно размышляя с Анатолием Дмитриевичем в старых экспедициях по ледовой разведке, мы логически сумели доказать себе, что Земли Санникова нет, а теперь нам смело можно было практически проверить наши предположения. Нам очень хотелось быть неправыми, и несколько оправдать надежды Санникова, Толля и Де Лонга, но при всех полётах во всём районе мы не видели даже обломка торчащей скалы для подтверждения этой старой легенды»* (РГАЭ. Ф. 1147). Алексеев подвёл итог наблюдениям из штурманской кабины Жукова: *«Однако, Николай Михайлович, глазам своим надо верить. Чего нет, того нет. Ну да бог с ними, с мифами, присмотримся-ка лучше к реальностям здешних льдов...»* (Морозов, 1979. С. 88, 89).

За полчаса до подхода к расчётной точке, где должны были находиться суда каравана, Жуков поймал в перекрестье бинокля три чёрные точки. Постепенно приближаясь, они принимали формы кораблей. Алексеев, присматриваясь в свой бинокль, узнал по силуэтам «старых знакомых», которых не раз обеспечивал данными ледовой разведки: «Садко», «Малыгин», «Седов». Три судна стояли на небольшом расстоянии друг от друга (илл. 61). «Три мушкетёра» — так их окрестили полярники («Труд» 11.08.1965 г.).

Самолёты делали круги над судами каравана и покачивали крыльями в знак приветствия. Однако ответных приветствий не услышали — давно погашены топки, суда на голодном угольном пайке. Палубы занесены снегом, корпуса уродливо накренились в разные стороны, стиснутые льдом. Сверху было видно, что множество людей торопилось к аэродрому, расположенному недале-



Илл. 61. Экспедиция 1938 г. Суда в ледовом дрейфе.
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

ко от судов. На нём горел посадочный костёр, и была выложена буква «Т». Гряда торосов в начале аэродрома имела узкие ворота. Высокие торосы у границ аэродрома ничем не были отмечены. Направление посадочной полосы не имело ограничений в виде флажков.

Сделав три круга и тщательно осмотрев посадочную площадку, флагман садится первым, прицеливаясь в ворота в торосистой гряде. Самолёт на минимальной скорости сел у самого начала полосы, на пробеге потерял скорость, но, пройдя ворота, взмыл в воздух на невидимом трамплине. После второго сильного толчка машина плавно покатила к группе встречающих её зимовщиков. Головин, садившийся за Алексеевым, тоже не обошёлся без такого же «козла». Машина Орлова, резко подброшенная вверх на трамплине, получила серьёзные повреждения лыж (Морозов, 1979. С. 91, 92). Там, где в торосистой гряде прорублены своеобразные ворота, осталось плавное возвышение около полуметра — «трамплин», как его называли моряки. Механики уже осмотрели лыжи: повреждены у всех самолётов («Стахановец Арктики», 10.04.1938 г.).

Едва выйдя из кабин, экипажи самолётов тотчас попали в объятия встречающих, которые обросли бородами, были заметно истощены, одеты не по «высокоширотному», но были радостны

и взволнованы (илл. 62). Участник зимовки Виктор Харлампиевич Буйницкий (1911–1980) вспоминал: *«Невозможно выразить словами охватившее всех чувство восторга: одни иступлённо что-то кричали, другие смеялись, размахивали руками, обнимали друга друга»* (Буйницкий, 1945. С. 41).

Алексееву особо было приятно видеть старых знакомых — старейшего исследователя Арктики Н. И. Евгенова, с которым вместе не раз участвовал в Карских экспедициях, руководителя гидрографии ГУСМП Пётра Владимировича Орловского (1900–1948), своего начальника по «красинской эпопее» Р. Л. Самойловича.

После бурной и радостной встречи Алексеев осмотрел машины и покачал головой. Лыжи были повреждены на всех самолётах, особенно серьёзно на машине Орлова. Лётчики привезли много продовольствия, писем, газет, журналов, а обратно придется идти с неполной нагрузкой. Лыжи повреждены — взлетать с пассажирами опасно.

Алексеев ходил по аэродрому хмурый, как туча. Все в нем кипело. Летели из Москвы за десяток тысяч километров, положили столько трудов — и почти впустую из-за нераспорядительности руководства каравана! *«Рейс сорван! Сожжённые впустую 18 тонн бензина! Как взлетать на таких лыжах?»*

Краткий диалог с руководителями каравана. Присутствуют десятки моряков.



Илл. 62. Экспедиция 1938 г. Вывоз самолётами экипажей судов, попавших в ледовый дрейф в Северном Ледовитом океане.
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

— *Что же вы нам об этом чёртовом “трамплине” ничего не сообщили? Видите, что получилось!*

— *Мы это долго обсуждали между собой. Решили, что такой “трамплин” не мешает при посадке, а на взлёте даже помогает, укорачивает длину разбега. На нём самолёт подбросит в воздух, и он полетит...»* (РГАЭ. Ф. 1147).

Но надо было выходить из создавшегося положения. В это время пришёл ответ с острова Котельного от радиста А. П. Баби-ча: *«Погода устойчивая, на льду замёрзшей лагуны подготовлена площадка для приёма самолётов»* (Морозов, 1979. С. 92, 93).

Долго гадали лётчики: выдержат или не выдержат лыжи при взлёте? *«Нам с тобой, Анатолий Дмитриевич, человек по десять-двенадцать поднять удастся, а вот у Юры насколько хватит силёнок?»* — подумав, сказал Головин и вопросительно взглянул на Орлова. Анатолий Дмитриевич ценил Орлова как отличного пилота, смелого и надёжного товарища, но его машина была повреждена более остальных, и Алексеев решил: *«Тебе, Юрий Константинович, влетать тебе надо порожним, максимально облегчив аэроплан. Снимешь все грузы, штурмана на всякий случай пере-садишь в хвост. Взлёт советую начинать с того вот, дальнего, конца площадки.»*

— *Ясно, Анатолий Дмитриевич, — кивнул Орлов, и начал вместе с остальными членами экипажа готовиться к трудному старту»* (Морозов, 1979. С. 94).

Таким образом, решили, что Орлов полетит порожняком, а на остальные два самолёта можно взять по десять человек. Алексеев в последнюю минуту рискнул взять двенадцать. Только двадцать два человека, вместо предполагавшихся девяноста, были сняты с кораблей каравана «Садко» в первый пробный рейс. Это были те, кто больше всех нуждался в эвакуации: женщины из судовых команд и больные моряки (Морозов, 1979. С. 95; Белов, 1969. С. 202).

Первым вышел на старт Орлов. Его самолёт осторожно вы-рулил на старт и неуверенно, точно инвалид на костылях, тронул-ся на своих покалеченных лыжах. Постепенно набирая скорость, машина Орлова дошла до первого ледяного трамплина, подпрыгнула на нём и вместо того, чтобы повиснуть в воздухе, тяжело плюхнулась на лёд. Только на втором трамплине в нескольких метрах от ропакров, ограничивающих аэродром, Орлову удалось оторваться ото льда и начать набирать высоту. *«Ну, теперь, Паша,*

и нам с тобой осрамиться нельзя», — сказал Алексеев. «Сдюжим, Анатолий Дмитриевич, сдюжим», — улыбнулся всегда невозмутимый Головин (Морозов, 1979. С. 94). Алексеев добавил: «Павел Егорович, пожалуйста, можно увеличить тебе стартовый вес на одну тонну. Идёт?

— Идёт, давай 10 пассажиров, аэродрома хватит».

Головин взлетает, низко проходит над ропаками. Алексеев решает взять 12 пассажиров (РГАЭ. Ф. 1147).

Все машины соединились в воздухе и вместе пошли на остров Котельный. Опытнейшие полярные лётчики отлично провели трудный взлет с малоприспособленного ледяного аэродрома. Чем ближе подходили самолёты к Большой земле, тем резче ухудшалась погода в бухте Тикси. По радио сообщали о том, что на запасном аэродроме у полярной станции Шалаурово погода также ухудшалась. Самолёты сообщили, что идут на Котельный, просили разложить посадочный знак, приготовить костер и бочки для подогрева масла.

Машины шли по-военному, строем клина. Впереди флагман Алексеев, позади — слева и справа — Головин и Орлов. Командир вёл звено на остров Котельный. На этой полярной станции стояло всего три маленьких жилых дома, площадью в тридцать метров каждый. Там зимовало четыре человека.

Через три часа после старта, уже в сумерках, после захода солнца, приближались самолёты к острову. Садись при коштрах, ярко светивших по берегам просторной заснеженной лагуны, превращённой полярниками Бабичем (радист), Соколовым (нач. станции), Бемом (механик), и Гороховым (каюр) в отличный аэродром. *«43 человека гостей наполнили станцию веселым гулом. Разместиться всем пришлось на полу, так как нар у нас еще не было. Запасенный нами хлеб весьма пригодился. <...> Предполагая, что и в следующие перелёты наша станция может быть использована как промежуточная база, мы занялись устройством нар. Досок у нас не было, поэтому мы готовили плахи из плавника. Гвозди добывали из старых ящиков», — вспоминал один из полярников станции В. Соколов. Полярники достали «всё из своих кладовых, чтобы “по первому заходу” накормить такую ораву. Ещё в феврале они начали заготовливать хлеб, выпекая его на маленькой старой плите с прогоревшей духовкой. Зимовщики решили на всякий случай заготовят тонну хлеба. Это притом, что на станции было только*

8 форм, а в духовку помещалось только 6 форм. Пекли непрерывно, вытекая в день по 30–35 кг хлеба» («Воздушный транспорт», 25.10.1979 г.)

Однако на Котельном, при всех его достоинствах, был и крупный недостаток — отсутствовали запасы горючего для самолётов. Алексеев сказал Орлову и Головину: *«Придётся, ребята, нам самим такие запасы создавать. Планировать надо не только перевозку людей, но и снабжение экспедиции топливом»*. Пока экипажи спали, Анатолий Дмитриевич всю ночь напролёт сидел с карандашом над раскрытым блокнотом, испещряя его страницы цифровыми выкладками, чертежами схемы, а наутро решительно заявил Орлову: *«Ты, Юрий Константинович, не вздыхай, — придётся твоему аэроплану на время стать танкером. Чтобы не рисковать новыми неприятностями на дрейфующем пятачке, освобождаешься ты от полётов к кораблям. Туда мы вдвоём с Павлом летать будем. За людьми. И доставлять оттуда людей только до Котельного. <...> А тебе предстоит освоить линию Котельный — Тикси. Туда будешь возить людей, а обратно горючее для нас с Пашей»*. Такое распределение пассажирских и грузовых перевозок между экипажами позволило двум самолётам, летающим к дрейфующим судам, повысить загрузку, принимать на борт не по 30, как намечалось ранее, а по 40 человек, что сокращало намечавшееся ранее количество полётов к каравану (Соколов, 1939. С. 56; Морозов, 1979. С. 96).

Пока лётчики в Котельном ждали «погоды» из Тикси, Алексеев составлял телеграммы руководству каравана. Он потребовал, чтобы нашли другую, более пригодную для посадки, ровную площадку длиной тысячу двести и шириной не менее шестидесяти метров и обвеховали ее флагами. Ответ прибыл немедленно — все принималось *«к исполнению»* (Зингер, 1948. С. 287). 5 апреля отряд вернулся в бухту Тикси.

16 апреля, в день второго полёта, на Котельном началась пурга. Самолёты садились на аэродром при плохой видимости. Но, несмотря на непогоду, они тут же занялись переливкой горючего. Едва развиднелось, как Алексеев и Головин вылетели к каравану «Садко».

Анатолий Дмитриевич вспоминал, что во время полёта к каравану Жукову хотелось найти легендарную «Землю Санникова»: *«по старым картам она лежит точно на нашем маршруте. <...>*

Из бухт канадского побережья время от времени в океан отрывает и выносит шельфовые поля размером до 15 км и толщиной льда до 12 метров. Такие льдины даже при наблюдении с воздуха создают полную иллюзию низменного острова и могут ввести в заблуждение опытных полярных лётчиков. Таким образом, виденное Санниковым получило законченное физическое объяснение» (РГАЭ. Ф. 1147).

Как только 18 апреля самолёты сели, к ним подбежали люди и приступили к немедленной разгрузке. Все делалось, как в первом-классном аэропорту, без суеты и шума, с исключительной деловитостью. В палатках был приготовлен для лётчиков горячий чай. Все пассажиры были расписаны по самолётам. Один из моряков с торжествующей улыбкой подошёл к Алексееву и спросил:

«— Ну как аэродром?

— *Великолепен!* — ответил лётчик и пожал руку моряку.

— *А всех ли возьмете? Назначено восемьдесят!*

— *Конечно, всех!»* (Зингер, 1948. С. 288).

Для себя Алексей отмечал: *«Хорошая всё-таки вещь критика, великая сила гласности, печать и радио оказывают своё влияние в Арктике»*. Он с благодарностью вспоминал выступление портовой газеты с весьма суровым разбором непорядков на ледовом аэродроме у каравана. Статья об этом, переданная в эфир Тиксинским радиоцентром, оказала благотворное влияние на зимовщиков каравана. И теперь аэродром производил прекрасное впечатление. Новый аэродром был расположен на почти прямой замёрзшей полынье. Посадочную полосу размером 1380 на 160 м подравняли, обозначили разноцветными флотскими сигнальными флажками через каждые 50 м. У одного из торцов полосы при посадке самолётов горел костёр, по дыму которого можно было определить направление и силу ветра («Правда», 15.01.1940 г.; «Воздушный транспорт», 25.10.1979 г.).

Через час после прилета была закончена разгрузка, и каждый самолёт принял на борт по сорок одному пассажиру. Во второй раз лётчики Алексей и Головин увезли 83 человека.

Пока летели от каравана на юг, погода постепенно портилась. Радисты каждые четверть часа принимали метеосводки с Котельного — сгущаются облака, видимость один километр, потом пятьсот метров, потом двести... и наконец, нулевая. Посоветовавшись с Жуковым и Тягуниным, Анатолий Дмитриевич решил садиться. По радиокompасу вышел на островную станцию и начал снижение.

В клубах пурги вдруг мелькнула неровная поверхность замёрзшей лагуны. Видимость колебалась в пределах от 5 до 30 метров. После посадки Алексеев делился с Орловым: *«Как я в этой кутерьме твой аэроплан не зарубил, до сих пор не понимаю. <...> Как твоих ребят лыжами не подмял, — там кто-то дымовой сигнал пытался мне подавать»*. *«Да уж, видать, всем нам повезло, Анатолий Дмитриевич»*, — смеялся в ответ довольный Орлов.

Полярники о. Котельного были свидетелями *«исключительного мастерства и спокойной отваги наших полярных лётчиков. Так, 18 апреля тт. Алексеев и Головин, имея по сорок с лишним пассажиров каждый, совершили блестящую посадку на лагуну станции в сильнейшую пургу, когда в нескольких шагах не было видно человека»* (Соколов, 1939. С. 56).

Однажды в очередной раз лётные экипажи долго переживали пургу в Тикси. Все книги перечитаны, дни рождения и именин всех членов экипажей отмечены. Но беспокойство не уменьшается. Надо заглушить его какой-нибудь работой. Тогда по инициативе Анатолия Дмитриевича организовали лекции для летного состава. Первую лекцию — о закономерности дрейфа полярных льдов — прочитал бывший начальник экспедиции на ледоколе «Малыгин». Лекция имела заслуженный успех (Штепенко, 1953. С. 105; Морозов, 1979. С. 97–100).

О принципиальности Анатолия Дмитриевича говорит случай, произошедший во время той же пурги. Долгое сидение в Тикси изрядно надоело лётчикам. В один из таких дней Головин получил радостную телеграмму из дома: у него родился сын. Вступление в жизнь маленького Егорушки Головина было единственным радостным событием, нарушившим монотонную жизнь экспедиции, тоскливо ожидавшей летной погоды. Надо едали пурга и туманы. И вот по случаю рождения сына Головин нарушил обычай трезвости, принятый среди членов алексеевской экспедиции. Узнав об этом, командир отряда больше суток не разговаривал с Головиным. Это мучило пилота, но попытки примириться ни к чему не приводили. Алексеев оставался непреклонным. Дисциплину он считал первейшей обязанностью каждого члена экипажа. Иных взысканий в полярной обстановке Алексеев не мог придумать и не сдавался, несмотря на угрозы товарищей. Тогда в комнату, где находился командир звена, пришел Головин с товарищами из своего экипажа, держа в руках

длинную хворостину. Он положил её перед Алексеевым и сказал, повинно склонив голову:

«— Бей меня, Анатолий Дмитриевич! Я виноват!

— Не учил отец, а дядя не выучит, — ответил Алексеев. — Тогда надо было учить, когда попереk лавки ложился.

— Не буду я, Анатолий Дмитриевич, до самого конца рейса брать в рот спиртного! Даю слово пилота! Не вовремя я затеял. Виноват!»

Инцидент был исчерпан. Лётчики помирились, и Головин слово свое сдержал (Зингер, 1940. С. 82, 83).

24 апреля Орлов взял на борт сорок два человека и вылетел в Тикси. На обратном пути он должен был привезти новые запасы горючего, обеспечив себя и товарищей для дальнейших полётов. Это ускоряло работу экспедиции по разгрузке каравана «Садко». В этом и состоял алексеевский план быстрого окончания операции, которой могла помешать ранняя весна. Головин назвал эту экспедицию воздушным конвейером: караван «Садко» — Котельный — бухта Тикси.

И вот оставался последний, завершающий, третий по счету полёт к каравану «Садко» — парный рейс Алексеева и Головина. Котельный завесило густыми облаками, но лётчиков хмурое небо не задержало. Самолёты потянули над облаками, не видя под собой ни льдов, ни моря, ничего, кроме облаков на сотни километров. Снова шли по радиокompасам, набрав 2500 метров высоты, — так велик был слой облачности над океаном.

26 апреля в районе нахождения дрейфующих судов весь день было пасмурно и туманно. К вечеру на судах получили сообщение, что самолёты вылетели к ледовому лагерю. Гидрограф Буйницкий вспоминал: «Мы никак не ожидали, что при такой погоде можно летать. На кораблях поднялась страшная суматоха: одни побежали “пускать из бочек дым”, выкладывались посадочные знаки, другие торопливо увязывали вещи, наспех прощались и, боясь опоздать, с котомками, узлами и чемоданами рысью спешили на аэродром» (Буйницкий, 1945. С. 45).

Посадку произвели в 20 часов 37 минут на том же аэродроме, где садились во второй прилёт. Сдали последний груз, обеспечив оставшихся на долгий дрейф обильным двухгодичным запасом. «Когда-то снова свидимся, Анатолий Дмитриевич», — не без грусти говорили моряки, прощаясь с Алексеевым. «Думаю, что скоро.

Летом пробьётся к вам мощный ледокол. Может и мне приведётся участвовать в той будущей операции, разведка-то воздушная потребуется...», — уверенно отвечал Алексеев (Буйницкий, 1945. С. 45; Морозов, 1979. С. 100–101).

В 21 час 57 минут последние 79 пассажиров поднялись в воздух. Дул встречный лобовой ветер. Он замедлял ход машин. Начиналась непогода и на Котельном. Лётчик Орлов, находившийся на нём, радировал: *«Аэродром закрыт туманом, посадка невозможна».*

Шли по радиокompасу. Отлично слышалась работа станции Котельного. Малоомощная станция «стреляла», как говорили штурманы, сильнее иных мощных установок.

Последние слова предостерегающей орловской радиограммы самолёты слышали, подходя уже к северной оконечности острова. В разрезе облаков лётчики вдруг увидели землю и какую-то лагуну. Алексеев вспоминал: *«Вдруг под нами мелькает разрыв в облачности — почти узкий колодец, в котором видна коса какой-то лагуны с брёвнами плавника. Я не любитель молниеносных решений — в них всегда заключается потенциальная опасность неверной оценки обстановки. Но здесь надо было действовать без раздумий. Резко закрыл газ всех моторов. Мы пересекли эту косу на высоте примерно метров восьми. Приземлились и скорее в сторону — освободить место Головину».* Едва успели сесть, как разрыв в облаках затянулся. *«Второй сотысячный выигрши на трамвайный билет в моей летной практике, — сказал Алексеев, выходя из самолёта. — Мы летали с Матвеем Козловым в тридцать втором году и так же садились в оконце близ Югорского Шара. Тоже волшебным образом открылось оно в тумане, мы вовремя нырнули, сели по-хорошему, и тут же вслед за нами видимость исчезла.*

— Удача уму в придачу, — сказал Головин» («Труд», 11.08.1965 г.).

После переговоров по радио с Котельным выяснилось точное место посадки. К самолётам вышли собачьи упряжки, чтобы перевести людей к жилью.

Головин разбил палатку под крылом своего самолёта и лег спать. Девяносто четыре человека — пассажиры и лётчики — сошли с неба на землю, встреченные пургой и хлётким ветром. Пожалуй, что на судах в дрейфующем караване сейчас было луч-

ше, чем на лагуне, возле самолётов. И некоторые пассажиры, быть может, жалели уже о том, что пустились в опасный рейс.

Часов через десять-двенадцать появилось солнце. Снег стал прилипать к лыжам и самолёты не смогли взлететь. Пилоты предложили добровольцам отправиться на полярную станцию пешком. Человек двадцать пять заявили, что это для них «море по колено», что великие полярные путешественники 14 км даже не считали за расстояние, о котором стоит серьёзно говорить. Вытянувшись гуськом, колонна отправилась в поход, о чём немедленно были извещены сотрудники станции.

Погода к утру улучшилась. Первым пошёл на взлёт Алексеев; экипаж Головина помогал раскачивать

хвост самолёта. Следом должен был взлететь Головин. Раскачивать хвост его самолёта было уже некому. Машина не двигалась с места. Тогда бортмеханики, предупредив своего командира, выскочили из машины и стали раскачивать хвост. Машина тронулась, люди вскочили в кабину по трапу (Зингер, 1948. С. 289).

Когда часов через пять лётчики, наконец, сумели взлететь на почти пустых самолётах, то они увидели с воздуха растянувшуюся колонну. Моряки махали шапками, когда машины пролетали над ними. Зимовщики снарядили навстречу пешеходам каюра Горохова с собачьей упряжкой, запасом продовольствием и спирта. Нарты оказались весьма кстати. 16 часов понадобилось людям, чтобы преодолеть эти километры (РГАЭ. Ф. 1147).

Большую роль в организации помощи эвакуации сыграл начальник полярной станции острова Котельного Владимир Иванович Соколов (1908–1941) (илл. 63) и его товарищи. Когда 28 апреля самолёты покинули о. Котельный, Алексеев направил им следующую радиотелеграмму: *«Личный состав авиаотряда выражает глубокую признательность за казавшийся невозмож-*



Илл. 63. Начальник полярной станции острова Котельного Владимир Иванович Соколов. Фото из открытых источников

ным приём и размещение при крайне ограниченных возможностях полуторасотенной массы людей. Мы видим в вас подлинных борцов за освоение Советского Севера, скромно, без шумихи делающих великое дело» (Соколов, 1939. С. 37).

Свыше пяти часов длился последний, самый утомительный полёт. Вечером Алексеев объявил, что план вывозки людей с двух дрейфующих караванов выполнен полярной авиацией полностью (Штепенко, 1953. С. 107).

28 апреля самолёты покинули станцию, взяв курс на Тикси. Долго по радио звучали прощальные приветствия. Полярники о. Котельного вновь остались одни.

По завершении экспедиции в Москву была отправлена радиограмма:

*«Москва, Кремль Сталину, Молотову
Задание партии и правительства выполнено. С каравана дрейфующих судов “Садко”, “Седов” и “Малыгин” вывезено 184 человека. Оставшиеся 33 моряка обеспечены продовольствием, одеждой, медикаментами на 28 месяцев. Алексеев» (РГАЭ. Ф. 1147).*

Утром 1 мая разукрашенный флагами и транспарантами порт Тикси встречал организованных по экипажам моряков, лётчиков и тиксинцев, пришедших на центральную улицу порта. Организованный из вывезенных с разных караванов моряков, оркестр духовой музыки не особенно стройно исполнял в голове колонны различные марши. После митинга вся масса демонстрантов колоннами прошла мимо оранжевых самолётов экспедиции и отправилась в столовую и клуб на торжественный обед. *«Много тостов было провозглашено за всех тех, кому мы всем обязаны» (РГАЭ. Ф. 1147).*

Всего лётчиками отряда А. Д. Алексеева было совершено несколько рейсов к дрейфующим судам, вывезено 184 человека в бухту Тикси, доставлено 8 тонн грузов для оставшихся на зимовку 33 человек — горючее, продукты, одежда. Вся операция была успешно выполнена за 40 дней. Путь, пройденный самолётами к дрейфующим кораблям и обратно, оставил около 22 000 км. 26 мая отряд Алексеева вернулся в Москву (Работа полярных самолётов, 1938. С. 145; Карелин, 1939. С. 145–146) (илл. 64).

Гидрограф В. Х. Буйницкий, участник дрейфа «Седова», писал в своём дневнике: *«29 апреля. <...> Вечером получили сообщение, что все 184 наших товарища по дрейфу вчера благополучно прибыли в Тикси.*

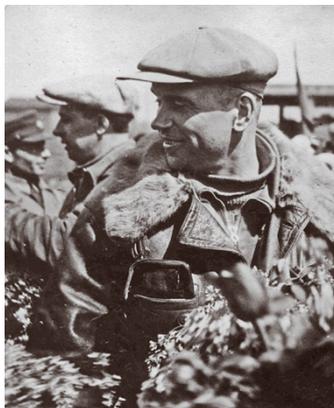
Прекрасно продуманная организация и исключительное мастерство, с которым была выполнена воздушная экспедиция Алексеева, достойны самой высокой похвалы. Многократные тысячекилометровые перелёты трёх тяжёлых машин, до отказа гружённых людьми, над торосистыми, абсолютно исключаящими какую-либо возможность посадки, льдами, являются одним из наиболее выдающихся событий последних лет» (Буйницкий, 1945. С. 46).

Известный штурман полярной авиации В. И. Аккуратов писал: *«Масштабы экспедиции А. Д. Алексеева намного превосходили челюскинскую эпопею, как по труднодоступности кораблей, так и по количеству перевезенных грузов»* (Аккуратов, 1947. С. 8).

Замечательно выполненная операция по снятию людей с дрейфующих судов имела и важное географическое значение: самолёты Алексеева во время полётов к северу от Новосибирских островов окончательно доказали, что Земли Санникова не существует (Визе, 1939. С. 401).

Так закончилась спасательная воздушная экспедиция, в результате которой спасённых с дрейфующих льдов доставили на материк. Это было крупнейшее после челюскинской эпопеи и высадки папанинцев на Северном полюсе авиационное событие. Рейд к каравану «Садко», блестяще завершённый Алексеевым, Головиным и Орловым, вошел в историю завоевания Арктики как героическое дело советской авиации, потребовавшее много ума, знаний, расчета, смелости и отваги. Подтверждением тому стало награждение группы авиаторов орденами, в том числе и А. Д. Алексеева орденом Красной Звезды.

Вскоре после возвращения из высоких широт Анатолий Дмитриевич делился с друзьями: *«Ну, извозным промыслом в морском ведомстве я надолго сыт. <...> Теперь хочу с недавними своими пассажирами поменяться местами. <...> Как так? <...> Да очень*



Илл. 64. А. Д. Алексеев.
Возвращение из экспедиции
1938 г. Из домашнего архива
Д. А. Алексеева

просто, зовёт меня с собой в дальний вояж Марк Иванович Шевелёв» (Морозов, 1979. С. 103).

Но на этом события, связанные с дрейфом ведущих советских ледокольных пароходов, не закончились. Летом 1938 г., когда обстановка несколько разрядилась, руководство Главсевморпути дало команду ледоколу «Ермак» вывести суда из ледового плена. Во главе этой экспедиции поставили М. И. Шевелёва, которого к тому времени передвинули с авиационных дел на морские, а на его место утвердили А. Д. Алексеева.

М. И. Шевелёв вспоминал о тех событиях: *«Наши корабли попали в генеральный дрейф. Положение было серьёзное. Единственный ледокол, [который] мог помочь, был наш “Ермак”. Но именно поэтому работать нужно было очень осторожно, чтобы не погубить единственный ледокол. Тогда бы и нас выручить было некому. Вообще-то должен был помочь новый ледокол “Сталин”, но на его приёмке обнаружился ряд серьёзных неполадок. Директор и главный инженер были репрессированы. Всё это отразилось на сроках ввода ледокола в эксплуатацию. Так что “Ермаку” на помощь рассчитывать было нечего»* (Шевелёв, 1999. С. 97).

Поход начался 18 августа. Море Лаптевых было свободно ото льда, но вокруг острова Котельного держался припай. Воздушная разведка, выполненная лётчиком Г. Е. Купчиным на летающей лодке, нашла благоприятную ледовую обстановку до 78^о с.ш. «Ермак» продолжил движение к северу вдоль 136-го меридиана. Граница между мелководным морем Лаптевых и океанскими глубинами Центрального Полярного бассейна проходила за 75-й параллелью.

Вечером 27 августа до каравана оставалось всего 30 миль. Разводя кончились, поверхность моря покрывал сплошной белый панцирь. Под ударами ледокола тяжёлый полярный пак не раскалывался. Тем не менее, отступая назад и отыскивая слабые места, «Ермак» с разгона обрушивался на них. Благодарностью ему стали силуэты трёх кораблей каравана, появившиеся на горизонте.

М. И. Шевелёв, А. Д. Алексеев и капитан ледокола М. Я. Сорокин двое суток не покидали мостик. Их уверенность передавалась остальным членам экипажа. 28 августа «Ермак» достиг каравана. Здесь спасателей ждали с нетерпением: из пресных озёр на льдинах перекачали воду в котлы, приготовили к работе машины и механизмы, раскочегарили топки. Над трубами вился лёгкий дымок — остатки угля приходилось экономить.

В этот день «Ермак» установил рекорд свободного плавания в высоких широтах, достигнув 83^о с.ш. До Северного полюса осталось всего 420 миль. Ледокол расцвелился флагами, на пароходы была передана почта, посылки, газеты. Радостной была эта встреча для моряков. Сердечно, как старого знакомого, приветствовали садковцы, седовцы и малыгинцы Алексеева: *«Молодец, Анатолий Дмитриевич, сдержал слово, всё сделал, как весной нам обещал...»* (Морозов. 1979. С. 113).

Но торжества пришлось отложить, так как немедленно началась перегрузка угля. Расслабляться было некогда — со льдами шутки плохи.

Больше всего беспокоил «Седов». Осмотр показал, что зимним напором льда на корму было деформировано крепление руля, а сам руль изогнут в форме латинского «S». Корабль не мог управляться, его следовало взять на буксир. Пароход подтянули к корме ледокола толстым стальным тросом, но как только начинали движение, тот со свистом лопался. Изуродованный руль разворачивал «Седова» поперёк пробитого канала.

Для принятия решения руководитель морских операций западного района М. И. Шевелёв, его помощники А. И. Минаев и А. Д. Алексеев созвали капитанов и механиков судов на совещание. На совещании решено было оставить «Седова», превратив его в научную дрейфующую станцию. Экипаж для самостоятельных действий увеличили с 11 до 15 человек во главе с капитаном К. С. Бадигиным, взяв добровольцев с других пароходов каравана и ледокола. Из запасов «Ермака» седовцам передали недостающее снаряжение, продовольствие и оборудование (Белов, 1969. С. 207). 29 августа «Ермак», «Садко» и «Малыгин» ушли на юг, а «Седов» остался один в ледяной пустыне.

Обратный путь со спасёнными судами дался нелегко. Старые льды начали смерзаться в огромные поля. Случалось, «Ермак» влезал в такую кашу, что был на грани попадания в дрейф. Но проскочили!

А. Д. Алексеев, ведавший в ту навигацию воздушной разведкой в штабе морских операций, расположенном на «Ермаке», регулярно получал донесения от воздушных разведчиков — своего давнего друга и соратника М. И. Козлова, И. И. Черевичного, Е. Н. Николаева и других лётчиков, которые обеспечивали ледовую разведку для судов. В своём журнале Алексеев часто отме-

чал новые и новые успехи молодых авиаторов, многие из которых были его учениками. Приятно было Анатолию Дмитриевичу убеждаться в том, что молодые лётчики стараются проникать как можно дальше, запечатлевать на своих картах и фотоснимках как можно больше (Морозов, 1979. С. 107–109).

В этой экспедиции Алексеев также проявил себя исследователем. Как отмечал В. Ю. Визе, результатом экспедиции на «Садко» в 1937–1938 гг. и полётов А. Д. Алексеева к северу и северо-востоку от Новосибирских островов весной 1938 г. можно считать установленным, что Земли Санникова не существует (Визе, 1939. С. 390).

Выполняя полёты в Арктике, имея напряжённый график, Анатолий Дмитриевич продолжал работать над теоретическими проблемами дрейфа льдов полярного бассейна, основанные на его наблюдениях во время ледовых разведок. В майском номере журнала «Советская Арктика» вышла совместная с его штурманом Н. Жуковым статья, посвящённая льдам центральной части полярного бассейна. В ней авторы рассматривают различные состояния льда, его дрейф и возможность посадки тяжёлых самолётов на ледяные аэродромы (Алексеев, Жуков, 1938. С. 33–36).

В январе 1939 г. А. Д. Алексеев был снова определен в кадры ВВС РККА с присвоением воинского звания «полковник». В том же году Анатолий Дмитриевич вступил в ряды ВКП(б).



Илл. 65. Самолёт А. Д. Алексеева Н-207 в Игарке.
Фото А. Лесс, 1939 г. Фото из открытых источников



Илл. 66. Экипаж С-43 «СССР Н-207» в 1939 г. Слева направо: пилот С. И. Атюшев, бортмеханик С. Писарев, командир корабля А. Д. Алексеев, бортмеханик Ф. И. Краснов.
Фото из открытых источников

Большую работу провёл Алексеев со своим экипажем в навигацию 1939 г. (Маслов, 2008. С. 154). В этом году были введены преднавигационные ледовые разведки (Жуков, 1939. С. 52).

Самолёт-амфибия «СССР Н-207» (модель Sikorsky S-43 Baby Clipper. — *Авт.*) (илл. 65) под управлением А. Д. Алексеева (штурман Жуков) был нацелен на проведение преднавигационных разведок в Западном секторе Арктики. Основной задачей полётов являлось изыскание мест под новые авиационные базы для ледовой разведки и линейной работы самолётов полярной авиации. В состав экипажа входили штурман Жуков, бортрадист Низовцев, бортмеханики Краснов и Писарев (илл. 66), а также специалисты изысканий инженер Жемчужин и топограф Шкультецкий (Полёты..., 1939. С. 113; Петриченко, 1939. С. 108).

18 июня «Н-207» стартовал из Москвы и направился на Север по маршруту: Архангельск — Нарьян-Мар — Усть-Кара — Игарка — устье реки Пясины — остров Диксона. От острова Диксона Алексеев летал к острову Белому, на мыс Стерлигова, в устье рек Таймыры и Хатанги, в бухту Кожевникова, Усть-Оленекское и т. д.

Экипажу было поручено изыскание новых авиабаз и реконструкция старых в Карском море и западной части моря Лаптевых. Работа такого порядка была связана с длительным пребыванием экипажа в малообследованных и ненаселённых пунктах. Алексеев в интервью газете отмечал, что *«самолёт вполне соответствовал*

будущему образу жизни экипажа. Комфортабельная пассажирская кабина, обшитая теплоизолирующим материалом, давала возможность без особенных бытовых неудобств и затруднений жить в самолёте, производить необходимую обработку результатов изысканий» («Красноярский рабочий», 21.11.1939 г.).

Экипаж самолёта испытывал некоторые трудности, связанные с организацией технического обслуживания полётов. Штурман Жуков писал после разведки: *«Наш самолёт-амфибия “Н-207” сильно отличается по своей конструкции от дальних разведчиков, работавших в восточных районах Арктики. Выпускное шасси позволяло нам производить посадки на сухопутные аэродромы, выгружаться на берег в местах стоянок (хотя посадка производилась на воду), увеличивать маневренность машины в мелководных, незнакомых нам водных бассейнах.*

Технический отдел Управления полярной авиации в этом году плохо подготовил наш самолёт. Он, зная о неисправности автопилота и тормозов на шасси, все же отправил самолёт в экспедицию. Только благодаря усилиям наших механиков, примерно через месяц, тормоза были исправлены. Ни одно штурманское требование также не было выполнено.

3 июля мы завершили наш план перед навигационных разведок и передали вахту самолёту “СССР Н-303”» (Жуков, 1939. С. 52).

После прилёта гидросамолётов ледовой разведки на основные морские базы самолёт «СССР Н-207» перешёл на изыскательские работы, только эпизодически проводя полёты по ледовой разведке, по заданию штаба проводки. Изыскательские работы охватывали большой район, ограниченный меридианами острова Вайгач и бухты Тикси.

В задачу экспедиции входило изыскание новых баз, описание и составление лоций всех маршрутных вариантов к этим базам. Необходимо было произвести наземную и воздушную съёмки, почвенные и гидрологические наблюдения для новых объектов строительства. На случай тяжёлых в ледовом отношении лет нужно было подыскать такие места, где бы вскрытие ото льда было гарантировано. В этих местах должны были быть организованы запасные базы горючего, даже без жилых построек (Жуков, 1939. С. 53). При исследованиях встречались трудности, которые экипаж успешно преодолевал, проявляя смекалку: *«Нашей заключительной работой было изыскание новой воздушной линии между*

Усть-Оленёком и Булуном. Эта трасса, длиною 400 км, наполовину лежит над гористой местностью, наполовину пролегает вдоль Оленёка. <...> Нужно было разыскать безопасные для посадки самолёта промежуточные пункты. Озеро Арабанда показалось нам подходящим для этой цели. Но как измерить глубину с воздуха? <...>

Мы вышли из затруднительного положения следующим, не лишённым остроумия, способом. К окрашенным в белый цвет доскам привязали на полтораметровых верёвках тяжёлые камни и во время очередного полёта сбросили доски в озеро. На втором круге мы уже не увидели наших “приборов”. Значит, камни утащили доски на дно и глубины озера достаточны для посадки самолёта» («Красноярский рабочий», 21.11.1939 г.).

Экипажем самолёта и инженерами-изыскателями, находящимися на борту «Н-207», обследовано всё побережье Карского моря и западная половина моря Лаптевых, район устьев рр. Игарки, Пясины, Хатанги, Оленёка. Во время полётов экипаж иногда делал интересные открытия: *«Направляясь с Карского моря в море Лаптевых, мы пролетали над Таймырским озером. Раньше сюда самолёты не заглядывали, а берега озера считались необитаемыми. Велико было наше удивление, когда на южном берегу “необитаемого” озера мы обнаружили довольно большое становище националов. Над чумами вился дым, по тундре бродили стада оленей...»* (РГАЭ. Ф. 1147).

В июле самолёты А. Д. Алексеева и пилота Николая Лукьяновича Сырокваша (1910 — ?) на своих самолётах осветили район Усть-Кара — о. Белый — м. Бурливый — м. Меньшикова — Усть-Кара, причём Алексеев пересёк этот район в меридиональном направлении почти по самой середине ломаным курсом. Эти полёты обнаружили большую Ямальскую полынью, достигающую 40 миль по ширине, начинающуюся у самого выхода пролива (Минеев, 1941. С. 141).

Всего за навигацию экипаж самолёта «Н-207» налетал около 25 тысяч км (Полёты..., 1939. С. 112–113).

Интересные подробности полётов приводил в своей статье штурман Жуков: *«Бытовая сторона нашей экспедиционной жизни в этом году мало отличалась от прошлых лет. Почти всю навигацию мы прожили на самолёте, спали и спальных мешках. Пищу, состоящую главным образом из концентратов, готовили также*

на самолёте. Недостаточным продовольствием нас снабжали работники полярных станций. Полярники нас всюду встречали приветливо и помогли нам. За всё время был только единственный случай невнимательного отношения к нашим нуждам. Старший по зимовке в Усть-Таймыре т. Комаров не пожелал в ущерб своим личным удобствам отвести одну комнату для жилья лётчикам, на станции в 3-х комнатах живет всего 3 человека. Он предоставил нам сарай и чердак. Пришлось воспользоваться и этой «любезностью», так как ночёвка под любой крышей, — всё же лучше, чем житьё на самолёте» (Жуков, 1939. С. 54).

Сам Анатолий Дмитриевич так отзывался о самолёте: «Какая огромная разница жить в Sikorsky по сравнению с Wal'em [*Дорнье Валь*]. — Авт.]. Хорошо и комфортабельно. Как в поезде в мягком вагоне» (РГАЭ. Ф. 1147).

На обратном пути в Москву, в сентябре месяце, самолёт приземлился в Свердловске (ныне Екатеринбург. — Авт.). Анатолий Дмитриевич дал интервью местной прессе, в котором сказал: «Экипаж самолёта «СССР Н-207» возвращается в Москву после работы на севере в течение навигации этого года. Экипаж принял участие в ледовых разведках и в изыскании авиабаз. Мы вылетели из Москвы 18 июня в Архангельск, затем в Нарьян-Мар, работали в Карском море и море Лаптевых». Со всем экипажем 24 сентября присутствовал в театре оперы и балета имени Луначарского на открытии сезона, а на следующий день самолёт «СССР Н-207» вылетел в Москву («Уральский рабочий», 26.09.1939 г.).

Весь путь отряда туда и обратно составил около 20 000 км (Карелин, 1939. С. 146).

В декабре 1939 г. Алексеев переведён лётчиком-испытателем на авиазавод № 22 имени С. П. Горбунова в г. Казань. Здесь он провел заводские и государственные испытания опытного дальнего бомбардировщика ДБ-240, запущенного в серию под индексом Ер-2, а также всех последующих модификаций этого самолёта.

В мае 1940 г. в связи с указом Президиума Верховного Совета СССР о награждении работников Главсевморпути «за выдающиеся заслуги в деле освоения Северного Морского Пути и районов Крайнего Севера, а также за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938 и 1939 годов» Алексееву А. Д. вручили орден «Красной Звезды» («Советская Арктика», 1940. С. 3).



Илл. 67. Заседание президиума конференции
Управления полярной авиации. Слева направо: известный ученый,
профессор, доктор географических наук Н. Н. Зубов (второй слева),
начальник полярной авиации М. И. Шелелёв,
начальник Главсевморпути И. П. Мазурук и А. Д. Алексеев. 1941 г.
Из домашнего архива Д. А. Алексеева

В начале 1941 г. он совершил перелёт Москва — Омск — Москва без посадки в Омске со сбросом там 1000 кг условных бомб. Дальность полёта составила 2850 км, продолжительность — 8 час. 50 мин., крейсерская скорость — 323 км/час.

26 мая 1941 г. снова поднялся в воздух Ер-4 (модификация Ер-2), пилотируемый А. Д. Алексеевым. В очередном полёте 8 июня удалось получить на высоте 7000 м максимальную скорость 519 км/ч — наивысшую скорость горизонтального полёта, когда-либо достигнутую на самолётах «ермолаевского» семейства (Медведь, Хазанов, 1999. С. 32).

Также Алексеев выполнял полёты на самолётах марок СБ, АР-2, Пе-2 (РГАЭ. Ф. 1147), участвовал в научной и организационной деятельности Управления полярной авиации (илл. 67).

8 ВОЕННЫЕ И ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ (1941–1974 гг.)

В начале Великой Отечественной войны А. Д. Алексеев вместе с группой других полярных лётчиков подал заявление о переходе в действующую армию.

В соответствии с Постановлением Государственного Комитета Обороны от 14.07.41 г. № ГКО-143сс «Об авиадивизии дальнего действия» его откомандировали из Наркомата авиационной промышленности в тяжелобомбардировочную авиагруппу. Воевать Анатолий Дмитриевич начал в составе 432-го бомбардировочного авиационного полка (БАП) в составе 81-й авиационной дивизии дальнего действия АДДД (с 03.12.1941 г. — 746-й АП ДД 3-й ПА ДД), приказ о создании которой подписал генерал армии Г. К. Жуков. Личный состав дивизии был сформирован на основе 14-го тяжёлого бомбардировочного авиационного полка (ТБАП), а также лётного и технического состава ГВФ, Главсеморпути и НИИ ВВС РККА.

В один из октябрьских дней 1941 г. Анатолий Дмитриевич заехал на минуточку с подмосковного аэродрома Монино домой. В этот момент зазвонил телефон. Только он снял трубку и не успел сказать двух слов, как внезапно начался вражеский авианалёт. Взрывной волной от бомбы, попавшей в соседнее здание, в квартире Алексеева вырвало рамы и выбило стёкла. В письме Чухновскому об этом случае Анатолий Дмитриевич писал: *«Представляете, сколь живописно выглядел ваш покорный слуга, имея на шее такой дощатый хомут и множество порезов на физиономии»*. Чухновский резюмировал по этому поводу: *«А повезло Анатолию. <...> Однако, молодец, и тут, видать, не потерял хорошего настроения...»*. Сразу после этого, с перебинтованным лицом, Анатолий Дмитриевич помчался по собственной инициативе на подмосковный аэродром, оказавшийся в опасной близости к фронту. Там находился ценный опытный экземпляр самолёта авиаконструктора В. Г. Ермолаева (1909–1944), не заправленный горючим и маслом, с неисправными тормозами, закрылками и механизмом шасси. Он нашёл двух механиков, вместе с ними подготовил самолёт к полёту



Илл. 68. Экипаж бомбардировщика ТБ-7 (Пе-8) на аэродроме Монино.
13 ноября 1941 г. Фото из открытых источников

и на следующее утро перегнал его на безопасный аэродром. Так был спасен ценный опытный экземпляр новой боевой машины. Именно этот полёт впоследствии Анатолий Дмитриевич называл самым памятным за всю войну (Морозов, 1979. С. 116, 121, 122, 123).

В октябре экипаж Алексева в составе полка несколько раз вылетает на бомбардировку немецких войск, аэродромов люфтваффе и железнодорожных узлов в Белоруссии и Смоленской области.

О событиях ноября 1941 г. (илл. 68, 69) Анатолий Дмитриевич писал в своём дневнике: «11 ноября перелетели с аэродрома К. [Ковров. — Авт.], где постоянно базируется наша часть, на аэродром Р. [Раменское. — Авт.]. <...>

Вылетаем <...> 13 ноября в 00.20, набираем высоту 2 тысячи метров, ложимся на курс. Прогноз отвратительный. Мой штурман Лебедев утверждает, что раньше при



Илл. 69. А. Д. Алексева у своего бомбардировщика.
13 ноября 1941 г.
Фото из открытых источников

таком плохом прогнозе мы никогда не вылетали. Но мне лично, исходя из опыта полярных полётов в прошлые годы, такая погода не представляется “ужасной”. <...> Снеговые заряды, встреченные нами вечером, не остановили нас. <...> Ночь стояла ясная, безлунная. Через низкую облачность просматривались на земле пожары. Облака кончились за линией фронта. Дальше к западу абсолютно чисто. По пути к Кёнигсбергу были освещены города Двинск, Каунас. Сам Кёнигсберг затемнён, но около него было создано фальшивое освещение.

Бомбили с высоты 8000 метров при зенитном обстреле не менее 15 орудий. Все бомбы легли в намеченные заранее военные объекты города. <...>

Обратно шли при <...> хорошей погоде <...> временами, чтобы не проходить прямо через прожекторы противника, уклонялись от курса.

<...> Настроение такое благодушное, что у меня со штурманом Лебедевым как-то сам собой возникает разговор:

— Хорошо бы, — говорю, — так всю войну и возить бомбы по одной цели. <...> Мне, как старому линейному лётчику, такая работа по душе.

“Подгребаем” <...> к линии фронта. Её сразу видно по многочисленным пожарам и интенсивной артиллерийской стрельбе. <...>

— Высоту теряем, товарищ полковник, — слышу по шлемофону голос второго пилота Макаренко, — зенитки стреляют, мне пробило плексиглас осколками. <...>

Наконец район фронта кончился. <...>

...Наконец-то замаячила стрелка индикатора радиокompаса.

— Иваново?

— Иваново, — отвечает штурман. <...>

...Перестроились на приводную станцию нашего аэродрома. <...> Вот и наш прожектор. <...> Даём ракеты. Загорается старт. Идём на посадку. Загораются посадочные прожекторы <...> и через секунду мы бежим по своему аэродрому. Прожекторы тушатся. <...>

10 часов 10 минут полёта позади. Бомбы в цели.

100 граммов разведённого спирта (“наркомовская норма”!).

Иду спать» (Морозов, 1979. С. 118).

В боевом донесении № 22 об этом вылете сообщалось:

«Самолёт № 42015, командир корабля полковник Алексеев, в 16 час. 22 мин. 13.11.41 г. стартовал с аэродрома Раменское на бомбардирование г. Данциг. Ввиду того, что от восточного побережья Балтийского моря погода резко ухудшилась и город Данциг мог быть закрыт сплошной облачностью, командир корабля принял решение бомбить запасную цель — г. Кёнигсберг, который был открыт и освещён.

В 20 час. 00 мин. с высоты 8000 м на Кёнигсберг сброшены: ФАБ-250 — 8 шт. Бомбы сброшены прицельно серией в один заход. Экипаж наблюдал разрывы всех сброшенных бомб в городе, в результате бомбометания возникло два очага пожара.

Противодействие ПВО: Над целью ЗА [зенитная артиллерия. — Авт.] до 12 орудий вела огонь по самолёту, разрывы снарядов наблюдали на уровне самолёта, ниже и выше самолёта.

При отходе от цели с побережья залива Куриш-Гаф ЗА вела интенсивный огонь по самолёту.

Повреждений самолёта и потерь экипажа нет.

После выполнения задания экипаж в 2 час. 30 мин. 14.11.41 г. благополучно произвёл посадку на своём аэродроме.

Экипаж наблюдал наземную артстрельбу у г. Калинин [Тверь. — Авт.]. На западной территории противника города: Двинск [Даугавпилс. — Авт.], Каунас, Мемель [Клайпеда. — Авт.] и др. освещены огнями электросвета.

Общая продолжительность полёта — 10 час. 08 мин.» (Боевое донесение № 22, www.airpages.ru).

После переименования 432 БАП в 746 АП ДД 81-й дальней бомбардировочной авиационной дивизии (ДБАД), А. Д. Алексеев командовал 4-й авиаэскадрилей, где летал на тяжёлом бомбардировщике ТБ-7 (бортовой № 42015) (илл. 70).

На фронте Анатолий Дмитриевич вёл дневник, о чём при жизни никогда не говорил близким друзьям. Прочли его гораздо позд-



Илл. 70. Бомбардировщик ТБ-7. 1941 г.
Фото из открытых источников

нее. В нём, кроме описаний военных будней, он записывал свои мысли о тактике полётов, о действиях союзников, о политических событиях в мире. Откровенным было его мнение о высокой военной организации немецкого вермахта начального периода войны, особенно противоздушной обороне, с которой ему приходилось непосредственно сталкиваться при бомбардировке объектов немецкой армии. Такие высказывания могли стать поводом к аресту «за восхваление врага», если бы дневники попали в чужие руки.

В записях Анатолия Дмитриевича не раз упоминаются и оборонительные упорные бои на самых подступах к Москве, и переход наших войск в наступление. Всю зиму при любой погоде поднимались в небо тяжёлые бомбардировщики, чтобы громить коммуникации гитлеровцев (Морозов, 1979. С. 116–119).

20 февраля 1942 г. указом Президиума Верховного Совета СССР подполковник А. Д. Алексеев, в числе других лётчиков подразделения, был награждён орденом Красного Знамени. В наградном листе указывалось, что подполковник А. Д. Алексеев совершил 6 боевых вылетов на бомбардировку глубоких тылов противника, из них два вылета на г. Кёнигсберг. На объекты противника было сброшено 22 тонны бомб. Полёты совершались в сложных метеорологических условиях. Командование отмечало, что А. Д. Алексеев *«летает отлично. В полёте находчив, решителен, инициативен. При интенсивном обстреле ЗА [зенитной артиллерией. — Авт.] противника, задание по бомбардированию цели выполнялось отлично»*. В газете «Правда» от 16 ноября 1942 г. комиссар полка А. С. Брюзгин, в котором служил Анатолий Дмитриевич, так писал о нём: *«Всеобщим уважение в части пользуется ГСС полковник А. Д. А[лексеев]. Его последний налёт на Кёнигсберг в ночь с 13 на 14 ноября был проведён с безукоризненной точностью»* (РГАЭ. Ф. 1147).

Бывали случаи, когда боевые задания срывались из-за метеоусловий. Так, журнал боевых действий 81 а. д. сообщал, что *«в ночь 20.02.1942. Т.Б.-7 к-р корабля Алексеев, дойдя до г. Клин — мотивируя плохими метеоусловиями, принял решение вернуться на свой аэродром. Задание не выполнил и произвёл посадку с бомбами на свой аэродром»* (Журнал боевых действий...). Причём надо отметить, что посадка на аэродром с несброшенными бомбами — это очень рискованное мероприятие. Не все лётчики шли на это и обычно бомбы сбрасывали перед посадкой.

В своём дневнике за 1942 г. Алексеев писал: *«15 февраля. Когда я был в Москве и заходил к Шевелёву в штаб дивизии, он мне сообщил, что наши боевые донесения по сравнению с другими отличаются скромностью и отсутствием преувеличений: последующая фото разведка обычно сообщает [о] больших результатах, чем наши донесения»* (РГАЭ. Ф. 1147).

В августе 1943 г. полк, в котором служил Анатолий Дмитриевич, посетил известный советский писатель Александр Александрович Фадеев (1901–1956). Он оставил записки, которые в 1961 г. были опубликованы в журнале «Юность». В них Фадеев описал лётчиков полка и их боевую работу. Вот, что он писал об Алексееве: *«В прошлом полярный лётчик, уже пожилой, в потёртом флотском мундире, носит Золотую Звезду, но принципиально не носит орденов...»* (Фадеев, 1961).

В своих фронтовых записях А. Д. Алексеев зафиксировал не только фронтовые будни своей авиачасти: заправка горячим и боеприпасами, состояние навигационного и радиооборудования, боевые вылеты, но и записывал масштабные мысли обо всей бомбардировочной авиации — обращал внимание на недостатки и достоинства конструкций самолётов-бомбардировщиков, их тактического и стратегического применения (Морозов, 1979. С. 121).

О своих боевых вылетах, всегда связанных со смертельным риском, Алексеев отвечал неохотно: *«Ну летали, бомбили. <...> Ну пробоины привозили в фюзеляже и плоскостях. <...> Ну прожекторы, конечно, слепят. И всё такое прочее. На то и война»* (Морозов, 1979. С. 122).

Интересный эпизод, относящийся к декабрю 1943 г. и характеризующий Алексеева как скромного человека, не зазнайки, описал в своих дневниках журналист Бронтман: *«Звонил мне на днях Анатолий Дмитриевич Алексеев, смеётся:*

— Колхозник Феропонт Головатый внёс 100 000 р. на самолёт. Вот он — герой. А я — герой — едва 500 рублей наскребу» (Бронтман, 2004).

Всего за время пребывания на фронте Алексей Дмитриевич совершил 27 боевых вылетов на бомбардировку военных объектов в глубоком тылу противника.

В течение 1943–1958 гг. А. Д. Алексеев служил лётчиком-испытателем. В феврале 1943 г. предьявили на испытания в НИИ



Илл. 71. Самолёт Ер-2 ОН (особого назначения). 1941 г.
Фото из открытых источников

ВВС самолёт Ер-2 (илл. 71). В. Г. Ермолаев ценил Анатолия Дмитриевича не только как испытателя, но и как единомышленника в техническом прогрессе, как товарища, старшего годами, богатого житейским опытом. Множество испытательных полётов Алексева на самолётах Ермолаева помогли конструктору в доработке машины (илл. 72) (Морозов, 1979. С. 123).

Вместе с Алексеевым в испытаниях принимали участие ведущий инженер — инженер-подполковник Н. К. Кокорин и майор В. В. Лисицин. По оценкам лётчиков, самолёт был прост в пилотировании почти на всех режимах.

14 апреля 1943 г. полковник А. Д. Алексеев стартовал на Ер-2 для беспосадочного перелёта по маршруту Москва — Омск —



Илл. 72. Авиаконструктор В. Г. Ермолаев (слева) и А. Д. Алексеев на испытаниях самолета Ер-2. 1944 г. Из домашнего архива Д. А. Алексеева

Москва. Предстояло пролететь 4500 км с грузом 1000 кг. Взлетная масса машины составляла 17700 кг, в баках находилось 4900 кг керосина. Из-за встречи с грозовым фронтом в районе Елабуги Алексееву пришлось вернуться. Более успешно прошёл полёт по маршруту Раменское — Казань — Свердловск и обратно, его общая протяженность составила 3950 км (Медведь, Хазанов, 1999. С. 40).

В конце 1944 г. А. Д. Алексеев проводил испытания Ер-2 с форсированными авиадвигателями АЧ-ЗОб (зав. № 7023901), выпущенными в очень малом количестве — всего 11 единиц. За время испытаний Алексеев совершил 44 полёта, в том числе восемь ночных. В его отчете было специально подчеркнуто: *«На самолёте Ер-2 с установкой опытных моторов АЧ-ЗОбФ впервые достигнуты удовлетворительные взлётные свойства с нормальным и перегрузочным полётным весом»*. Им отмечалось, что моторы на форсированном режиме работали вполне удовлетворительно, обладали хорошей приёмистостью. Полёты с выключением двигателя не производились. Алексеев особо отметил простоту пилотирования как днём, так и ночью, отличный обзор с кресел обоих пилотов, несложность выполнения ночной посадки (Медведь, Хазанов, 1999. С. 27, 42).

А. Д. Алексеев испытывал также самолёт особого назначения «ОН», создававшийся в соответствии с майским (1944 г.) приказом НКАП. Само название говорит, что машина предназначалась для перевозки высокопоставленных лиц. Заданием предусматривалось снять все вооружение и разместить в фюзеляже десятиместную пассажирскую кабину с мягкими креслами.

На заводе № 39 строили сразу четыре такие машины, которые по своим летным характеристикам, включая скорость и дальность, не должны были отличаться от бомбардировщиков. В связи с этим авиаконструктор Владимир Григорьевич Ермолаев (1909–1944) в ноябре просил наркома Шахурина поручить испытание самолёта именно А. Д. Алексееву: *«Заводом № 39 к 15 ноября 1944 г. будет закончена сборка <...> Ер-2 в пассажирском варианте, особого назначения»*.

Этот самолёт должен иметь техническую дальность 4500 км, при десяти пассажирах и четырех членах экипажа. Для проверки этих возможностей в реальной обстановке прошу Вашего разрешения провести на этом самолёте беспосадочный перелёт по обычной воздушной трассе, по маршруту Иркутск — Москва, протяже-

нием 4600 км... При Вашем положительном решении о проведении полёта прошу Вас выполнение задания по перелёту поручить лётчику — <...> Алексееву А. Д., поручив ему подбор экипажа...» (Якубович, 2009. С. 1–7).

16 апреля 1945 г. экипаж в составе лётчиков А. Д. Алексеева и И. Г. Трифонова, штурмана И. И. Колесниченко, бортмеханика Л. А. Забалуева и бортрадиста Ю. А. Передни на Ер-2-ОН (пассажирский вариант серийного бомбардировщика с дизелями АЧ-30Б) выполнил успешный беспосадочный перелёт без пассажиров, но с грузом 500 кг по маршруту Иркутск — Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Казань — Москва протяженностью 5350 км (Медведь, Хазанов, 1999. С. 44). Никаких нештатных ситуаций и сбоев систем за полёт на борту не возникло. Через 14 часов 30 минут вышли на подмосковный аэродром Тушино. И здесь уставший экипаж ожидал неприятный сюрприз: земля под крылом оказалась плотно закрыта низкой облачностью.

Разумеется, можно было уйти на другой аэродром, но в Тушино борт ожидало высокое начальство. Пришлось кружить в воздухе еще 45 минут.

И едва в тучах появилось «окно», самолёт нырнул туда. После приземления подсчитали: самолёт провел в небе 15 часов 15 минут, расстояние в 4540 км (при встречном ветре 40 км/ч) преодолел со средней скоростью 312 км/ч, а в баках осталось еще 500 кг топлива.

Это была большая победа конструкторов, инженерно-технических работников, мастеров, рабочих завода, чьим умом и руками был спроектирован и изготовлен самолёт. Приказом народного комиссара авиационной промышленности СССР и заместителя командующего Военно-воздушных сил Красной Армии № 184/091 от 29 апреля 1945 г. была объявлена благодарность личному составу 18-й воздушной армии и работникам завода № 39 Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП) за успешное проведение заводских испытаний, организацию и отлично выполненный беспосадочный перелёт самолёта Ер-2-ОН, в том числе:

- командиру экипажа, гвардии полковнику, Герою Советского Союза А. Д. Алексееву;
- второму пилоту самолёта, капитану К. Г. Трифонову;
- штурману самолёта, гвардии майору К. К. Колесниченко;
- бортмеханику завода Л. А. Забшуеву;
- бортрадисту, старшине Ю. А. Передне (Аксёнов, 2009).

Об этом времени в своих дневниках пишет журналист газеты «Правда» Бронтман: *«Вообще, идеи носятся в воздухе. Был у меня в редакции Алексеев. Хочет лететь на дизельной двухмоторной машине без посадки от Москвы до Порт-Артура. От Иркутска до Москвы уже ходил. Беседовали с ним и об экспедиции на юг. Считает реальной, выбор “Дежнева” — удачным, но, как и я, считает самолёты “Ли-2” или “Пе-82” (Ли-2 с 82-ми моторами) неудобными, надо отечественные, хотя их подходящих для этой цели и не видит. Вчера был у меня Черевичный. У этого план другой: нынче весной отправиться 4–5 самолётами в район полюса недоступности, покрыть посадками весь район, взять глубины, проследить течения, дрейф и т. д. Один самолёт посадить базой, а остальными всё обследовать. В полёте 1,5–2 месяца.*

— *Иначе, американцы нас обгонят»* (Бронтман, 2004).

В июле 1946 г. Анатолий Дмитриевич назначен лётчиком-испытателем 1-го управления ГК НИИ ВВС. В справке от 17 августа 1946 г., за подписью заместителя начальника полярной авиации ГУСМП инженер-полковника Ф. М. Кузичкина, отмечалось следующее:

«За время службы в Полярной авиации Главсевморпути с 1930 по 1939 г. пилот 1-го класса ГСС гвардии полковник Алексеев Анатолий Дмитриевич летал на самолётах: Дорнье-Валь /лодка/, ТБ 1, Р-6, ТБ-1 на поплавках, Р-5 сухопутный, Р-5 на поплавках, МБР-2, ТБ-3, Дуглас /лодка, пассажирский/, Сикорский S-43 /амфибия/, Консолидейтед /лодка/ “Зибель S-204”.

В основном полёты происходили за полярным кругом и заключались в ледовой разведке, транспортной работе и различных эпизодических заданиях и экспедициях из которых наиболее значительны:

- 1. Вывоз зимовщиков с Северной Земли в 1934 г.*
- 2. Ледовая проводка военных кораблей в 1936 г.*
- 3. Полёт на Северный полюс.*
- 4. Вывоз моряков с дрейфующих кораблей в 1938 г.*

Тов. Алексеевым произведены первые вылеты с последующим испытанием самолётов: Дуглас /лодка-пассажирский/ в 1937 г. и Зибель /S-204/ в 1945 г.

За время службы в Полярной авиации было налётано 2700 часов» (РГАЭ. Ф. 1147).

Более полную справку для ГК НИИ ВВС о лётном опыте Анатолия Дмитриевича дал заместитель главного конструктора завода № 134 Орлов: «За время сотрудничества лётчика-испытателя ГСС гвардии полковника А[лексеева] А[натолия] Д[митриевича] с марта 1941 года по март 1946 г. с заводом № 134 им были проведены следующие испытания самолётов:

1. Весной 1941 испытания бомбардировщика ЕР-2 с 2-мя моторами АМ-№ 35, проводимыми в ЛИИ НКАП.

2. Осенью 1941 г. в связи с эвакуацией завода на восток им был взят незаконченный отладкой опытный самолёт ЕР-2 завода № 4 с 2-мя М-40 и отогнан на восток. В связи с неисправностью обоих моторов в воздухе, была произведена благополучная посадка в г. Ундоле.

3. Весной 1943 года, в связи с эвакуацией завода на вышеупомянутом самолёте были сменены моторы на АЧ-30 и проведены предварительные заводские и затем государственные испытания, приводимые НИИ ВВС с выполнением ряда полётов на дальность и заключительным полётом на предельную дальность в 5000 км. с 1 тонной бомб.

4. Принятый на серийное производство с дополнительными изменениями опытный самолёт был в ноябре 1943 г. т. Алексеевым перегнан в Иркутск, где им были проведены облёты самолётов головной серии и испытания серийного самолёта совместно с бригадой НИИ ВВС и обратный перелёт в Москву на серийном самолёте.

5. [В] 1943–1944 г. по заданию НКАП для испытания вновь созданных мощных 24 цилиндровых моторов МБ-100 один из старых планеров ЕР-2 был переконструирован для установки вышеуказанных моторов и на нём были проведены заводские лётные испытания.

6. Весной 1945 г. на построенном по заданию НКАП на базе серийного самолёта пассажирском самолёте весной были проведены заводские испытания и выполнен по заданию НКАП и ВВС КА беспосадочный перелёт Иркутск — Москва.

7. Осенью и зимой 1944–1945 гг. были проведены испытания форсированных моторов АЧ-30 БФ и затем в НИИ ВВС было проведено исследование влияния мощности и полётного веса на взлётные качества самолёта.

8. 1945 г. по инициативе т. Алексеева были проведены вытекавшие из результатов предыдущего изменения хвостового

оперения серийного самолёта с целью создания возможности выполнения полёта под 1 мотором. Проведённые заводские испытания подтвердили возможность полёта под 1 мотором.

9. В 1945 г. были проведены испытания модифицированного самолёта EP-2.

За всё время сотрудничества т. Алексева, им было налётано свыше 550 часов, не учитывая полётов на самолётах EP-2, проводимых по заданию 18 Воздушной армии» (РГАЭ. Ф. 1147).

В автобиографии, написанной в 1947 г., Анатолий Дмитриевич указывает, что имеет жену — Ручьёву Екатерину Алексеевну и детей: дочь 11 лет и сына 2 лет (РГАЭ. Ф. 1147).

Осенью 1948 г. прошли первые планерные учения в Туле с аэродрома Мясново, где базировался планерный полк. Планер Ц-25 использовался в качестве аналога планера Ил-32 по программе, получившей официальное название «Веер». Грузёный планер Ил-32 с трудом таскали буксировщики Ил-18 и Ту-4. По предложению инженер-полковника Отилько, опробовали буксировку Ил-32 парой Ил-12. Прежде чем браться за буксировку Ил-32, опробовали связку «Веер» в составе Ц-25 и двух Ли-2. Ц-25 пилотировал Е. С. Олейников, а Ли-2 — Ф. У. Колесниченко и гвардии полковник А. Д. Алексеев (илл. 73) (Шайкин, 2013. С. 113).

Через руки Анатолия Дмитриевича как лётчика-испытателя прошли 72 типа самолётов, включая и новейшие реактивные машины, в том числе Ту-91, Ил-12Д — буксировщик транспортно-десантных планеров Ц-25 и Як-14.

В марте — апреле 1954 г. была организована широкомасштабная высокоширотная арктическая экспедиция «Север-6», проводившаяся УПА ГУСПМ при СМ СССР совместно с Вооружёнными Силами СССР с применением аэропоезда из самолётов Ил-12Д с планерами Як-14. В экспедиции участвовали лучшие лётчики



Илл. 73. Полковник
А. Д. Алексеев. Служба ГК
НИИ ВВС [1948–1952 гг.].
Из домашнего архива
Д. А. Алексева

полярной авиации. Из четырёх командиров кораблей экспедиции 1937 г. в экспедиции «Север-6» участвовали Герои Советского Союза М. В. Водопьянов, И. П. Мазурук и А. Д. Алексеев, чей опыт сыграл огромную положительную роль в успешном выполнении работы (Сузюмов, 1981. С. 111).

В 1956 г. Анатолий Дмитриевич вернулся в полярную авиацию, где по февраль 1959 г. служил заместителем командующего по лётной службе. Затем работал начальником аэронавигационного отдела УПА и в аэропорту Шереметьево (г. Москва).

К сожалению, Анатолий Дмитриевич не оставил воспоминаний об этом периоде. М. И. Шевелёв, многолетний соратник А. Д. Алексеева, вспоминал: *«У нас с Алексеевым действительно была большая дружба всю жизнь, хотя характеры у нас были диаметрально противоположные. Алексеев — человек вдумчивый, любил всё анализировать, ничего не воспринимать сразу, сходу, предварительно глубоко продумывал, интересовался научной философией, социально-экономическими и политическими вопросами. Рассматривал всё критически. Внешне очень спокойный, но любил заводить людей — большего удовольствия для него не было. Когда такой “заведённый” начинал сердиться, отвечать ему резко, спорить, возмущаться, Анатолий Дмитриевич оставался невозмутимо спокойным.*

Грешен, и я “заводился”, особенно в первые годы. Но потом привык, и у нас получился такой союз: я, склонный к интегральному исчислению, интуиции, плюс он — с дифференцированным подходом, где всё очень точно. Ему не доставало интуиции. Может, она и была, но он не придавал ей значения, а держался всегда строгой логике» (Шевелёв, 1999. С. 45).

Почему всё же Шевелёв не забрал к себе Алексеева после возвращения на пост начальника полярной авиации в 1955 году? Ведь в своих мемуарах он сетовал на отсутствие проверенных, надёжных кадров. Видимо, те качества, о которых Марк Иванович писал выше, не очень его устраивали. Да и кому понравится, если язвительный коллега, тем более подчинённый, будет тебя постоянно подначивать, то есть выставлять перед людьми дураком. Чего стоили, например, приставания Алексеева к малообразованному И. Д. Папанину, да ещё в присутствии академика О. Ю. Шмидта: *«Чем отличается формальная логика от диалектики?»*

И Шевелёв, возможно, был не одинок. На всех известных фотографиях 1950–60-х гг. — с Яном Иосифовичем Нагурским

(1888–1976), с космонавтами, деятелями партии и правительства и т. д., Алексеев отсутствует, хотя там запечатлено поколение 30-х годов: Водопьянов, Мазурук, Спирина, Шевелёв, Аккуратов и другие известные полярные лётчики.

В марте 1958 г. А. Д. Алексеев получил характеристику для представления в квалификационную комиссию ГВФ для получения пилотского свидетельства за подписью заместителя начальника ГК НИИ ВВС генерал-майора Г. С. Кирилина: *«Герой Советского Союза, лётчик-испытатель 1-го класса, гвардии полковник Алексеев А. Д. работал в ГК НИИ ВВС с 1946 г. по февраль 1958 г. в должностях: лётчика-испытателя, зам. начальника отдела Управления испытаний самолётов, инспектора по лётно-испытательной работе.*

В течение этого времени полковник Алексеев А. Д. выполнял многочисленные испытания бомбардировочных и транспортных самолётов, показывая высокую работоспособность и выносливость в полётах в различных метеоусловиях днём и ночью.

Обладает высоким уровнем профессиональной квалификации, летает на всех современных боевых самолётах.

В последние годы полковник Алексеев возглавлял и непосредственно выполнял лётные эксперименты по ряду важных научно-исследовательских работ, одновременно изыскивая методы организации лётной подготовки и объективные критерии определения уровня подготовленности лётчиков» (РГАЭ. Ф. 1147).

В 1958 г., прослужив в Вооружённых Силах 37 лет и 10 месяцев (54 года в льготном исчислении) и налетав около 4500 часов, лётчик-испытатель 1-го класса А. Д. Алексеев выходит в запас (Герои..., 2005. С. 29). За образцовые выполнения правительственных заданий, за проявленное мужество и героизм Герой Советского Союза А. Д. Алексеев был награждён тремя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, тремя орденами Красной Звезды, медалями (Герои Советского Союза..., 1987. С. 911).

Не забывал Анатолий Дмитриевич свой родной город Загорск [ныне Сергиев Посад. — Авт.]. Газета «Ленинское знамя» в октябре 1967 г. поместила заметку о праздновании 90-летия загорской школы № 3 (илл. 2). В ней — теплые слова, произнесенные лётчиком на торжестве: *«Именно в средней школе я получил главное: здесь*



Илл. 74. Дом работников Главсевморпути на Никитском бульваре в Москве. Фото И. Б. Барышева, 2022 г.

были сделаны первые шаги к пониманию жизненных принципов, здесь сформировался характер» (Герои..., 2005. С. 32).

Умер Анатолий Дмитриевич 29 января 1974 г. в Москве, похоронен в колумбарии Новодевичьего кладбища.

На Никитском бульваре в Москве стоит дом, построенный в 1936 г. для работников Главсевморпути. Полярники в то время воспринимались так, как в 1960-е гг. космонавты, ведь Арктика тогда была символом недоступности. Здесь жил весь лётный состав, асы, в том числе и полярный лётчик, Герой Советского Союза Анатолий Дмитриевич Алексеев (илл. 74).

Одной из улиц Сергиева Посада присвоено имя А. Д. Алексеева, на доме № 11/2 установлена мемориальная доска в честь Героя (см. илл. 1). Есть улица Алексеева и в Красноярске. Именем отважного полярного лётчика названы остров в Карском море в архипелаге Норденшельда северо-восточнее о. Таймыр, остров севернее острова Баренца в архипелаге Шпицберген. В 1965 г. имя Алексеева было присвоено горе в Антарктиде (Земля Эндерби). В Енисейском пароходстве в 1940–1960-х гг. работал буксирный пароход «Лётчик Алексеев». В 2016 г. в Сергиевом Посаде, на бульваре Кузнецова, в мемориальном комплексе Героев Советского Союза была установлена стела с портретом и биографией Героя (илл. 75).



Илл. 75. Стела с портретом и биографией А. Д. Алексева.
Мемориальный комплекс Героев Советского Союза на бульваре
Кузнецова в г. Сергиев Посад. Фото И. Б. Барышева, 2022 г.

Награды А. Д. Алексева:

- медаль «Золотая Звезда» Героя Советского Союза (№ 38);
- три ордена Ленина (25.02.1937; 27.06.1937; 05.11.1946);
- пять орденов Красного Знамени (8.10.1928 г.; 20.02.1942 г.;
3.10.1944 г.; 15.11.1950; 16.10.1955 г.);
- орден Отечественной войны I степени (29.04.1944);
- три ордена Красной Звезды (03.05.1940, 29.08.1955, 23.01.1957);
- медаль «За боевые заслуги» (28.10.1967);
- медаль «В ознаменование 100-летия со дня рождения Влади-
мира Ильича Ленина»;
- медаль «За оборону Москвы»;
- медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной
войне 1941–1945 гг.»;
- медаль «Двадцать лет Победы в Великой Отечественной
войне 1941–1945 гг.»;
- медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне
1941–1945 гг.»;
- медаль «30 лет Советской Армии и Флота»;
- медаль «40 лет Вооружённых Сил СССР»;
- медаль «50 лет Вооружённых Сил СССР»;
- медаль «В память 800-летия Москвы».

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва (Институт Наследия) была создана в 1986 году. Ее основателем и бессменным руководителем стал профессор Пётр Владимирович Боярский.

За время своего почти 35-летнего существования МАКЭ провела (и продолжает проводить) работы на архипелагах Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, островах и побережье Белого моря, острове Визе (Архангельская обл.); Малоземельской и Большеземельской тундре, островах Колгуев, Сенгейский, Вайгач, Долгий, Матвеев (Ненецкий АО); полуострове Ямал (Ямало-Ненецкий АО); архипелаге Северная Земля, полуострове Таймыр, островах Карского моря (Красноярский край); архипелаге Новосибирские острова, островах и побережье моря Лаптевых (Республика Саха (Якутия)); островах Врангеля, Беннетта, побережье Чукотки (Чукотский АО).

Только с 1986 по 2016 годы на архипелагах, островах и побережье Российской Арктики и Русском Севере Морской арктической комплексной экспедицией было выявлено и исследовано более 3000 объектов культурного наследия.

Важными направлениями, по которым экспедиция продолжает работы, являются программы «По следам арктических экспедиций» и «Память Российской Арктики», разработанные сотрудниками МАКЭ соответственно в 1987 и 1993 годах. Эти программы направлены на увековечивание памяти русских промышленников и мореходов — поморов, представителей коренных народов, отечественных и зарубежных первооткрывателей и мореплавателей, ученых-исследователей, полярников, лётчиков. Среди них Анатолий Дмитриевич Алексеев, один из первых полярных лётчиков, кому и посвящена эта книга.

С именем героя книги связаны многие места, которые были исследованы сотрудниками МАКЭ. Это и остров Вайгач, который не раз посещал Анатолий Дмитриевич, и полярная станция на острове Диксон, где базировались гидросамолёты ледовой разведки Главного управления Северного морского пути. Работали сотрудники МАКЭ и на острове Домашнем (архипелаг Северная

Земля), откуда Алексеев вывозил полярников с аварийной полярной станции на мыс Челюскина, где также проводились экспедиционные изыскания. Проводила МАКЭ исследования и в местах, которые связаны с маршрутом воздушной экспедиции к Северному полюсу в 1937 г., одним из пилотов которой был А. Д. Алексеев — посёлок Амдерма, пролив Маточкин Шар, мыс Желания (архипелаг Новая Земля), а также на полярной станции «Остров Рудольфа» (архипелаг Земля Франца-Иосифа), аэродром которой стал трамплином к покорению Северного полюса советской экспедицией. За эту самоотверженную работу полярный летчик Алексеев был награжден высшей правительственной наградой — «Золотой Звездой» Героя Советского Союза.

На таких, как А. Д. Алексеев, равнялись многие летчики и полярные исследователи, на его подвигах воспитывалась и училась советская молодежь. Памяти этого героического полярного летчика и посвящена эта книга. Как сказал древнекитайский философ VI–V вв. до н.э. Лао-цзы: «Кто действует с упорством, обладает волей. Кто не теряет свою природу, долговечен. Кто умер, но не забыт, тот бессмертен».

*Заместитель директора по научной работе
Института Наследия, доктор исторических наук,
действительный член Русского географического общества,
Академии военных наук, заслуженный работник культуры
Российской Федерации
А. В. Окороков*

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. *Аккуратов В. И.* На новых трассах. — М. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1941.
2. *Аккуратов В. И.* В высоких широтах : Записки о полётах 1936–1946 гг. — М. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1947.
3. *Аксёнов С. Н.* Иркутский авиационный завод. История становления. 1932–1956. — Иркутск : Изд-во ООО «Типография ИРКУТ», 2009.
4. *Алексеев А. Д.* Техническое снаряжение самолётов полярных экспедиций // Воздушные пути Севера : Сб. статей / Под ред. Я. Я. Анвельга, Б. Н. Воробьёва, С. С. Каменева, Р. Л. Самойловича, Н. И. Евгенова. — М. : Изд. «Советская Азия», 1933.
5. *Алексеев А. Д.* Самолёты на ледовых разведках // За освоение Арктики. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1935.
6. *Алексеев А. Д.* Речь на приёме в Кремле // Советская Арктика. — 1936. — № 3.
7. *Алексеев А. Д.* Марк Швелёв // Северный полюс завоёван большевиками. — М. : Партиздат ЦК ВКП(б), 1937.
8. *Алексеев А. Д., Жуков Н.* Льды центральной части полярного бассейна // Советская Арктика. — 1938. — № 5.
9. *Бадигин К. С.* На корабле «Георгий Седов» через Ледовитый кеан. — Л. : ГУСМП, 1941.
10. *Бадигин К. С.* Три зимовки во льдах Арктики. — М., 1950.
11. *Барышев И. Б., Бутакова Е. Ю., Грузинов В. С., Заверина Т. К., Рябиков В. В., Фанин А. М., Химичук Н. В., Шумилкин В. Н.* Отчёт о проведении работ Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) на островах, архипелагах и побережье Баренцева, Карского морей и моря Лаптева Северного Ледовитого океана. — М., 2007. (Архив Института Наследия.)
12. *Барышев И. Б., Кузнецов Н. А. А. К.* Печуро — забытый полярный капитан // Полярный альманах / Под общ. ред. Р. Алиева, Ю. Бурлакова. — № 2. — М. : Paulsen, 2014.
13. *Белов М. И.* Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. — Л. : Изд. «Морской транспорт», 1959.

14. *Белов М. И.* Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933–1945 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. — Л. : Гидрометеорологическое изд., 1969.
15. *Бергавинов С. А.* Флаг Советов над полюсом // Советская Арктика. — 1937. — № 6.
16. *Бобров Н. С.* Первый полёт на Северную Землю // Самолёт. — 1933. — № 2–3 // www.polarpost.ru
17. Боевое донесение № 22 // www.airpages.ru.
18. *Бойко В.* История бухты Голландия в Севастополе. — М. : Изд-во «Горизонт», 2016.
19. *Бронтман Л. К.* На вершине мира. — М. : Гослитиздат, 1938.
20. *Бронтман Л. К.* Дневники 1932–1947 гг. // Журнал «Самиздат». — 2004. — URL: <http://samlib.ru>.
21. *Бурлаков Ю. К.* Папанинская четвёрка: взлёты и падения. — М. : Paulsen, 2007.
22. *Бурлаков Ю. К.* 70 лет со дня завершения дрейфа ЛП «Седов» // Вестник Героев. — М., 2010. Январь. — № 23.
23. *Бурлаков Ю. К., Шишкин Ж. К.* Двойной портрет на фоне Арктики и АЛСИБа (М. И. Шевелёв и И. П. Мазурук). — М. : 2017.
24. *Буйницкий В. Х.* 812 дней в дрейфующих льдах. — М. — Л. : Главсевморпуть, 1945.
25. *Вердеревский Б.* Работа авиагруппы Гос. а. о. «Комсервпуть» в лётную кампанию 1930 г. // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 1. — 1931. — № 3–4.
26. *Визе В. Ю.* История исследования Советской Арктики. — Архангельск : Севкрайгиз, 1935.
27. *Визе В. Ю.* Моря советской Арктики. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1939.
28. *Визе В. Ю.* Моря Российской Арктики / Под общ. ред. П. В. Боярского, Ю. К. Бурлакова. — М. : Европейские издания, 2008.
29. Воздушный транспорт. — 25.10.1979 г.
30. *Водопьянов М. В.* Полюс наш // Советская Арктика. — 1937. — № 6.
31. *Водопьянов М. В.* Рассказ о моей жизни. — М. : Советский писатель, 1937.
32. *Водопьянов М. В.* Мой путь к полюсу. — Воронеж, 1939.
33. *Водопьянов М. В.* К сердцу Арктики. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1939 «а».

34. *Водопьянов М. В.* Полярный лётчик. — М. : Молодая гвардия, 1974. — 288 с.
35. Восточно-Сибирская правда. — 1934. — № 126.
36. Восточно-Сибирская правда. — 1934. — № 233.
37. Восточно-Сибирская правда. — 1937. — № 118.
38. Восточно-Сибирская правда. — 29.05.1937. — № 123.
39. Восточно-Сибирская правда. — 30.05.1937. — № 124.
40. *Гаккель Я. Я.* Арктическая навигация 1936 года // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 6. — 1936. — № 10–11.
41. *Герасимова В. А.* Анатолий Алексеев. Командир самолёта «СССР Н-172» // Верные сыны Родины. — М. : Партиздат ЦК ВКП(б), 1937 «а».
42. *Герасимова В. А.* Анатолий Алексеев // Северный полюс завоеван большевиками. — М. : Партиздат ЦК ВКП(б), 1937 «б».
43. Герои Сергиево-Посадской земли / Автор-составитель К. Ф. Суворов. — Сергиев Посад, 2005.
44. Герои Советского Союза : Краткий биографический словарь в двух томах / Пред. ред. коллегии И. Н. Шкадов. — М. : Воениздат, 1987.
45. *Головин П. Г.* Как я стал лётчиком. — М. : Детиздат ЦК ВЛКСМ, 1938.
46. *Григорьева Н.* Он первым услышал «SOS» // Полярный круг : Сборник / Сост. А. В. Шумилов ; ред. В. И. Бардин и др. — М. : Мысль, 1986.
47. *Громов Б. В.* Поход «Сибирякова». — М. : Советская литература, 1934.
48. *Догмаров А.* Полёт на Северный полюс (Записки парторга Советской экспедиции на Северный полюс) // Советская Арктика. — 1938. — № 4.
49. *Дёмин Д.* Светлые силы природы. Воспоминанья и раздумья // Полярный круг. — М. : Мысль, 1984.
50. *Евгенов Н. И.* Карская операция 1931 года // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 1. — 1931. — № 9–10.
51. *Евгенов Н. И.* Самолёт на службе Северного морского пути // Воздушные пути Севера : Сб. статей / Под ред. Я. Я. Анвельга, Б. Н. Воробьёва, С. С. Каменева, Р. Л. Самойловича, Н. И. Евгенова. — М. : Изд. «Советская Азия», 1933.

52. *Жуков И.* Работа самолёта «Н-207» в навигацию 1939 г. // Советская Арктика. — 1939. — № 12.
53. Журнал боевых действий 81 а. д. (Период с 8.10.1941 по 7.3.1942) // ЦАМО. Ф. 20004. Оп.1. Д. 21. Док. 2. Л. 45.
54. *Званцев К. М.* Две полярные ночи // Советская Арктика. — 1937. — № 1.
55. *Зингер М. Э.* Сквозь льды в Сибирь. Очерки Карской экспедиции 1929 года. — М. — Л. : Земля и фабрика, 1930.
56. *Зингер М. Э.* Воздушные корабли. — М. : УВВС РККА, ГУГВФ-Аэрофлот, Молодая гвардия, 1932.
57. *Зингер М. Э.* Победённое море : Очерк Карских экспедиций. — М. : Сов. Азия, 1932 «а».
58. *Зингер М. Э.* Ленский поход : очерки первой Ленской экспедиции ледокола «Красин», архангельских судов «Сталина», «Правды», «Володарского» и омского теплохода «Первая пятилетка» вокруг Таймырского полуострова к устью Лены, в бухту Тикси. — Л. : ЛОИЗ, 1934.
59. *Зингер М. Э.* Павел Головин, Герой Советского Союза. — М. : Изд-во Главсевморпути, 1940.
60. *Зингер М. Э.* Лётчик Козлов. — М. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1941.
61. *Зингер М. Э.* В битве за Север. — М. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1948.
62. *Зубов Н. Н.* В центр Арктики. — Л. — М. : Изд-во Главсевморпути, 1940.
63. Известия. — 22.05.1937 г.
64. *Каминский Ю. А.* В небе покинутой Арктики. — М. : Гласность, 2006.
65. *Караева Т.* Полярный лётчик Махоткин // Советская Арктика. — 1940. — № 10.
66. *Карелин Д.* Полёты в Советской Арктике в 1938 году // Проблемы Арктики / Под ред. В. Ю. Визе и Г. Л. Падалка. — № 5–6. — Л. : Изд. Главсевморпути, 1939.
67. Комсомольская правда. — 2.12.1932 г.
68. Комсомольская правда. — 16.01.1935 г.
69. *Климов А. М.* Северные рассказы. — Челябинск : ЧОГИЗ, 1950.
70. *Ковалёв С.* Полярный лётчик // Авиация и космонавтика. — 2015. — № 3.

71. *Котельников В. Р.* Летающая лодка Дорнье «Валь». — СПб.: Изд-во «Гангут», 1995.
72. *Котельников В.* ЮГ-1 // Мир авиации. — 1999. — № 1 (18).
73. Красноярский рабочий. — 21.11.1939 г.
74. Красноярский рабочий. — 13.08.1987 г.
75. Красный Север. — 1928. — № 236.
76. Красный Север. — 1934. — № 084.
77. Красный Север. — 1937. — № 1.
78. *Кренкель Э. Т.* РАЕМ — мои позывные. — М.: Советская Россия, 1973.
79. *Кренкель Э. Т.* Четыре товарища. — М.: Главсевморпуть, 1940.
80. *Кублицкий Г. И.* ...И Северным океаном. — Красноярск: Книжное изд-во, 1988.
81. *Лавров Б.* Первая Ленская. Очерки о первом караване советских судов, прошедших через Северный Ледовитый океан к устью реки Лены. — М.: Молодая гвардия, 1936.
82. *Лактионов А. Ф.* Судовые наблюдения над состоянием льдов в полярных морях в навигацию 1934 г. // Труды Арктического института. Том XXXII. Гидрология. — Л.: Изд. ГУСМП, 1935.
83. Ленинский ударник. — 28.06.1937 г.
84. *Луневский А.* Улица героя Алексева // Вперед. — 01.06.2004. — № 58.
85. *Маслов М. А.* Первый в своём роде // Авиация и время. — 2007. — № 3.
86. *Маслов М. А.* Поиски Леваневского. — М.: Изд-во «Либра-К», 2008.
87. *Медведь А. Н., Хазанов Д. Б.* Дальний бомбардировщик Ер-2 // Авиамастер. — 1999. — № 2.
88. *Миндлин Э. Л.* «Красин» во льдах. — М., 1972.
89. *Минеев А. И.* Енисейские операции // Арктические навигации: Сб. I. — М. — Л.: Изд. ГСМП. 1941. — 268 с.
90. *Молоков В. С.* Родное небо. — М.: Воениздат, 1973.
91. *Москатов К. А.* Подогрев и запуск арктического мотора // Советская Арктика. — 1936. — № 6.
92. *Морозов С.* Ленский поход. — М.: Молодая гвардия, 1934.
93. *Морозов С.* Они принесли крылья в Арктику. — М.: Мысль, 1979.

94. *Мошковский Я. Д.* За штурвалом самолёта // Советская Арктика. — 1938. — № 3.
95. *Мошковский Я. Д.* Записки пилота: Москва — Северный полюс — Москва. — М.: Изд-во ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия», 1938 «а».
96. *Нобиле У.* Крылья над полюсом. История покорения Арктики воздушным путём. — М.: Мысль, 1984.
97. Операции по поискам самолёта Героя Советского Союза С. А. Леваневского в 1937 году // Проблемы Арктики. — № 1. — Л.: Изд. Главсевморпути, 1938.
98. *Островский Б. Г.* Итоги работ советских экспедиций на Крайнем Севере. — Архангельск: Севкрайгиз, 1933.
99. *Папанин И. Д.* Жизнь на льдине. — М.: Мысль, 1977.
100. *Петриченко А.* Ледовая разведка // Проблемы Арктики. — № 7–8. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1939.
101. Полёт гидросамолёта «Комсеверпуть 2» // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 2. — 1932. — № 8–10.
102. Полёты гидросамолёта Н-2 летом 1932 года // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 3. — 1933. — № 4.
103. Полёты на Северную Землю // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 6. — 1936. — № 4.
104. Полёты полярных лётчиков в навигацию 1939 года // Проблемы Арктики. — № 10–11. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1939.
105. Правда. — 11.06.1933 г.
106. Правда. — 11.09.1937 г.
107. Правда. — 28.06.1937 г.
108. Приём в Кремле. Речь А. Д. Алексеева (лётчик с Енисея) // Советская Арктика. — 1936. — № 3.
109. Работа полярных самолётов // Проблемы Арктики. — 1938. — № 10–11.
110. РГАЭ. Ф. 1147 (не разобранный по делам).
111. РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1940. Л. 107.
112. РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Т. 2. Д. 2962. Л. 14–15.
113. Рейс л/п «Сибиряков» к мысу Челюскина в 1933 г. // Бюллетень Арктического института СССР. — 1933. — № 9–10.
114. *Ренн Ю.* Штурманы // Верные сыны нашей Родины. — М.: Партиздат ЦК ВКП(б), 1937.

115. *Родзевич Н. Н.* Под полуночным солнцем // Самолёт. — 1931. — № 11–12.
116. *Родзевич Н. Н.* Самолёт в оленеводческом деле Севера // Воздушные пути Севера : Сб. статей / Под ред. Я. Я. Анвельта, Б. Н. Воробьёва, С. С. Каменева, Р. Л. Самойловича, Н. И. Евгенова. — М. : Изд. «Советская Азия», 1933. — 523 с.
117. *Рузов Л. В.* На стыке двух морей. — Л. — М. : Изд-во Главсевморпути, 1940.
118. *Рузов Л. В.* Одна из зимовок (О полярной станции на мысе Челюскин) // Советская Арктика. — 1935. — № 1.
119. *Самойлович Р. Л.* S.O.S. в Арктике. Экспедиция «Красина». — Берлин : Петрополис, 1930.
120. *Самойлович Р. Л.* Экспедиции Арктического института и Главного управления Северного морского пути в 1933 году // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 3. — 1933. — № 9–10.
121. *Самойлович Р. Л.* История полётов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера : Сб. статей / Под ред. Я. Я. Анвельта, Б. Н. Воробьёва, С. С. Каменева, Р. Л. Самойловича, Н. И. Евгенова. — М. : Изд. «Советская Азия», 1933 «а».
122. *Самойлович Р. Л.* Моя 18-я экспедиция. — Л. : Издательство Всесоюзного Арктического института, 1934.
123. *Самойлович Р. Л.* На спасение экспедиции Нобиле. — Л. : Гидрометеиздат, 1967.
124. Северная энциклопедия. — М. : Европейские издания, 2004.
125. Северный полюс завоёван большевиками. — М. : Партиздат ЦК ВКП(б), 1937.
126. Сказания о героях Арктики. — Петрозаводск : Каргосиздат, 1938.
127. Советская Арктика. — 1940. — № 5.
128. *Соколов В.* Три года на острове Котельном : Записки нач. полярной станции. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1939.
129. *Соколов В.* Как мы вывели станцию на первое место (Остров Котельный) // Советская Арктика. — 1939. — № 1.
130. *Спирин И. Т.* Записки авиатора. — М. : Минобороны, 1955.
131. Стахановец Арктики. — 10.04.1938 г.
132. *Стефановский П. М.* Триста неизвестных. — М. : Воениздат, 1968.
133. *Стругацкий В.* Впереди — ледовая разведка. — Л. : Гидрометеиздат, 1984.

134. *Сузюмов Е. М.* Четверо отважных. — М. : Просвещение, 1981.
135. Тихоокеанская звезда. — 2.09.1934 г.
136. Труд. — 11.08.1965 г.
137. Уральский рабочий. — 26.09.1939 г.
138. *Урванцев Н. Н.* Два года на Северной Земле. — Л. : Изд-во ГСМП, 1935.
139. *Ушаков Г. А.* Задачи Главсевморпути и план работ на 1935 год // За освоение Арктики. — Л. : Изд-во Главсевморпути, 1935.
140. *Фадеев А. А.* Август 1943 года. В полку авиации дальнего действия // Юность. — 1961. — № 12.
141. *Фёдоров Е. К.* Полярные дневники. — Л. : Гидрометеиздат, 1939.
142. *Филитов В.* Именами полярных лётчиков // Красноярский рабочий. — Ноябрь. — 2013.
143. *Ханов А. И.* Десять лет советской полярной авиации // Советская Арктика. — 1936. — № 2.
144. Численность и заработная плата рабочих и служащих в СССР (Итоги единовременного учёта за март 1936 г.). — М. : Редакционно-издательское управление ЦУНХУ Госплана СССР и в/о «Союзоргучёт», 1936.
145. *Чухновский Б. Г.* Работа лётной группы // Записки о необыкновенном [на Красине и Малыгине] / Под ред. А. Яковлева. — М. — Л. : Госиздат, 1929.
146. *Шайкин В. И.* История создания и пути развития воздушно-десантных войск. От рождения до почтенного возраста : исторический очерк. — Рязань : РВВДКУ, 2013.
147. *Шевелёв М. И.* Арктика — судьба моя. — Воронеж : Изд-во НПО «МОДЭК», 1999.
148. *Шибинский В.* Карская морская операция 1932 года // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 3. — 1933. — № 4.
149. *Шибинский В.* Карская морская операция 1935 года // Бюллетень Арктического Института СССР. Г. 6. — 1936. — № 3.
150. *Шмидт О. Ю.* Дела и люди полярной экспедиции // Северный полюс завоёван большевиками. — М. : Партиздат ЦК ВКП(б), 1937.
151. *Шмидт О. Ю.* Экспедиция на полюс // Труды дрейфующей станции «Северный полюс». — Л. : Главсевморпуть, 1940.

152. *Шпанов Н. Н.* В полярные льды за «Италией». — М. : Молодая гвардия. — 1928. — № 11.
153. *Шпаро Д. И., Шумилов А. В.* К полюсу! — М. : Молодая гвардия, 1987.
154. *Яковлев А. С.* Советские самолёты. — М. : Мысль, 1982.
155. *Якубович Н. В.* Дальний бомбардировщик Ер-2 // Авиаколлекция. — 2009. — № 1.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

- Абаканская протока — 69, 81
- Абросимова, залив — 83, 88
- Авам, река — 45
- Аляска, полуостров — 132, 133
- Амдерма, посёлок — 104, 187
- Америка — 29, 139, 206
- Андрея, остров — 41, 82
- Антарктида — 184
- Арабанда, озеро — 167
- Арктика — 14, 18, 47, 67, 86, 100, 164, 168, 184, 188–195
- Арктического института, острова — 69, 192–194
- Архангельск, город — 31, 32, 36, 82, 89, 98, 100, 121, 165, 168, 189, 193
- Архангельская область — 13
- Афганистан, страна — 35

Б

- Баку, город — 68
- Балтийское море — 173
- Баренцево море — 46, 137, 188
- Белое море — 133, 186
- Белоруссия, страна — 171
- Белужий Нос, мыс — 88
- Белый, остров — 46, 77, 83, 88, 167
- Беннетта, остров — 186
- Берген, город — 16
- Берингов пролив — 61
- Берлин, город — 20, 35, 194
- Благовещенск, город — 27
- Большевик, остров — 52, 84

- Британский канал, пролив — 101
- Булун, село — 167

В

- Вайгач, остров — 48, 77, 83, 88, 166, 186, 207
- Вардроппера, остров — 69
- Варнека, бухта — 37, 38, 41, 47, 48
- Вачинского, бухта — 45
- Вега мыс, — 75
- Вилькицкого Андрея, остров — 41
- Вилькицкого, пролив — 51, 52, 66, 71, 82, 91
- Вишневого, мыс — 88
- Владивосток, город — 27
- Волочанка, посёлок — 45, 80, 83
- Вольск, город — 61
- Вороговка, река — 45
- Восточно-Сибирское море — 89
- Вреде, мыс — 24, 25
- Входной, мыс — 90
- Вятка, город — 27

Г

- Гамарника, мыс — 72, 84
- Гафнэр-фиорд — 51
- Горького, улица — 122
- Греэм-Белла, остров — 135, 136
- Гыдаяма, село — 61

Д

- Дальний Восток — 90, 115
- Данциг, город — 173

Двинск, город — 172, 173
Дика, залив — 56
Диксон, остров — 31, 32, 34, 41,
43, 46, 47, 49–51, 55–58, 62,
64, 66, 67, 69, 72, 75, 77, 83,
86–88, 90, 134, 165, 186
Диксона, бухта — 33, 63
Домашний, остров — 53, 71, 72
Дубчес, река — 45
Дудинка, город — 45, 58, 61, 62,
77, 81
Дудышта, река — 45

Е

Евразия — 66
Европа — 30
Ейск, город — 10, 206
Екатеринбург — 27, 168
Енисей, река — 29, 81

Ж

Желания, мыс — 49, 134, 137, 187

З

Загорск, город — 28, 126, 129, 183
Загорский район — 129
Заполярье — 64, 81
Земля Франца-Иосифа — 13,
25, 77, 82, 120, 133, 134, 186,
187, 205, 207, 208
Земля Александры, остров —
135, 136
Земля Оскара II — 25

И

Игарка, город — 40, 61, 81, 165
Иркутск, город — 27, 177, 178,
479, 180
Италия, страна — 35

К

Казань, город — 145, 168, 177, 178
Калинин, город — 173
Калинина, залив — 56
Каменева, острова — 49, 50–53,
56, 76, 97, 188, 190, 194
Канадский архипелаг — 13
Карла XII, остров — 23
Карские ворота, пролив — 37
Карское море — 14, 29, 32, 45, 82,
89, 90
Кас, река — 45
Каунас, город — 172, 173
Кёнигсберг, город — 172–174
Кингс-Бей, бухта — 25
Киров, город — 27
Клайпеда, город — 173
Клин, город — 174
Коженикова, бухта — 165
Колгуев, остров — 36, 186
Комсомолец, остров — 53
Комсомольской правды, остро-
ва — 66
Константинополь, город — 36
Котельный, остров — 147, 153,
154, 157, 159, 194
Крайний Север — 145
Красная площадь — 122
Красной армии, пролив — 205
Красноярск, город — 27, 32, 40,
45, 58, 61, 62, 68, 69, 76, 77,
81, 83, 88, 90, 145, 178, 192
Красюковка, район — 129
Кузнецова, бульвар — 184, 185
Куриш-Гаф, залив — 173

Л

Лаптевых море — 65, 82, 90, 141,
162, 165, 167, 168, 186

Лена, река — 61, 62, 191, 192
Ленивая, река — 58, 69
Ленинград, город — 207
Ленинградское шоссе — 122
Литке, залив — 37, 70, 89, 141
Ломжа, город — 6

М

Маре-сале, мыс — 88
Матисена, пролив — 75, 89
Маточкин Шар, пролив — 31, 48,
49, 77, 90, 103, 104, 111, 187
Медведева, мыс — 50
Медвежий, остров — 25
Меньшикова, мыс — 48, 82, 138,
167
Миддендорфа, бухта — 50, 57,
63, 75
Михайлова, мыс — 33, 50, 69,
75
Могильный, мыс — 75
Молотова, мыс — 88, 120
Молокова, остров — 68, 99, 100,
109, 115, 121, 127, 134, 138,
139, 140, 142
Монино, город — 170, 171
Моржовый, остров — 69
Москва-Товарная, станция — 6
Москва, город — 6, 128, 132, 145,
160, 169, 176, 177, 178, 180,
182, 193, 207, 210
Мурманск, город — 61
Мясново, аэродром — 181

Н

Нансена, остров — 57
Нарьян-Мар, город — 102, 165,
168
Неупокоева, мыс — 52, 56, 71, 84

Новая Земля, архипелаг — 186,
187
Новосибирск, город — 27, 58,
145, 178
Новосибирские острова — 186
Норвегия, страна — 12, 16
Нордвик, бухта — 61, 77, 78, 81,
83, 84
Норденшельда, архипелаг — 62,
63, 97, 184
Нордкап, мыс — 25
Норильск, город — 85
Нью-Йорк, город — 133

О

Обдорск — 88
Обская губа — 88
Обь, река — 29
Одесса, город — 36
Октябрьской Революции,
остров — 52, 53
Оленёк, река — 167
Омск, город — 27, 58, 61, 145,
169, 176, 178

П

Паландера, бухта — 56
Парижской Коммуны, полу-
остров — 52
Пахтусова, о-ва — 82, 83
Пермь, город — 27
Печора, река — 102, 103
Печорская губа — 103
Пиза, город — 34, 36
Пионер, остров — 53
Подкаменная Тунгуска, река —
45
Подмосковье — 6
Птицеград, посёлок — 126

Пяси́на, река — 43, 45, 50, 57, 165, 167

Пяси́но (Пяси́нское), озеро — 45, 58

Пяси́нский залив — 33

Пя́ти Пальце́в, мыс — 88

Р

Райне́ра, остров — 134, 136

Раменское, город — 171, 173, 177

Рийп, фьорд — 25

Российская империя — 6

Россия, город — 14, 26, 192, 207

Рудольфа, остров — 103, 106, 107, 108, 109, 111, 114–116, 119, 120, 132–137, 140, 141, 187

Рыби́нск, город — 32

С

Самара, город — 32, 36, 58

Самуила, острова — 66

Санникова Земля — 161, 164

Сан-Франциско, город — 82

Сарапул, город — 58

Сахалин, остров — 27, 207

Свердловск, город — 27, 58, 61, 145, 177, 178

Святого Патрика, остров — 82

Севастополь, город — 10, 32, 36, 58, 61, 68

Север — 3, 27, 31, 47, 48, 60, 61, 68, 92, 100, 140, 145, 165, 181, 182, 191, 192

Северная Двина, река — 100

Северная Земля, архипелаг — 12, 70, 76, 186, 187

Северный полюс — 59, 60, 92, 93, 95, 98, 106, 109, 110, 116,

123, 126, 127, 130, 132–134, 136, 141, 179, 188, 190, 193–195, 208

Северная Гренландия, остров — 12

Северный Ледовитый океан — 90, 97, 118, 120, 139, 188, 192

Северный морской путь — 32, 61, 90

Северодвинская губерния — 13

Седова, острова — 53

Сергиев Посад, город — 6, 7, 28, 129, 183, 185, 190

Сибирь — 31, 191

Скорсби, остров — 24

Скотт-Гансена, острова — 62, 69

Смоленск, город — 9

Смоленская область — 171

Соловьёвская, улица — 126

Сопочная Карга, полярная станция — 145

Средний, остров — 72

Ставангер, фьорд — 25

Сталинград, город — 32, 58

Стерлигова, мыс — 69, 74, 75, 83, 84, 87, 89, 165

США — 132, 206

Сым, река — 45

Т

Таганрог, город — 32, 36

Таймыр, остров — 49, 51, 56–58, 184, 186

Таймыр, полуостров — 56, 70

Таймыра, река — 56, 70

Тамбовская губерния — 8

Тбилиси, город — 141

Телячий, остров — 88

Тикси, бухта — 77, 142, 144, 146–148, 153, 154, 156, 157, 160, 166, 191
Тилло, острова — 62
Тихая, бухта — 10
Тихий океан — 89, 90
Томск, город — 27
Тула, город — 181
Туруханск, село — 88
Тушино, село — 178
Тюлений, залив — 48, 49

У

Ульяновск, город — 145
Ундол, село — 180
Уссурийск, город — 27
Усть-Кара, посёлок — 165, 167
Усть-Оленёк, село — 167
Усть-Порт, посёлок — 76
Усть-Таймыр, полярная станция — 168

Ф

Фаддея, залив — 82
Фэрбенкс, город — 133
Финале-Марина — 36
Фирнлея, острова — 63, 64

Х

Хальмерседа, посёлок — 88
Харасавэй (Хоросовэй), мыс — 41, 83, 88
Хатанга, река — 45, 81, 83
Холмогоры, село — 100

Ц

Царство Польское — 6
Центральная Арктика — 12, 121
Центральный Полярный бассейн — 162, 164, 188

Ч

Чаек, остров — 90
Челюскина, мыс — 50, 51, 54–56, 64–67, 69, 70–75, 82, 83, 87, 187, 193
Челябинск, город — 27, 191
Чёрное море — 10, 44
Чукотка, полуостров — 68, 186
Чукотское море — 70

Ш

Шалаурово, посёлок — 147, 153
Шараповы кошки — 88
Шереметьево, аэропорт — 182
Шокальского, пролив — 52, 66, 67, 72, 84
Шпицберген, архипелаг — 13, 23, 184

Э

Эндерби Земля — 184

Ю

Югорский Шар, пролив — 32, 46, 82, 88
Юнг-Штурма, пролив — 53

Я

Якутия, регион — 140, 186
Ямал, полуостров — 83, 186

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Алексеев А. Д., лётчик — 1, 2, 4, 5, 8–10, 12, 17, 27, 28, 31, 33, 34, 36, 37, 40, 43–45, 48, 50, 53–56, 59, 60, 67, 81, 84, 86, 87, 89, 91–95, 98, 104, 107, 114, 116, 123, 124, 140, 144, 161–165, 169, 170, 173–177, 181–183, 187

Алексеев Д. А., филолог — 8–10, 17, 27, 30, 32, 33, 40, 44, 59, 93, 108, 109, 115–117, 123, 124

Амундсен Р., полярный исследователь — 95, 108

Асямов С. А., лётчик — 146

Б

Бабушкин М. С., лётчик — 26, 92, 95, 101, 102, 120, 121, 126

Барышев И. Б., историк, археолог — 1, 2, 143, 145, 188, 208

Бассейн Ф. И., бортмеханик — 95, 110, 138

Бергавинов С. А., советский государственный и партийный деятель — 110, 189

Болховитинов В. Ф., авиаконструктор — 132

Бобров Н. С., журналист, писатель — 49, 50, 51, 53, 55, 57, 189

Боярский П. В., историк, исследователь Арктики — 2, 186

Бронтман Л. К., журналист — 100, 102–104, 109, 111, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 130, 175, 179, 189

Буйницкий В. Х., гидрограф — 151, 157, 158, 160, 161, 189

Бурлаков Ю. К., геолог, мамонтолог — 1, 2, 31, 36, 189, 208

В

Визе В. Ю., полярный исследователь — 38, 62, 63, 82, 83, 84, 95, 142, 161, 164, 186, 189, 191

Виленский Э., корреспондент — 111

Вилькицкий А. И., полярный исследователь — 41, 56, 197

Водошнянов М. В., лётчик — 7, 59, 74, 84, 86, 92–96, 99–102, 104, 107, 114–118, 120–122, 126, 134, 136–138, 142, 182, 183, 189, 190

Ворошилов К. Е., советский государственный и партийный деятель — 31, 142, 143

Г

Глинкин В. Г., механик — 95

Головатый Ферапонт, колхозник — 175

Головин П. Г., лётчик — 59, 60, 99, 102, 108, 117–122, 124, 126,

130, 139, 142, 146–148, 150,
152–159, 190, 191
Горбунов С. П., организатор со-
ветской авиационной про-
мышленности — 168
Горький А. М., писатель — 31, 36
Громова М. М., лётчик — 132
Гронский И. М., литератор — 31
Гутовский В., инженер — 104, 105

Д

Де-Бриганти, лётчик — 36
Демме Н. П., полярник — 70, 71,
73
Дмитриев Л. Н., лётчик — 146

Е

Евгенов Н. И., гидрограф — 38,
41, 190

Ж

Жуков Г. К., советский полково-
дец — 170
Жуков Н. М., штурман — 45, 55,
61, 62, 63, 64, 75, 76, 88, 90,
92, 93, 95, 98, 100, 110, 111,
112, 113, 119, 127, 134, 144,
146, 149, 164, 165, 166, 167,
168, 170, 188, 191

З

Забшуев Л. А., бортмеханик —
178
Зингер М. И., журналист, писа-
тель — 32, 33, 43, 47, 51, 54,
60, 62, 63, 66, 89, 119, 122,
139, 146, 148, 154, 155, 157,
159, 191

И

Иванов С. И., радист — 36, 95,
102, 136

К

Каманин Н. П., лётчик — 141
Козлов М. И., лётчик — 10, 44–
48, 54, 55, 57, 67, 68, 76, 95,
98, 100–102, 106, 130, 144,
191
Кокорин Н. К., инженер — 176
Колесниченко К. К., штурман —
178, 181
Кржижевский А. В., лётчик — 38,
40, 42, 44
Крузе Л. Г., лётчик — 136
Кублицкий Г. И., журналист —
26, 76, 192
Кузнецов Н. А., историк — 143,
188
Куйбышев В. В., советский госу-
дарственный и партийный
деятель — 67, 73
Купчин Г., лётчик — 146, 162

Л

Лавров Б. В., исследователь Арк-
тики — 35, 40, 62–66, 70, 72,
192
Леваневский С. А. лётчик — 10,
67, 68, 132, 133
Легздин Я. П., полярный капи-
тан — 65
Линдель М. Я., лётчик — 67, 72
Лисицин В. В., лётчик — 176
Лундборг Э., лётчик — 22, 26
Луневский А. Б., краевед, журна-
лист — 60, 129, 192

М

- Мальмгрен Ф., метеоролог — 22
Мариано А., штурман — 22, 25
Махоткин В. М., лётчик — 68, 76, 86, 87, 141, 191
Молоков В. С., лётчик — 10, 61, 62, 64, 67, 68, 77, 81, 84, 86, 92, 93, 95, 99, 104, 107, 109, 115, 120, 121, 122, 126, 135, 192
Морозов К. М., механик — 95
Морозов С. Т., журналист — 6, 7, 10, 11, 14, 28–30, 36, 38, 42, 51, 63, 66, 67, 74, 75, 81, 91, 95, 100, 102, 144–146, 148, 149, 150, 152–154, 156, 158, 162–164, 171, 172, 174–176, 192

Н

- Нагурский Я. И., лётчик — 182
Нансен Ф., полярный исследователь — 95
Нобиле У., полярный исследователь — 12–15, 18, 22–26, 30, 48, 62, 193, 194

О

- Орлов Г. К., лётчик — 110, 135, 142, 146, 152, 153, 156, 157, 158, 180
Отилько, инженер — 181

П

- Папанин И. Д., полярный исследователь — 100, 106, 109, 113, 116, 125, 126, 193
Пелагин, бортмеханик — 44
Передня Ю. А., бортрадист — 178

- Петенин П. П., механик — 95
Петров Л. В., штурман — 61, 146
Печуро А. К., полярный капитан — 143, 188
Побежимов Г. Т., механик — 45, 47, 54, 55, 61, 62, 64, 76

Р

- Ритсланд А. А., штурман — 92, 118
Родзевич Н. Н., штурман — 43, 58, 194
Розов Л. В., техник — 75
Рузов Л. В., полярник — 63, 66, 72, 73, 74, 75, 82, 194

С

- Самойлович Р. Л., полярный исследователь — 12, 13, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 32, 50, 51, 55, 56, 64, 111, 194
Сизых И. И., лётчик — 146
Сорокин М. Я., капитан ледокола — 62, 65, 162
Спирин И. Т., штурман — 95, 102, 120, 124, 126, 130, 135, 136, 137, 138, 183, 194, 209
Сталин И. В., советский государственный и партийный деятель — 89, 90, 142, 143, 162
Стефановский П. М., лётчик — 134, 194
Страубе Г. А., лётчик — 17, 21, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 58
Стругацкий В. И., журналист — 36, 45, 54, 194
Суворов К. Ф., писатель, краевед — 190

Сугробов К. Н., бортмеханик — 78, 79, 80, 95, 98, 100, 105, 106, 111, 112, 113, 119
Сузюмов Е. М., лётчик, писатель — 33, 92, 103, 121, 123, 182, 195

Т

Трифонов К. Г., лётчик — 43, 178
Троцкий Л. Д., партийный деятель — 10

У

Урванцев Н. Н., геолог — 51, 53, 56, 195

Ф

Фарих Ф. Б., лётчик — 77
Федотов В. Н., бортмеханик — 17, 21

Х

Хазанов Д. Б., историк — 169, 177, 178, 192
Хрунов Ю., журналист — 129

Ц

Цаппи Ф., штурман — 22, 25

Ч

Черевичный И. И., лётчик — 140, 163, 179

Чечин В. С., бортмеханик — 40, 44

Чкалов В. П., лётчик — 132

Чухновский Б. Г., лётчик — 11, 14, 17, 20–25, 27, 30, 32, 34, 36, 37, 42, 44, 64, 91, 95, 170, 195

Ш

Шевелев М. И., полярный исследователь — 44, 87, 109, 139

Шелагин А. С., бортмеханик — 17, 18, 21, 23, 32, 37

Ширшов П. П., океанограф — 100, 114

Шмандин, механик — 98, 100, 106, 111, 112, 113, 119

Шмидт Н. Р., радиолобитель — 13, 14, 28

Шмидт О. Ю., полярный исследователь — 90–95, 98, 101, 102, 108, 109, 114, 116, 117, 118, 120, 121, 126, 140, 195

Шпаков Г. С., лётчик — 146

Штепенко А. П., штурман — 87, 142, 143, 146, 156, 160

Шюбергер, лётчик — 24, 26

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

- АД ДД – авиационная дивизия дальнего действия
АП ДД – авиационный полк дальнего действия
БАП – бомбардировочный авиационный полк
ВО ГВФ – Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота
ВКП(б) – Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков).
ВШВЭ – Высокоширотная воздушная экспедиция
ГВФ – Гражданский воздушный флот
ГКО – Государственный комитет обороны
ГУГВФ – Главное управление Гражданского воздушного флота
ГУСМП – Главное управление Северного морского пути
ЕВВАУ – Ейское высшее военное авиационное училище
ЗФИ – Земля Франца-Иосифа
ИТР – инженерно-технический работник
КВФ – Красный воздушный флот
ЛП – ледокольный пароход
МАП – Министерство авиационной промышленности
НИИ ВВС РККА – Научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил Рабоче-крестьянской Красной армии
НИИ МАП – Научно-исследовательский институт Министерства авиационной промышленности
НКАП – Народный комиссариат авиационной промышленности
НПО – Научно-производственное объединение
ОСОАВИАХИМ – Общество содействия авиации и химическому строительству
РГАЭ – Российский государственный архив экономики
РГО – Русское географическое общество
РВВДКУ – Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище
РККА – Рабоче-крестьянская Красная армия
РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
СМ СССР – Совет Министров Союза Советских Социалистических Республик

СНК — Совет Народных Комиссаров
США — Соединённые Штаты Америки
ТБАП — тяжёлый бомбардировочный авиационный полк
УВВС РККА — Управление Военно-воздушных сил Рабоче-крестьян-
ской Красной армии
УПА ГУСПМ — Управление полярной авиации Главного управления
Северного морского пути
ЦАГИ — Центральный аэрогидродинамический институт
ЦИК — Центральный исполнительный комитет
ЦК ВЛКСМ — Центральный Комитет Всесоюзного ленинского ком-
мунистического союза молодёжи
ЦК — Центральный Комитет
ЧФ — Черноморский флот

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Барышев Илья Борисович (1958 г. р.) — историк, археолог, старший научный сотрудник и заместитель руководителя Отдела «Морская арктическая комплексная экспедиция и морское наследие России» ФГБ НИУ «Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва» (г. Москва), заместитель начальника Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ).

В 2003–2014 гг. — заведующий сектором исследований культурного и природного наследия Арктики. Действительный член Русского географического общества, член Ассоциации полярников России.

В 1984 г. окончил исторический факультет Рязанского государственного педагогического института. С 1979 по 1998 гг. принимал участие в археологических исследованиях в Рязанской области. С 1998 г. участвует в работах МАКЭ в качестве археолога. В 1998–2021 гг. проводил археологические исследования на Новой Земле, берегах Белого моря, на Соловках, на о. Вайгач, в Большеземельской и Малоземельской тундрах, на Городецком озере, в том числе на Пустозерском городище (Ненецкий автономный округ), на Земле Франца-Иосифа, Таймыре, Ямале, Северной Земле, Сахалине, Камчатке, в Магаданской области и Республике Коми. Кроме этого участвовал в раскопках в Московской области в составе Подмосковной экспедиции Государственного исторического музея, археологических исследованиях Института археологии РАН в Троице-Сергиевой лавре и г. Ярославле. Имеет более 60 публикаций, в том числе является соавтором 5 монографий из серии «Острова и архипелаги Российской Арктики» и автором монографии «Языческие святилища острова Вайгач» (2011 г.).

Награждён грамотой Министерства культуры Российской Федерации за исследования и сохранение культурного наследия России (2010 г.), орденом «Бориса Вилькицкого» Фонда полярных исследований (2011 г.).

Бурлаков Юрий Константинович (1942–2019) — геолог, действительный член РГО, консультант Международного мамонтового комитета, вице-президент Московской ассоциации полярников, член Ассоциации полярников России. Окончил в 1965 г. Ленинградский

государственный университет. В 1966–1968 гг. работал начальником геологической партии Верхне-Индигорской экспедиции Якутского геологического управления, в 1971–1977 гг. работал завсектором в ЦК ВЛКСМ, в 1977–1990 гг. — главный инспектор Комитета народного контроля РСФСР.

С 1990 г. активно включился в дело исследования и развития Арктики. Работая помощником А. Н. Чилингарова, внёс большой вклад в подготовку и принятие законодательных и нормативных актов по Арктике, организацию многих научных и спортивных экспедиций на Северный полюс и в Антарктику, участвовал в их работе. Принимал участие как автор и редактор в научных и литературных трудах о первопроходцах Арктики: «Земля Франца-Иосифа» (2013 г.), «Спасение челюскинцев» (2016 г.), «Папанинская четвёрка: взлёты и падения» (2017 г.), «Первый живописец Арктики Александр Алексеевич Борисов» (2017 г.), «Флаг-штурманы воздушной Арктики (И. Т. Спирин и В. И. Аккуратов)» (2018 г.) и др.

Награждён многими государственными и ведомственными наградами, знаком «Почётный полярник».

Научно-популярное издание

Барышев И. Б.
Бурлаков Ю. К.

ПОЛЯРНЫЙ ЛЁТЧИК
А. Д. АЛЕКСЕЕВ

Под редакцией
Петра Владимировича Боярского

Дизайн обложки: *М. Маяков*
Корректурa: *И. Птицын*
Компьютерная верстка: *О. Клюшенкова*

Российский научно-исследовательский институт культурного
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2
E-mail: info@heritage-institute.ru