



ББК 26.89(21)
П81

В оформлении обложки использован советский плакат 1934 года

- Пронякин К. А.**
П81 Челюскинская эпопея : сб. очерков / Константин Пронякин. – Магадан : Охотник, 2018. – 64 с.

ISBN 978-5-906641-44-1

Книга известного дальневосточного журналиста, краеведа, создателя интернет-портала «Дебри-ДВ» Константина Пронякина включает в себя сборник очерков, посвященных 85-летию спасения челюскинской экспедиции. Ранее материалы публиковались в ряде СМИ. Здесь собраны как общеизвестные, так и малоизвестные факты и детали грандиозной эпопеи. За серию публикаций о челюскинцах, в том числе за интервью с последней из челюскинцев – Мариной Васильевой, родившейся на пароходе «Челюскин» в Карском море в 1933 году, Константин Пронякин стал дипломантом 3-й степени в номинации «Публицистика».

Для широкого круга читателей.

ББК 26.89(21)

ISBN 978-5-906641-44-1

© Пронякин К. А., 2018
© Музейный центр «Наследие Чукотки», 2018
© Издательство «Охотник», 2018

Музейный центр «Наследие Чукотки»

Константин Пронякин

Челюскинская эпопея

Магадан
Издательство «Охотник»
2018

Об авторе

Константин Анатольевич Пронякин – журналист, родился в 1977 г. в Хабаровске, в 1994 г. окончил среднюю школу № 40 в Хабаровске, в 2000 г. окончил исторический факультет Хабаровского государственного педагогического университета (ХГПУ), с 1996 г. стал публиковаться в газетах и журналах, с 2000 года служил в ВС РФ, корреспондент-организатор отдела ОГП газеты ДВО «Суворовский натиск», с 2003 по 2007 г. – старший корреспондент Дальневосточного представительства ФГУ «Российская газета», с 2007 по 2009 г. – обозреватель Хабаровского филиала ФГУ «Российская газета», обозреватель «Хабаровского экспресса», с 2011 по 2015 г. – редактор газеты «„Московский комсомолец“ в Хабаровске». Член Союза журналистов России (СЖР), член Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры (ВО-ОПИиК), член Русского географического общества (РГО). Лауреат II медиафорума (I журналистского конкурса) ОНФ «Правда и справедливость» (2015), лауреат в номинации «Мы – россияне» XVII Всероссийского конкурса СМИ «Патриот России» (2018) Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям. Участник совместной поисковой экспедиции общественного Совета по изучению и сохранению исторического наследия, пропаганды и популяризации малоизвестных исторических событий, связанных

с обороной тихоокеанских рубежей российского Дальнего Востока при ВООПИиК и следственной бригады Дальневосточного следственного управления на транспорте (ДВСУТ) СКР – Комсомольского-на-Амуре отдела на транспорте – к месту авиакатастрофы в 1935 году самолета «Савоя С. 55П» А. П. Светогорова (2015). Автор книги «Красный сон Светогорова» (2016) – документально-исторического повествования о забытом спасателе челяускинцев – летчике-пограничнике А. П. Светогорова и альбома к книге «Вирази летчика Светогорова» (2016). Награжден почетным знаком СЖР «За заслуги перед профессиональным сообществом» (2016).

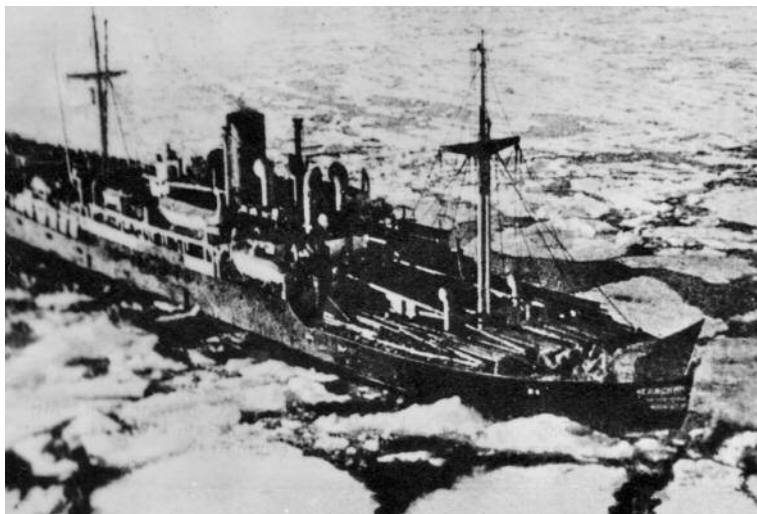


Пароход «Челюскин» во время ходовых испытаний в Баренцевом море, 1933

Навстречу 85-летию спасения челюскинцев! (1934–2019)

84 года назад, 13 февраля 1934 года, в Чукотском море затонул пароход «Челюскин». Началась героическая челюскинская эпопея!

А дело было так. 16 июля 1933 года ледокольный пароход «Челюскин» вышел из Ленинграда и должен был пройти по Северному морскому пути (Мурманск – Владивосток) за одну летнюю навигацию, открыв альтернативный путь для грузов и освоения севера страны. 4 ноября 1933 года «Челюскин» дошел до островов Диомидов в Беринговом проливе и был отброшен льдами на север в Чукотское море, откуда начался его ледовый дрейф.



«Челюскин» во льдах Карского моря

13 февраля 1934 года в Чукотском море в результате сильного сжатия «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул (координаты места: $68^{\circ}18'05''$ с. ш. и $172^{\circ}49'40''$ з. д.). Завхоз Борис Могилович погиб, на льду осталось 104 человека.

5 марта 1934 года летчик Анатолий Ляпидевский на самолете АНТ-4 первым нашел лагерь Шмидта (название в честь начальника экспедиции Отто Шмидта) и вывез со льдины 10 женщин и 2 детей.

13 апреля 1934 года спасательная операция, которую вели по воздуху, была завершена.

Кстати, за пять месяцев до спасения челюскинцев летчик Федор Куканов на самолете ЮГ-1 (СССР Н4) за 13 рейсов спас 93 пассажира с вмерзших в лед у самого северного мыса Чукотки пароходов «Север», «Анадырь» и «Хабаровск» Колымской экспедиции Наркомвода СССР. Успешная эвакуация людей по воздуху стала главным аргументом при выборе вариантов спасения челюскинцев самолетами. А о подвиге Куканова забыли, потому что



Радисты Кренкель (справа) и Иванов у лагерного передатчика. Иллюстрация из книги «Поход «Челюскина». Москва: Партиздат, 1934

среди спасенных были и заключенные. Как забыли и подвиг летчика-пограничника Александра Светогорова – им было «переброшено 29 человек челюскинцев» (выписка из исторического формуляра за 1934 год Пятого (тогда Второго) объединенного авиационного отряда ФСБ России (тогда ОГПУ), г. Елизово, Камчатский край).

В походе на «Челюскине» 31 августа 1933 года родилась девочка, которую называли в честь места, где она появилась – Карского моря – Кариной. Карина Васильевна Васильева (в замужестве, Микеладзе) жива и сейчас! Ей 85 лет. Она живет в Санкт-Петербурге и стала последней из челюскинцев.

Тогда, в 1934 году, 103 челюскинцев (Б. Г. Могилевича посмертно), кроме двух детей, наградили орденом Красной Звезды. Семь летчиков стали первыми Героями Советского Союза. Среди участников спасения 12 человек получили орден Ленина, 10 человек – орден Красной Звезды и 12 человек – орден Трудового Красного Знамени.

Несостоявшаяся челюскиниада

ПОЧЕМУ ЧЕЛЮСКИНЦАМ ДО СИХ ПОР НЕ ПОСТАВИЛИ ПАМЯТНИК?

*Хоть они порою
Были и герои,
Не поставят памятника им.*

Константин Симонов

Вы можете представить, чтобы при Сталине не выполнили постановление ЦИК СССР? Оказывается, есть такое, от 1934 года. А называлось оно: «О возведении монумента в память полярного похода «Челюскина» 1933–1934 года». Такого памятника нет до сих пор.

Героический подвиг спасателей челюскинцев на Чукотке – семи летчиков – первых Героев Советского Союза, подвиг самих челюскинцев, – воспет в фильмах, книгах, поэмах, но в камне или бронзе не увековечен.

Постановление ЦИК не саботировали, его пытались выполнить и малоизвестные скульпторы (задание было дано в качестве конкурсного испытания поступающим в аспирантуру Всесоюзной Академии архитектуры), и известные, такие как Вера Мухина, Иван Шадр. Но ничего не получилось. А в Академии вообще проекты называли «мертвыми» и зарубили. От них остались лишь частички набросков на бумаге.

Как писали в журнале «Академия архитектуры», в 1934 году испытания в аспиранты производились по акварели, рисованию, клаузурному (эскиз-идея) и эскизному проектированию. К конкурсным экзаменам были допущены не все желающие, а из 164 человек только 99 – это были те архитекторы, которые своими проектами, зданиями и научными трудами сумели доказать, что их опыт и познания соответствуют уровню, условно поставленному для поступающих в академию.

Минимум академических знаний по архитектурному проектированию состоял в следующем: кандидат в минимальный срок (не свыше пяти-шести часов) должен решить идею сложного архитектурного сооружения и в течение трех дней, работая по шесть часов в сутки, должен разработать эскизный проект общественного сооружения.

В одну из основных задач испытания входила проверка творческих способностей принимаемых аспирантов на большой оригинальной работе. В качестве темы было предложено решить проект «Памятник челюскинцам».

Изучение работ, выполненных кандидатами, дало отрицательные результаты. Прежде всего, анализ представленных работ показал «несовершенство архитектурного образования прошлых лет и выявил отсутствие достаточного мастерства у большинства даже одаренных молодых архитекторов, несмотря на имеющийся у них строительный опыт».

На клаузурном (эскиз-идея) проекте «Памятник челюскинцам» выяснилось, что у многих архитекторов «отсутствует ассо-



Начальник экспедиции на «Челюскине» и начальник Главсевморпути
О. Ю. Шмидт



Запуск шара-зонда

Константин Пронякин

циативное мышление, мышление архитектурными символами, умение компоновать». Большинство решений памятника не соответствовало теме. Архитектурное решение было представлено «либо беспредметной композицией архитектурных обломов, приемлемой для любого случая жизни, либо в виде литературного проекта, который слишком много и слишком подробно рассказывал о героической эпопее челюскинцев».

Жюри заявили «о мертвящей рутине архитектурного проектирования и о дилетантизме». А все вместе – «недостаточную культуру у конкурсантов, слабое изобретательство и остроумие в вопросах архитектурной композиции». Так что испытания для поступающих на факультет аспирантов Всесоюзной Академии архитектуры выдержало всего 24 человека!

Первые два варианта «Памятник челюскинцам» скульптора Веры Мухиной не сохранились. Еще два памятника известны на бумаге. Свои варианты она делала в период с 1937 по 1940 год.

Известна ее статуэтка Борея – бога северного ветра, по ее замыслу, одной из главных фигур памятника «Спасение челюскинцев». Борей был частью третьего варианта памятника.

По воспоминаниям Веры Мухиной, «композиция должна была состоять из двух групп: челюскинцев во главе с Отто Шмидтом и их спасателей, а между ними с глыбы льда (облицованный стеклянными плитами пьедестал в виде огромного ледяного, просвечивающего по ребрам кристалла) улетает 15–18-метровая фигура старика с развевающейся за плечами шкурой белого медведя – Борея, который, уступая мужеству людей, покидает свои северные владения».

Место для памятника было выбрано на Стрелке острова на

Героическая борьба челюскинцев со стихией Арктики

(Очерк участника экспедиции пр. Шмидта)

Тринадцатого февраля до 18 часов на белом фоне ледяных полей Чукотского моря было две темных точки: "Челюскин" и палатка для мытных работ. В 18 часов началось сжатие льдов. Болгача продолжалась гул, треск, шорох. Ледяные нагромождения друг на друга, образуя огромные ледяные горы. Горы росли и не преклоняли, неминуемо надвигались на "Челюскина".

Жизнь громада подползла к пароходу, сотрется несколькими толчками, оглушила залпом ударов, подобных оружейному бору. Разбилась левый борт. Машинное отделение, трюма стали наполняться водой и битым льдом.

Немедленно весь состав экспедиции, заранее разбитый на бригады, принялся за работу. Каждый взял свое место. Вдоль выгружены на лед ящики продовольствия, теплой одежды, топикалов, радио, самолет, шапки, палатки и хозяйственные принадлежности. Благоприятные организационности — продовольствие и топикалов сумели обеспечить себе минимум на два месяца.

За исключением одного — весь состав благополучно сошел на лед. 9 от одного — Борис Мотилевич — заложил экспедиции, предвещавший работнику, погиб на своем посту. Вместе с "Челюскином" в 15 часов 30 минут он погружался в воды сурового океана.

"Челюскин" и габ за два часа погружался в воду, несколько накренившись на правый борт.

Вырвался столб дыма и "Челюскин" — не стало.

На фоне ледяных полей Чукотского моря остался одна темная точка — палатка.

Эта палатка тотчас же гостей и кино приняла несколько человек сданных в дух общих любимцев корабля — медвежьи полчища — Алошу и Гарри (детей эвеновских, ехавших на остров Врангеля).

Весь состав экспедиции снова вошел на работу. Установили радио, устроили продовольственный склад и вокруг одного оставшей палатки поставили еще добить брезентовых палаток. К вечеру палатки были отпущены, люди отдыхали и уже не страшны были ни штормовой ветер, ни тридцатиградусный мороз. На утро начались работы по вытаскиванию ящиков и мешков с продовольствием, бочек с горючим и стройматериалами, асфальтиных на месте аварии и сжатых льдом.

Наступили к постройке барака. Сохранившегося в быстром течении отпущенном безразлично 50 человек. Двухэтажное закончена постройка брезентовых кухонь, умывальной и хлебопекарни.

Жизнь потекла более нормально: читаются лекции, работают кружки иностранных языков, проводятся литературные беседы, идет партуработа.

Настояние боевое. Борьба со стихией продолжается.

Жизни шель рукава, чинят одежду. Рядом с палатками хорошо. Для приема самолетов отпущена площадка 300 на 150 метров, в расстоянии трех километров от лагеря. Аэродром оборудован двумя брезентовыми палатками. На аэродроме постоянно находится 4 человека для наблюдения за его состоянием. Держится живая и сигнальная связь аэродром с лагерем.

В первую очередь намечено оторвать на материал всех женщин и детей. До восстановления самолета не ждали: были сведения, что находящийся в Улене самолет лететь не может из-за отсутствия топлива. Летный состав из состава ушел в 6. Провидения за вторым самолетом и сбитым самолетом. На за отсутствия летной погоды только восхвалительного самолет М-4 прибыл в Улене.

В лагерь было сообщено, что пытались вылететь. Навстречные к ответу женщины дали сообщения о вылете самолета, но полет был отменен из-за неисправности мотора.

Дальнейшие опять получили радио — вылет самолета. Женщины в сопровождении летчика человек вышли на аэродром. Летчик вышел в самолет. После продолжительного ожидания получили сигнал из лагеря "самолет вернется в Улене".

21 февраля, после сообщения о вылете самолета, снова двинулись на аэродром. Три часа ожидания самолета, который отплыл на лагерь и не дожидаясь, пошел обратно в лагерь.

Во время нашего пребывания на аэродроме началась передвижка льда, появились трещины, которые несколько сократили аэродром. На обратной дороге в лагерь встретили несколько узких разведок. Вернувшись в лагерь обнаружили большое разведочное количество продуктов, го склада через кухню. Лагерь был разделен на две части (1 одну сторону — барак, но другую палатка).

Все продукты были съедены. Остававшиеся в лагере все как один участвовали в работе. Сообщения с барак установились через досчатый мостик.

Вечером было известно, что самолет прошел 80 миль от берега и не обнаружил лагеря, вернулся в Улене. Он прибыл в воздухе 7 часов 30 минут. Следующие дни из-за плохой погоды полетов не было.



Ледокольный пароход "Челюскин" заходит во льдах в Чукотском море у о. Кемлен.

Пятого марта получили сообщение, что в 9 часов 15 минут самолет вылетел в лагерь. Через 20 минут в сопровождении тридцати товарищей, женщины вышли на аэродром. Уверенности в прибытии самолета не было. Дорогой неожиданно увидели притягивающую машину и громкое "ура" разнеслось по горам.

Сделав круг, самолет легко сел на пригласительную площадку.

До аэродрома оставалось полкилометра. Путь преграждали большие разлоды. Пришлось из лагеря тащить ледку. Переправа через разлоды задержала самолет около двух часов.

АНТ-4 под командованием пилота ЛЯ. Лидевского и летчика-наблюдателя ПЕТРОВА принял на борт всех 10 женщин и 2-х детей.

В тринадцать часов местного времени вылетел в воздух.

Дальность 140 градусов на мысе Сорока Бажень-Улене.

Высота полета над льдами — 300 метров, а с приближением к берегу — 400 метров. Продолжительность полета 2 часа 15 минут.

Температура в лагере была минус 38 градусов, в Улене — 33 и в воздухе 22 градуса.

На всем протяжении пути до берега — не было битых льдов. В 10 от челюскинского аэродрома большая полынья и два разлода в береговой полосе. Дистанция спокойна. Победка в Улене была настолько хороша, что ее почти не почувствовали.

Прибывшая партия женщин была горячо встречена всем населением Улена.

Улене. 21-3

П. Лобза.

Оконч. ст. "Хабаровск - Анадырь 30 летних часов"

с удовольствием отработала в этой ледяной год-два зная, что я принес бы немалую пользу делу социалистического освоения этой далекой северной окраины". 6 апреля в ночь началась сильная пурга усилившаяся утром 7-го.

Только 11 апреля благодаря устойчивым погодным условиям ушли в Ванкарем. В Вод. вышло в 12 ч. 30 м. дня и т. Дорони в 1 ч. 25 м.

т. Гавриш благодаря бесперебойной подаче бензина успевает выехать.

т. Водопьянов и тот же день сел на м. Северном, т. Дорони в Ванкарем.

В. Валентинов

начало на 4 странице



Капитан «Челюскина»
и бывший капитан легендарного «Сибирякова»
В. И. Воронин

Константин Пронякин

Москве-реке, на участке между Каменными и Крымским мостами, где сейчас стоит Петр I, – на пилонах еще одного, специально построенного моста, который должен был соединить набережную у Дворца Советов с Замоскворечьем.

От четвертого варианта остался обобщенный летчик, который должен стоять на носу корабля, – и это уже был прототип Валерия Чкалова (как раз в тот период, в 1938-м, он разбился). Фигура должна была венчать «Пантеон летчиков», где было бы место и спасателям челюскинцев, ну а в центре – предполагалось поставить серебряную фигуру Икара. В итоге у

Веры Мухиной вышел самый известный монумент «Рабочий и колхозница» и, возможно, ее рук – граненый стакан.

Нереализованный проект был и у скульптора Ивана Шадра – плавающие льдины в честь челюскинцев. Но опять эта идея осталась нереализованной, зато появилась скульптура «Булыжник – оружие пролетариата».

Единственным памятником челюскинцам был огромный макет лагеря Шмидта к 1 мая 1934 года на площади перед бывшим Казанским собором (тогда это был Музей истории религии) в Ленинграде. Но через несколько месяцев, после встречи челюскинцев (24 июня 1934 года), его разобрали.

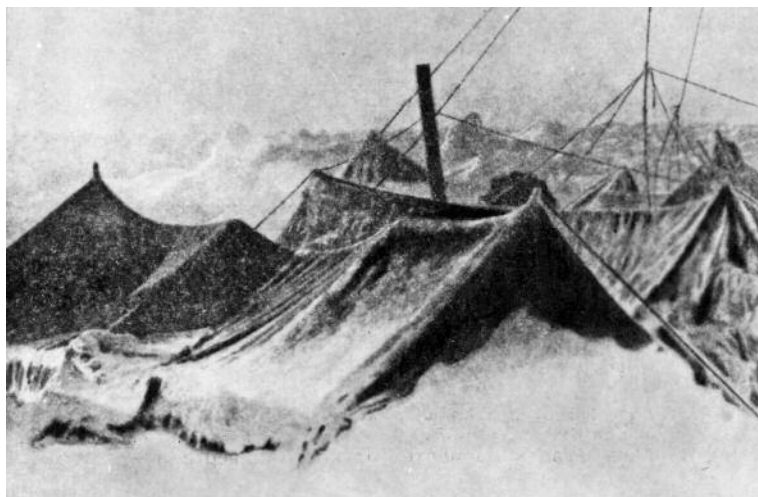
Что касается родины первых Героев Советского Союза и челюскинцев – Чукотки, то и там о них надолго забыли. Единственная мемориальная доска челюскинцам установлена на здании отдела полиции МВД России Чукотского района в с. Лаврентия по ул. Дежнева, 8 в 1996 году. Ее текст гласит: «На этом месте стоял дом, в котором в марте 1934 года проживали челюскинцы». Еще была школа в с. Ванкарем округа Эгвекинот. Ее построили челюс-

кинцы по инициативе О. Ю. Шмидта в 1934 году за активное участие в оказании помощи по спасению челюскинцев. До наших дней здание не сохранилось.

«Мемориал первым Героям Советского Союза» должен появиться в Уэлене, из-за согласований проекта и сроков воплощения его в жизнь – замысел перенесли на лето 2019 года. Может быть, в следующем году, спустя 85 лет, памятник челюскинцам все же установят.

Р. С. Ну а на главный вопрос: «Почему же челюскинцам до сих пор не поставили памятник?» ответ можно только предположить. Думаем, что в воздухе 30-х годов летала неопределенность с оценкой «трагедии, которая переросла в триумф», как высказался литератор Бернард Шоу.

Сами спасенные челюскинцы чувствовали себя виноватыми, что столько сил и средств было затрачено на их спасение, а главная их задача – пройти за одну летнюю навигацию Северным морским путем – сорвалась.



Первые палатки в ледовом «лагере Шмидта»

Лишь частично удалось выполнить одну из задач челюскинской экспедиции – вывезти с зимовки на о. Врангеля 11 человек на смену, а на склады полярной станции завез продукты и боеприпасы. Сделал это полярный летчик Федор Куканов, который еще 15 сентября 1933 года на самолете ЮГ-1 первым нашел пароход «Челюскин» (тогда команда еще не просила помощи) и с руководителем экспедиции Отто Шмидтом слетали на остров Врангеля. Шмидт отпустил самолет, уверенный, что «Челюскин» пройдет сквозь льды и прорвется через Чукотское море в Берингов пролив.

Ну а первые Герои СССР – полярные летчики – хоть и получили высшую награду страны, тем не менее долго еще оставались «штрафным батальоном» (так в 30-е годы называли полярных

Справка

о возведении монумента в память полярного похода «Челюскина» 1933–1934 года

Центральный исполнительный комитет Союза ССР постановляет: В память полярного похода «Челюскина» 1933–1934 года, протекавшего в чрезвычайно трудных условиях во льдах Ледовитого океана, окончившегося 13 февраля 1934 года гибелью парохода «Челюскин», раздавленного льдами, последовавшего за этим мужественного пребывания участников похода в течение двух месяцев на льдинах, в «лагере Шмидта», героизма при ведении и завершении работ по спасению участников экспедиции, ее научных материалов и имущества, завершенных 13 апреля 1934 года, – воздвигнуть в г. Москве монумент.

Для выбора места возведения монумента, разработки проекта и организации работ по его постройке, образовать правительственную комиссию под председательством т. Куйбышева В. В., в составе тт. Енукидзе А. С. и Булганина Н. А.

Председатель ЦИК Союза ССР М. Калинин.
Секретарь ЦИК Союза ССР А. Енукидзе.
Москва, Кремль. 20 апреля 1934 г.

летчиков, так как там оказывались те, кто по каким-то причинам не остался служить в армии).

Не зря ведь в народе в 1934-м появилась частушка на манер «Мурки»:

*Здравствуй, Ляпидевский, здравствуй, Леваневский,
Здравствуй, лагерь Шмидта, и прощай!
Капитан Воронин судно проворонил,
А теперь червонцы получай!*

*Если бы не Мишка, Мишка Водопьянов,
Не видать бы вам родной Москвы!
Плавали б на льдине, как в своей малине,
По-медвежьи были от тоски.*

*Вы теперь герои. Словно пчелы в рое,
Собрались в родимой стороне.
Деньги получили, в Крым все укатили,
А «Челюскин» плавает на дне...*

Героями герои спасены

ВОЗДУШНАЯ СПАСАТЕЛЬНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ЧЕЛЮСКИНСКОЙ ЭПОПЕИ
1934 ГОДА

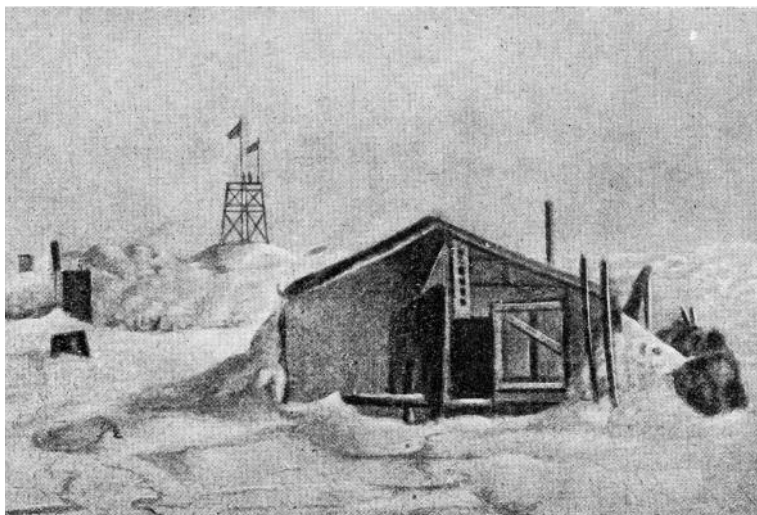
16 июля 1933 года ледокольный пароход «Челюскин» вышел из Ленинграда и должен был пройти по Северному морскому пути (Мурманск – Владивосток) за одну летнюю навигацию, открыв альтернативный путь для грузов и освоения севера страны. 4 ноября 1933 года «Челюскин» дошел до островов Диомид в Беринговом проливе и был отброшен льдами на север в Чукотское море, отсюда начался его ледовый дрейф.

13 февраля 1934 года в Чукотском море в результате сильного сжатия «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул (координаты места: 68°18'05" с. ш. и 172°49'40" з. д.). Завхоз Могилевич Б. Г. погиб, на льду осталось 104 человека.

5 марта 1934 года летчик А. В. Ляпидевский на самолете АНТ-4 первым нашел лагерь Шмидта (название в честь начальника экспедиции О. Ю. Шмидта) и вывез со льдины 10 женщин и 2 детей.

13 апреля 1934 года спасательная операция, которую вели по воздуху, была завершена. Всего на помощь челюскинцам направлено 18 самолетов, только 7 дошли до цели.

103 челюскинцев (Б. Г. Могилевича посмертно), кроме двух



Кухня, разрушенная сжатием льдов 8–9 апреля. Иллюстрация из книги «Поход «Челюскина». Москва: Партиздат, 1934

детей (Алла Буйко и Карина Васильева), наградили орденом Красной Звезды. Семь летчиков стали первыми Героями Советского Союза (военных летчиков было всего два: Н. П. Каманин и М. В. Водопьянов). Среди участников спасения, 12 человек получили орден Ленина, 10 человек – орден Красной Звезды и 12 человек – орден Трудового Красного Знамени.

Поэт Демьян Бедный сказал о челюскинской эпопее: «Героями герои спасены».

Дальность полета до лагеря челюскинцев с ближайшей точки материка – м. Онман, где находилось селение Ильхетань и семь яранг или же с о. Колючин – 130–140 км и равнялось примерно часу полета, базу сбора челюскинцев сделали в фактории Ванкарем, где была школа и 12 яранг – в 30 км от м. Онман.



На «аэродроме» в лагере челюскинцев ждут самолетов

За пять месяцев до спасения челюскинцев летчик Федор Куканов на самолете ЮГ-1 (Н-4) за 13 рейсов спас 93 пассажира с вмерзших в лед у самого северного мыса Чукотки пароходов «Север», «Анадырь» и «Хабаровск» Колымской экспедиции Наркомвода СССР. Успешная эвакуация людей по воздуху стала главным аргументом при выборе вариантов спасения челюскинцев самолетами.

Летчики

Первая группа, Чукотка

Куканов Федор Кузьмич (1904–1964) – гражданский летчик резерва, старший авианачальник Чукотской авиагруппы, базирование – мыс Северный.

Ляпидевский Анатолий Васильевич (1908–1983) – гражданский линейный летчик Чукотской авиагруппы (базирование – мыс Северный), 5 марта 1934 года на самолете АНТ-4 № 1 вылетел из Уэлена, первым обнаружил лагерь Шмидта и вывез 12 человек – 10 женщин и 2 ребенка (АНТ-4 № 2 в Уэлене вышел из строя 21



февраля 1934 года, при посадке сломались шасси и оба винта). Герой Советского Союза № 1. Наблюдатель Л. В. Петров, второй пилот Е. М. Конкин, бортмеханики М. А. Руковский, Н. М. Куров, К. С. Анисимов, механик А. Гераськин.

Петров Лев Васильевич (1900–1945) – летчик-наблюдатель экипажа А. В. Ляпидевского, первый начальник летной чукотской экспедиции.

Конкин Евгений Михайлович (1896–1965) – второй пилот самолета «АНТ-4» у А. В. Ляпидевского, командир звена и политруководитель Чукотской авиагруппы.

Руковский Михаил А. – бортмеханик А. В. Ляпидевского.

Вторая группа военных летчиков, из Владивостока (15 чел.) (вышли 28 февраля 1934 года на теплоходе «Смоленск» по маршруту: Владивосток – Петропавловск – Олюторка – Провидения).

На «Смоленске» поместилось семь самолетов: пять Р-5 и



Самолеты Доронина, Молокова и Водопьянова в бухте Провидения. Иллюстрация из книги «Поход «Челюскина». Москва: Партиздат, 1934

два У-2. В трюмах – шесть машин, один Р-5 – это был самолет Пивенштейна – закрепили прямо на палубе – не смое! Возглавлял отряд летчиков Каманин. В команде были его сослуживцы Демиров и Бастанжиев (оба разобьют свои самолеты на Чукотке и получат награды), Горелов, Пивенштейн (вынужден будет под дулом пистолета отдать свой самолет Каманину, а взамен получит машину с разбитой стойкой лыжи, но и ему тоже вручат орден), гражданские летчики Молоков и Фарих (первый отстоит свой самолет у Каманина, взяв в руки тоже пистолет, второго отстранят от полетов за неподчинение, и самолет он получит только от Водопьянова уже на Чукотке).

Каманин Николай Петрович (1909–1982) – военный летчик, на самолете Р-5 (самолет Б.А. Пивенштейна) совершил групповой перелет мыс Олюторка – Ванкарем, 7 апреля 1934 года, третьим сел у лагеря Шмидта (штурман **М. П. Шельганов**), вывез 34 человека (его прозвали Аачек, т. е. молодой человек, «Юноша»). Герой Советского Союза № 4, Звезда № 2.



Самолеты Каманина-Молокова перед отлетом в Уэлен, мыс Северный, 1934

Молоков Василий Сергеевич (1895–1982) – гражданский летчик, 7 апреля 1934 года на самолете Р-5, четвертым сел у лагеря Шмидта, вывез 39 человек, внеплановым рейсом, 11 апреля 1934 года эвакуировал больного О. Ю. Шмидта со льдины в Ванкарем (его прозвали Ымпенахен, что значит «Старик»). Герой Советского Союза № 3. Бортмеханик **П. А. Пилютов** (1906–1960) – Герой Советского Союза (1943).

Пивенштейн Борис Абрамович (1909–1943?) – военный летчик резерва, 1 апреля 1934 года у с. Валькальтен, отдал самолет Н. П. Каманину (у самолета Каманина /бортмеханик **К. С. Анисимов**/ лопнул амортизационный шатун стойки шасси), после ремонта самолета шесть раз слетал из Уэлена в бухту Провидения и два раза из бухты Провидения в бухту Лаврентия, всего перебросив 22 человека.

Бастанжиев Борис Владимирович (1909–1974) – военный летчик резерва из авиационного отряда Н. П. Каманина, 31 марта 1934 года, совершил аварию на самолете Р-5 в 50 км от г. Анадыря, награжден орденом Красной Звезды. Техник **Романовский**.



Митинг в Уэлене около самолета Г. Водопьянова во время Челюскинской эпопеи

Демиров Иван М. – военный летчик резерва из авиационного отряда Н. П. Каманина, 6 апреля 1934 года, совершил аварию на самолете Р-5 в 15 км от г. Анадыря (самолет сгорел), награжден орденом Красной Звезды. Техник **Осипов, Стахов.**

Фарих Фабио Брунович (1896–1985) – летчик резерва, отстранен от полетов Н. П. Каманиным.

Шелыганов Матвей Петрович (1909–1982) – штурман Н. П. Каманина.

Третья группа летчиков, из Хабаровска (3 чел.)

(17–18 марта 1934 года)

Из Хабаровска тройка вылетела 17 марта (Водопьянов «заплутал», вернулся и стартовал 18 марта), самостоятельно стала пробиваться на Чукотку – это более 6,5 тыс. км по воздуху – 3,5 недели до Ванкарема. Перелет из Хабаровска проходил под слоганом «Хоть бы одного успеть вывезти!»

Галышев Виктор Львович (1892–1940) – гражданский летчик

резерва, командир звена, 11 апреля в Анадыре самолет сломался (бензонасос).

Водопьянов Михаил Васильевич (1899–1980) – военный летчик, 12 апреля на самолете Р-5 вывез 10 человек (бортмеханики В. А. Александров и М. Л. Ратушкин). Герой Советского Союза № 6.

Доронин Иван Васильевич (1903–1951) – гражданский летчик, заместитель звена. 12 апреля на самолете ПС-4, бортовой № Л-735 вывез 2 человека (бортмеханики Я. Г. Савин и В. Федотов). Герой Советского Союза № 7.

Четвертая группа, из США

(29 марта – 7 апреля 1934 года)

Леваневский Сигизмунд Александрович (1902–1937?) – гражданский летчик, 29 марта 1934 года вылетев из г. Фэрбенкс, далее в г. Ном (США) на самолете «Флитстер» (17AF Consolidated Fleetster), бортовой «USSR-SL – СССР-Сигизмунд Леваневский», должен был сесть в Уэлене, но полетел дальше, в Ванкарем, в 30 км совершил аварию в районе мыс Онмана. На борту был полпред Г. А. Ушаков. 29 апреля 1934 года на самолете У-2 доставил из Уэлена в бухту Лаврентия хирурга Леонтьева, для неотложной операции по поводу острого приступа аппендицита заместителю начальника экспедиции парохода «Челюскина» Алексею Боброву. Герой Советского Союза № 2, Звезда № 4.

Слепнев Маврикий Трофимович (1896–1965) – гражданский летчик, 5 апреля 1934 года вылетев из г. Фэрбенкс, далее в г. Ном (США) на самолете «Флитстер» (17AF Consolidated Fleetster), бортовой «USSR-MS – СССР-Маврикий Слепнев» (далее, «СССР Н55»), прибыл в Уэлен, затем в Ванкарем. Второй после А. В. Ляпидевского, 7 апреля 1934 года, прибыл в лагерь Шмидта, вывез со льдины 5 человек. Внеплановым рейсом, 12 апреля 1934 г. вывез Шмидта на лечение из Ванкарема в США, на Аляску, в г. Ном. Герой Советского Союза № 5.

Летный персонал

Уильям (Билл) Левари (William Latimer Lavery) (1914–1985) – бортмеханик у М. Т. Слепнева, гражданин США.

Ванкарем, Узлен.

Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину,
Слепневу, Водопьянову и Доронину.

(Редиаграмма)

Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой и как достойными сынами нашей великой родины. Злобим с ходатайством перед Центральным Исполнительным Комитетом СССР:

1. Об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением героического подвига — звания „героя Советского Союза“.

2. О присвоении летчикам Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину,

Слепневу, Водопьянову и Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев — звания „героев Советского Союза“.

3. О награждении орденом Ленина поименованных летчиков и обслуживавших их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалования.

И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов, В. Куйбышев.

Публикации из газеты «Советская Чукотка», 1934

Пилотов Петр Андреевич (1906–1960) – бортмеханик В. С. Молокова, Герой Советского Союза (1943).

Девятников Иван Г. – техник, приборист-электрик.

Грибакин Герман Васильевич (1909–?) – бортмеханик отряда Н. П. Каманина, инженер-конструктор в КБ А. Н. Туполева.

Клайд Армистед (Clyde Goodwin Armitstead) (1902–1997) – бортмеханик у С. А. Леваневского, гражданин США.

Александров В. А. – бортмеханик.

Ратушкин М. Л. – бортмеханик.

Разин Анатолий Константинович (1904–1988) – старший техник отряда Н. П. Каманина.

Савин Яков Григорьевич – бортмеханик.

Аккуратов Валентин Иванович (1909–1993) – штурман на Р-5 отряда Н. П. Каманина.

Аникин Николай Васильевич – бортмеханик М. В. Водопьянова, комендант аэродрома фактории Ванкарем.

Бассейн Флегонт Иванович (1902–1977) – бортмеханик М. В. Водопьянова.

Анисимов Константин – бортмеханик.

Военные:

летчик Горелов,

летчик Пиндюков,

Челюскинцев на льдине остается все меньше

УЭЛЕН, 10. Сегодня самолеты Слепнева, Каманина и Молокова вывели из лагеря Шмидта в Ванкарем 22 человека. Самолеты исправны. Особенно хорошую работу показал летчик Молоков, сделавший в лагерь Шмидта три рейса в один день.

Завтра Слепнев вылетает с пассажирами в Уэлен.

МОСКВА, 29. Ледокол „Красин“ 27 марта в 7 часов утра вошел в Кильскую бухту. Немедленно без задержки ледокол провел ледоход в канал. Из Гамбурга навстречу „Красина“ прибыл советский консул г. Крумин. Когда на борт „Красина“ он провожал его по кавалу, плавание продолжалось 10 час.

В 20 часов „Красин“ вошел в Эльбу и идет в Немецком море. Ему еще предстоит длинный путь через датские проливы — Атлантический и Тихий к Беринговому проливу.

штурман звена Ульянов,
летнаб Леонтьев,
летнаб Белоусов,
техник звена Бураго,
моторист Кальченко,
моторист Недашковский.

Пограничники с Камчатки:

летчик А. П. Светогоров (1904–1935),
штурман И. И. Тесаков,
летчик-наблюдатель Падалко,
авиатехник И. П. Юрченко,
авиатехник Г. Лукичев,
моторист Е. А. Жук,
техник Лысков,
пилот В. А. Шурыгин,
командир звена А. А. Шестов,
летнаб Гридин,
летчик Пармичев,
летчик Гусин,
радист Иванов.

**За спасательную операцию челюскинцев (5 марта – 13 апреля 1934 г.)
семь летчиков стали первыми Героями Советского Союза¹**

№ награждения	ФИО Героя	Особый вклад	Спасение, чел.	Рейсы, кол-во	Тип самолета
№ 1	Анатолий Ляпидевский	Первым обнаружил лагерь челюскинцев 5 марта 1934 года	12	1	АНТ-4, № 1
№ 2 [медаль Звезда Героя № 4 ²]	Сигизмунд Леваневский	В лагерь Шмидта не долетел, потерпел аварию у мыса Он-ман, в 30 км от с. Ванкарем	0	0	«Флитстер» (17-AF Fleetster), бортовой USSR-SL – СССР-Сигизмунд Леваневский
№ 3	Василий Молоков	Внеплановым рейсом, 11 апреля 1934 г. эвакуировал больного Шмидта со льдины в Ванкарем	39	8	P-5
№ 4 [медаль Звезда Героя № 2 ¹]	Николай Каманин	–	34	9	P-5 (самолет Пивенштейна)
№ 5	Маврикий Слепнев	Внеплановым рейсом 12 апреля 1934 г. вывез Шмидта на лечение в США, на Аляску, в г. Ном (Nome)	5	1	«Флитстер» (17-AF Fleetster) бортовой USSR-MS – СССР-Маврикий Слепнев/СССР Н-55
№ 6	Михаил Водопьянов	–	10	3	P-5
№ 7	Иван Доронин	–	2	1	ПС-4 [3 ¹]/Юнкерс W-33

Участники спасения челюскинцев

(5 марта – 13 апреля 1934 года)

Штабной состав

Сталин И. В., Куйбышев В. В., Янсон Н. М., Каменев С. С., Уншлихт И. С., Иоффе С. С., Ушаков Г. А., Петров г., Небольсин А. В., Натауге, Белобородов М. И., Трудюлов, Хворостянский Н. Н., Погорелов Я. Г.

Летный состав

Куканов Ф. К., Ляпидевский А. В., Леваневский С. А., Молоков В. С., Каманин Н. П., Слепнев М. Т., Водопьянов М. В., Доронин И. В., Петров Л. В., Конкин Е. М., Шелыганов М. П., Чернявский Г. М., Пивенштейн Б. А., Бастанжиев Б. В., Демиров И. М., Фарих Ф. Б., Галышев В. Л., Липп Я. С., Болотов Ф. Е., Светогоров А. П., Горелов, Пиндюков С. А., Ульянов, Леонтьев, Белоусов, Падалко В. П., Пармичев М. И., Гусин, Шурыгин В. А., Шестов А. А., Гридин, Линдель М. Я.

Летный персонал

Lavery W. (Левари У.), Armitstead C. (Армистед К.), Пилутов П. А., Руковский М. А., Куров Н. М., Гераськин А., Девятников И. Г., Гри-

Прим. к таблице на стр. 28: Летчик М. С. Бабушкин и бортмеханик Г. С. Валавин 2 апреля 1934 года самостоятельно перелетели со льдины в Ванкарем на самолете-амфибии Ш-2, который был на пароходе «Челюскин».

¹Согласно Постановлению ЦИК СССР «Об установлении высшей степени отличия – звания Героя Советского Союза» от 16 апреля 1934 года. Грамоты ЦИК СССР вручили семи Героям 19 июня 1934 года, дополнительный знак отличия для Героя Советского Союза – медаль «Золотая Звезда» – учреждена Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1939 года.

²Когда в 1939 году вручали Звезду Героя, то родственникам С. А. Леваневского, сам он в то время числился пропавшим без вести, выдали медаль за № 4, а № 2 вручили Н. П. Каманину. В наградном Постановлении ЦИК СССР от 1934 года, Леваневский числился в списке за № 2. Он был любимчиком генерального секретаря ЦК ВКП(б) И. В. Сталина. «За Леваневского и всех Героев Советского Союза», – такой тост произнес И. В. Сталин на торжественном приеме в их честь в 1934 году.

³Самолету присваивался № 4 после сборки из сломанных машин ПС-3/Юнкерс W-33 в Иркутских ремонтных мастерских «Добролета».

бакин Г.В., Александров В.А., Ратушкин М.Л., Разин А.К., Савин Я.Г., Аккуратов В.И., Аникин Н.В., Траутман, Шадрин В.И., Куква С.П., Бассейн Ф.И., Анисимов К.С., Бураго, Кальченко, Тесаков И.И., Нешаковский, Юрченко И.П., Лукичев Г., Жук Е.А., Иванов С.А., Лысков, Осипов, Романовский, Стахов.

Технический состав

Бочек А.П., Шевелев М.И., Красинский Г.Д., Егошин П.Н., Карышев Б.В., Первак В.Е., Бирнбаум Э.К., Силов Е.Н., Шрадер Л.Н., Хаапалайнен Т.Х., Непряхин М.Г., Семенов С.И., Шоломов В.А., Смирнов-Светловский П.И., Григорьев И.В., Карягин И.В., Михайлов А.А., Остапцев А.Б., Бурухин Н.Н., Пономарев П.А., Вага В.А., Сиднев В.П., Каргальсков В.А., Николаев Н.М., Горецкий, Старокадомский Л.М., Кулыгин П.Г., Хват Л.Б., Семушкин Т.З., Ребров А.А., Лукьянов Н.З., Лев А.П., Кривдун Г.Т., Добриев М.Д., Рольтен, Тукай, Емалькот, Рынтенаут.

А также чукчи, эскимосы (сиреникцы, чаплинцы и науканцы), коряки и юкагиры (чуванцы) – все добровольцы, оставшиеся безымянными.

Участники полярного похода на пароходе «Челюскин» 1933–1934 гг.:

Командный состав

Шмидт О.Ю., Бобров А.Н., Копусов И.А., Баевский И.Л., Воронин В.И., Гудин С.В., Марков М.Г., Виноградов Б.И., Павлов В.В., Матусевич Н.К., Иванюк В.В., Загорский А.А., Кренкель Э.Т., Могилевич Б.Г., Мироненко.

Научный состав

Гаккель Я.Я., Лобза П.Г., Стаханов В.С., Ширшов П.П., Шпаковский Н.Н., Факидов И.Г., Хмызников П.К., Простяков С.М.

Творческий состав

Семенов С.А., Решетников Ф.П., Шафран А.М., Трояновский М.А., Новицкий П.К., Громов Б.В., Сельвинский И.Л., Муханов Л.Ф.

Технический состав

Расс П. Г., Кольнер, Стромиллов Н. Н., Иванов А. М., Гордеев В. К., Бабушкин М. С., Валавин Г. С., Канцын А. А.

Судовой состав

Дурасов Г. И., Сергеев Я. В., Ломоносов Н. М., Синцов В. М., Лесков А. Е., Мосолов Г. А., Харкевич А. Е., Ткач М. К., Баранов Г. С., Миронов А. Е.

Машинное отделение

Тойкин Ф. П., Пионтовский А. И., Петров П. И., Колесниченко А. С., Филиппов М. Г., Бармин В. Ф., Мартисов Л. Д., Фетин С. Ф., Нестеров И. С., Апокин А. П., Задоров В. А., Румянцев И. О., Киселев С. Н., Марков Е. Л., Агафонов А. Н., Громов В. Н., Паршинский В. Л., Ульев А. Г., Кутаков Н. С., Кукушкин Б. А., Ермилов Г. П., Мальховский И. И., Данилкин.

Служащие

Сергеев Ф. С., Морозов Ю. С., Козлов Н. С., Агапиков В. М., Шуша А. Д., Горская А. А., Буркова Е. Н., Милославская Т. А., Рудас А. И., Лепихин В. С.

Зимовщики на о. Врангеля

Буйко П. С., Буйко (Кожина) Л. Ф., Буйко А. П., Комов Н. Н., Ковмова О. Н., Рыцк В. И., Рыцк З. А., Васильев В. Г., Васильева (Дорфман) Д. И., Васильева К. В., Белопольский Л. О., Сушкина А. П., Никитин К. А., Прокопович Е. С., Погосов А. Е., Гуревич В. Е., Иванов С. А., Зверев А. И., Кожин К. Ф.

Строители на о. Врангеля

Ремов В. А., Николаев И. К., Березин Д. И., Березин М. И., Соколин П. Н., Скворцов Ф. Я., Баранов В. М., Кулин Н. Н., Кудрявцев Д. И., Воронин П. И., Голубев В. С., Юганов А. И.

Поднимут ли на свет пароход «Челюскин»?

**ВОСЕМЬДЕСЯТ ЧЕТЫРЕ ГОДА ПАРОХОД ОКРУЖЕН РАЗНЫМИ ЛЕГЕНДАМИ
И ДО СИХ ПОР НЕДОСТУПЕН ДЛЯ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ**

13 февраля 1934 года пароход «Челюскин» затонул во льдах Чукотского моря с координатами: 68°18'19.97" с. ш., 172°49'03.06" з. д. (68R18' сев. и 172R51' зап. – такие данные получил Яков Гаккель – геодезист экспедиции «Челюскина» 14 февраля 1934 года) на глубине 49,8 м в 80 милях от мыса Ванкарем.

Точные данные удалось установить с помощью наземной радионавигационной системы (РНС) «Марс-75», предназначенной для обслуживания Северного морского пути. Тем не менее 84 года пароход окружен разными легендами и до сих пор недоступен для исследователей. Но почему его нельзя поднять?

Подъем «Челюскина» был запланирован в 1936 году (начальник Федор Бауман, главный инженер Конслер), но по неизвестным причинам от плана отказались. Сам Отто Шмидт отрицательно отзывался об этой идее: «Предположение ЭПРОН* поднимать «Челюскина» считаю несерьезным, рекламным (зачеркнуто). Проверьте, сообщите, какими средствами предполагают делать...» – из телеграммы в Севморпуть.

В 1974 году экспедиция (начальник Евгений Даниловцев) в



Члены экспедиции «Челюскин-70», в ходе которой было найдено место затопления легендарного парохода, 2006

Чукотское море на теплоходе «Степан Малыгин» уточнила координаты затонувшего судна. На первый подводный поиск запланировали снарядить экспедицию (организаторы Эдуард Гершевский, Виталий Каштанов) только в 1975 году. Осуществлена она была в 1979 году (начальник Олег Михеев – судно «Максимов», руководитель Валентин Герасимов – судно «Маяк»). Подняты на поверхность спинка кровати, фрагмент леерного ограждения палубы, несколько болтов и гаек.

В 1980 году подводная лодка ВМС якобы посетила ориентировочную точку нахождения затонувшего парохода «Челюскин». Один из офицеров подводной лодки – водолаз Генрих Костин сообщил в Магаданский клуб подводного плавания, что через иллюминаторы были видны обрывки тросов, зацепленные водолазами за металлические конструкции затонувшего парохода.

В 1989 году хабаровская редакция газеты «Молодой дальневосточник» тоже организовывала экспедицию (инициатор писатель Павел Халов, начальник Сергей Мельников, судно «Дмитрий Лаптев») и даже отправила в Чукотское море собкора «МД» Вадима Наймана, который после выдал в газете публикации.

Новая подводная археологическая международная экспедиция «Челюскин-70» (руководитель Олег Кожемяко – тогда губернатор Корякского автономного округа, начальник Алексей Михайлов, ученый секретарь Иосиф Рабинович, суда «Академик Лаврентьев» (2004), «Рогачево» (2006), организаторы Российская академия наук и Русский подводный музей) в современной России также дважды пыталась найти пароход: в 2004 и 2006 году. Последняя попытка увенчалась успехом. Водолазы спускались пять раз.

«Нормально сохранившийся корпус «Челюскина» лежит на глубине 49,8 метра на ровном киле... Работать на глубине в условиях видимости не более полуметра и при температуре минус пол-

Основные характеристики парохода «Челюскин»:

длина – 92 м
ширина – 16,5 м
глубина – 7,4 м
грузовместимость – 4594 м³/т
полная грузоподъемность судна – 4500 т
тоннаж брутто – 3607,27 т
тоннаж нетто – 3088,36 т
крейсерская скорость – 12,5 уз.

тора градуса, было очень сложно даже при подсветке мощными лампами... Мы продвигались практически на ощупь. Примерно 20 минут находились на грунте, не считая времени всплытия и декомпрессии – корпус парохода виден фрагментарно только там, где был освещен прожекторами, вообще-то он примерно на три метра ушел в ил...», – сообщал СМИ Алексей Кошелев – один из водолазов (еще были Алексей Михайлов, Александр Федосеев) экспедиции «Челюскин-70».

В 2007 году в фирме «MAN Diesel SE» – «MAN Burmeister og Wain» – правопреемнике «Burmeister og Wain» (B&W) в Копенгагене (Дания), где в 1933 году и был построен «Челюскин» (первоначальное название «Лена», класс «+100 A1 strengthened for navigation in ice» – усиленный для навигации во льдах, порт приписки – Владивосток) провели экспертизу поднятых фрагментов корабля: стойки леерного ограждения шлюпочной палубы и вентиляционной решетки. Экспертиза подтвердила: «детали являются оригинальными». С тех пор прошло более десяти лет – и снова тишина!

Последний челюскинец инженер-физик – екатеринбургский профессор Ибрагим Гафурович Факидов, возглавлявший лабораторию электрических явлений в Свердловском институте физики металлов, скончался 5 марта 2004 года. Больше свидетелей нет.

Поднимут ли когда-нибудь на свет пароход «Челюскин»?

* * *

Из докладной записки Клуба подводных исследований и путешествий Дворца культуры им. Ленсовета в Ленинграде в ЦК ВЛКСМ (1975 г.):

Состояние судна и его положение на грунте

Вероятней всего, что судно засосало в грунт на 5–6 м, то есть по ватерлинию. Мачты поломаны во время катастрофы. Возможны повреждения передней части надстройки (ходовой рубки), трубы, грузовых стрел и палубных механизмов из-за воздействия льда при погружении корабля.

Перемещение корабля на грунте под действием паковых льдов и, соответственно, дополнительные разрушения надстройки и корпуса маловероятны, что подтверждается практическим совпадением координат, полученных в 1934 г. Гаккелем (на другой день после катастрофы) и уточненных в 1974 г. Ржавление предполагается незначительным.

Каюты ботдека (надстройки), принадлежавшие научным сотрудникам экспедиции, начальнику экспедиции О. Ю. Шмидту, капитану Воронину, а также кают-компанию с библиотекой и радиорубкой ожидается найти неразрушенными. Доступ в эти каюты относительно несложный. Разрушение левого борта сжатием льдов 13 февраля 1934 г. на уровне кают твиндека (под верхней палубой), в принципе, облегчает проникновение аквалангистов в каюты этой палубы.

В целом, есть основания полагать, что для обследования поиска и подъема документов и экспонатов корабль находится в удовлетворительном состоянии.

Документы и экспонаты

На судне остались:

- два вахтенных журнала (в каютах капитана и старшего помощника);
- судовая документация (в каюте главного механика);
- стационарные передатчики и приемники, измерительная аппаратура (в радиорубке);
- судовая библиотека;
- документы группы зимовщиков, отправляющихся на о. Врангеля (в каюте Ремова В. А.);
- продукты питания и часть снаряжения, предназначенного для зимовщиков о. Врангеля;
- личные вещи челюскинцев (во всех каютах).

Можно предполагать, что в кормовом трюме или недалеко от него сохранились останки Б. Могилевича.

В настоящее время накоплен значительный опыт подъема и

реставрации документов, пролежавших в морской воде несколько десятилетий.

Это дает основание считать, что поднятые с парохода «Челюскин» документы могут быть прочитаны. Наиболее благоприятный период проведения экспедиции аквалангистов июль-август начало сентября.

Экспедиция по обследованию парохода «Челюскин» технически осуществима, целесообразна и представляет общественный и исторический интерес.

* * *

Архив

В 1936 году эпроновцы начнут подъем «Челюскина»

Начальник Дальневосточного ЭПРОНа тов. Бауман¹ и главный инженер Конслер составили проект подъема «Челюскина». Проект одобрен главным управлением ЭПРОНа тт. Бауман и Конслер составляют детальный план подъема со всеми необходимыми расчетами.

¹Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН) – государственная организация в СССР, занимавшаяся подъемом судов и подводных лодок. Основана в 1923 году (приказом по ГПУ от 2. 11. 1923 г. № 463 опытная глубоководная партия была преобразована в ЭПРОН с подчинением общему отделу ГПУ; экспедиции присваивается ранг пограничной флотилии), в 1932 году – создана Отдельная дальневосточная партия – начальник Ф. М. Бауман, в дальнейшем преобразованная в Тихоокеанскую экспедицию с базированием во Владивостоке, а в 1942-м – преобразована в Аварийно-спасательную службу ВМФ СССР. Отдельная Дальневосточная партия ЭПРОН осуществила сложный подъем парохода «Сишан» (водоизмещение 1200 т), ледокола «Богатырь», спасла транспорт «Сталинград» (водоизмещение 3500 т).

Федор Мартынович Бауман (1902–1938) – уроженец Енисейской губернии (Красноярский край), проживал во Владивостоке, интендант 1-го ранга (приказ № 01671/п от 20. 05. 1936 г.), с 30. 03. 1932 г. начальник Тихоокеанской экспедиции подводных работ – начальник дальневосточных партий ЭПРОНа Морских сил Дальнего Востока (ТОФ). Арестован 21 августа 1937 г., обвинен в шпионской деятельности (архивное дело П-31966), расстрелян 26 мая 1938 г. в Хабаровске. Реабилитирован 18 января 1958 г.

Но плану «Челюскин» будет поднят целиком. Метод подъема смешанный. Основное – это подача воздуха внутрь судна для сжатия воды, если только палуба парохода обеспечит непроницаемость, при которой подача воздуха будет превышать его утечку.

Во все трюмы будут введены и продуты мягкие 70 100-тонные понтоны, что также даст плавучесть судна на 1500 тонн. По обоим бортам парохода будут проведены понтоны особой конструкции.

Для полной гарантии и успешности поддержания судна будут проведены шесть 200-тонных жестких понтонов, которые по своей конструкции и крепости вполне поддержат пароход на поверхности воды во время буксировки в порт-убежище, если заделка пробоин на месте подъема будет невозможна.

Заделку пробоин, люков и отверстий предполагается провести путем замораживания (способ, примененный при подъеме затонувших германских кораблей).

Для буксировки парохода до Владивостока заделка пробоин будет проведена путем заварки, с накладной жестких стальных пластырей и подводной бетонировки.

Подъем «Челюскина» будет проведен в 1936 году.

Наиболее удачное время для подъема июль август, так как район гибели «Челюскина» в это время свободен от льдов и Чукотское море свободно от льдов от Берингова пролива до меридиана Колючинской губы и до 70 градусов северной широты.

Вес «Челюскина» 2550 тонн. Подъем его будет сопряжен с исключительным напряжением и трудностями. Дальневосточный ЭПРОН намечает закончить подъем «Челюскина» в 2 с половиной месяца.

«Советский Сахалин», 27.09.1935.

Соленый чай для челюскинцев

ПРАВДА ЖИЗНИ И НЕМНОГО СВОБОДЫ СЛОВА:
О ЧЕМ НЕ ПИСАЛИ ГЕРОИ

«Хабаровск, 10 июня 1934 г. («Молния» корр. «Правды» Мануйлов). Сегодня необычайное торжество в столице ДВК – приезд отважных челюскинцев и героев-летчиков. Ранним утром трудящиеся города и ближайших колхозов вышли на празднично украшенные улицы города.

Задолго до прихода экспресса к вокзалу тронулись колонны ударников заводов, добившихся этой чести в соревновании. Площадь Свободы [ныне им. Ленина] заполнена рабочими демонстрациями.

Экспресс подходит к вокзалу. Оркестр играет «Интернационал». Громким «ура» встречают трудящиеся Хабаровска челюскинцев и пилотов-героев. Из вагона выходит Бобров [помощник начальника экспедиции по политической линии, во время пребывания на льдине после болезни начальника Отто Шмидта – назначен начальником экспедиции], за ним – Воронин [капитан «Челюскина»]. Они принимают рапорт от начальника почетного караула. Секретарь крайкома Лаврентьев приветствует челюскинцев.

Краткий митинг. От имени трудящихся города челюскинцев и пилотов приветствует председатель горсовета. С ответной речью

выступил тов. Копусов [зам. нач. экспедиции]. Митинг продолжался на площади Свободы.

Челюскинцы уезжали на вокзал группами. По обеим сторонам шоссе вместе с ними двинулись массы. Появились танцоры. Оркестр играет вальс, «Яблочко», «Барыню». Один, другой, третий челюскинцы выходят на круг, танцуют. Вот танцует Молоков [Герой Советского союза, летчик-спасатель челюскинцев], рядом с ним машинист корабля. Веселье продолжается до последней минуты, когда раздается протяжный гудок паровоза».

Так встречали челюскинцев по всей стране. Челюскинцы – пассажиры и команда парохода «Челюскин» два месяца провели на льдине в Чукотском море.

В Москву!

Ледовый лагерь Шмидта (возглавлял его начальник экспедиции Отто Шмидт) крутило и вертелo в неизвестном направлении, пока 5 марта его не обнаружил летчик Анатолий Ляпидевский – будущий первый Герой Советского Союза. Семь летчиков вывезли со льдины всех челюскинцев.

Челюскинская эпопея завершилась 13 апреля 1934 года. Все герои после сборов с Чукотки (бухта Провидения, 21 мая) на пароходах «Смоленск» и «Сталинград» отправились на Камчатку (28 мая), далее во Владивосток (7–9 июня), а оттуда на специальном литерном поезде (специальный пассажирский состав из купейных вагонов и вагонов повышенной комфортности) – до Москвы!

19 июня 1934 года челюскинцам устроили торжественную встречу с «дождем листовок» и проездом в открытых машинах по главным улицам столицы – по такому же сценарию, как встречали в Нью-Йорке в 1927 году летчика Чарлза Линдберга (Charles Lindberg), первого, кто в одиночку перелетел Атлантический океан (беспосадочный трансатлантический полет из Нью-Йорка в Париж, с континента на континент, хотя до него через Атлантику ле-

Лагерь Шмидта... на макете

Хабаровск, 8 июня. (Роста). В Хабаровске закапчиваются приготовления к встрече героев Арктики. Возле Дома советов сооружен грандиозный макет лагеря Шмидта на льдине. Площади, сады и отдельные дома украшаются. Предприятия города выделяют триста лучших ударников, которые пойдут в первой колонне для встречи челюскинцев.

Поезд идет отлично!

Ст. Ерофей, 12 июня, Забайкальская жел. дор. («Молния» специального корреспондента «Правды» Л. Хвата). С Уссурийской железной дороги поезд челюскинцев перешел на Забайкальскую дорогу. И здесь на всех станциях и днем и ночью продолжаются горячие встречи. На одной станции колхозники ночью привезли подарок – 300 килограммов меда. Поезд идет отлично.

тали экипажи 66 раз, начиная с 1919 года). Награждения, банкеты челюскинцев описали в фельетоне «Чудесные гости» в «Правде» (№ 176, 28 июня 1934 г.) Илья Ильф и Евгений Петров. Это была правда жизни и немного свободы слова...

Спасение и триумфальное возвращение челюскинцев в Москву кроме корреспондента «Правды» – «короля репортеров» Льва Хвата освещал специальный корреспондент газеты «Известия» по ДВК и хабаровской «Тихоокеанской звезды» (зам. редактора) Петр Кулыгин (1906–1938) – непосредственные участники челюскинской эпопеи (Кулыгин был прикомандирован к экипажу летчика Бориса Пивенштейна и отправился на спасение челюскинцев на пароходе «Смоленск» из Владивостока раньше всех, а Хват шел на «Сталинграде» позже, вместе с летчиком-пограничником Александром Светогоровым). Так вот, потом Кулыгин напишет «Повесть о героях», а Хват – «Три путешествия к Берингову проливу». Правда, главный вопрос остался в воздухе: как че-



Группа челюскинцев в Кремле после награждения, Москва, 1934

люскинцы могли два месяца продержаться на льдине, в соленом Чукотском море, без пресной воды? Ладно, еды и топлива – угля – у них хватало, но что они пили?

Еще не вымерзла соль

Известно, что до высадки на лед «Челюскин» дрейфовал вместе с экипажем в течение почти пяти (!) месяцев, а последний раз, где корабль мог бы заправиться пресной водой, – это Мурманск, откуда «Челюскин» ушел в свой последний путь 2 августа 1933 года.

На судне имелись запасы: 2995 тонн угля, 500 (!) тонн воды и продовольствие (его должно было хватить на 18 месяцев). Также корабль взял на борт трехгодичный объем снабжения для острова Врангеля. А для того чтобы экипаж корабля мог питаться свежим

мясом, на борт приняли 26 коров и 4 поросенка. Но пресной воды явно не хватало!

«Курица напиться не сможет, негде...», – в шутку грустил капитан «Челюскина» Владимир Воронин.

Зоолог на пароходе «Челюскин» Владимир Стаханов: «...Горячая работа шла по палубной части. За время рейса вся вода была израсходована, и уже от острова Колючина [22 сентября 1933 года] мы вынуждены были растапливать лед и добытую таким образом воду перекачивать в водяные баки парохода. И на зимовке вопрос о заготовке воды был не менее важен, чем экономия угля. На левом борту парохода, на спардеке [верхняя палуба], печники Николаев и Березин сложили большую кирпичную печь, в которую был вмурован большой котел на полтонны воды. Котел этот смастерили из бензиновой бочки, от клапана котла внутрь судна отвели систему шлангов – и «снежно-ледовый водяной завод» был готов. В короткие сумерки бессолнечного дня все свободные от судовых работ люди выходили на лед. Они разбивались на три группы – заготовщиков, возчиков и грузчиков – и приступали к работе».

И в продолжение: «Заготовщики облюбовывали торос побольше и принимались откалывать от него ломом и пешнями огромные куски льда. Возчики грузили лед на сани и подвозили его к борту судна, а там, перегрузив ледяные глыбы на специальные сетки, ручной лебедкой поднимали лед на палубу. Шутливая перебранка и смех стояли вокруг, и под этот смех и шутки незаметно на палубе у снеготаялки скапливались большие запасы льда – будущей воды для котлов, бани и питьевого танка. Работа снеготаялки шла круглые сутки...»

А вот что описывал сменщик начальника станции на о. Врангеля Петр Буйко: «Громоздкая деревянная лестница спускается с кормы «Челюскина» на лед. По ней ходим на заготовку льда для пресной воды. Ярко-зеленый лед – недавнего происхождения. Он соленый, для питья не годится. Слишком мутно-белый лед – значит еще не вымерзла соль. Откалываем куски, пробуем на язык. Миг... и шершавая кожа языка примерзла к льдинке. Отрыва-

ешь...кровь. Потом научились. Осколок надо нагреть в руке, потом совать в рот...»

Все же кололи лед и топили воду. Петр Буйко продолжает: «Как струны дрожат и звенят ломы от удара. Растут груды наколотой твердой воды. Ездовые еле успевают отвозить на тобагенах [род саней, принятый в Канаде и на Аляске, их форма – корыто с загнутым кверху носом; тобагены проектировались и производились на «Челюскине» под руководством Виктора Ремова – главного инженера] наколотые куски, а мы поторапливаемся, идем от ропака к ропаку. Когда у борта вырастает гора белого антрацита, все переключаются на подачу. Ручная лебедка крутится четырьмя молодцами, и медленно плывет в воздух сетка, груженная льдом. Поднявшись на уровень верхней палубы, она замирает. Люди на верхнем специальном помосте подтягивают навесу груз к себе. Отпущенный с лебедки, он шарахается на площадку прямо к специально устроенной плавильной печи. И так сетка за сеткой, подъем за подъемом. Будет вода – будет баня, будет пища...»

А матрос-челюскинец Александр Миронов рассказывает о самом процессе: «С левого борта судна, на спардеке, печники Николаев и Березин сложили из кирпича большую круглую печь, вмуровав в нее железную бочку. Так был сооружен в шутку названный нами «копильно-плавильный завод»: в нем топили лед, заготавливая пресную воду для судовых котлов, питья, прачечной и бани».

Утром – чай, вечером – чай

Из дневника 20-летнего печника «Челюскина» Михаила Березина уже на льдине 13 февраля 1934 года: «Начали строить палатки, где и переночевали. Нас помещалось 12 человек. На другой день – воды попить нет и посуды – тоже, чтобы нагреть воду из льда. Поели галет, но мало. Насобирали кое-какой посуды, наделали из консервных банок кружек...Трудно было с питьевой водой. Ломами и пешнями глыбы льда раскалывались на небольшие куски и на огне превращались в пресную воду».



Группа челюскинцев и героев летчиков СССР с членами правительства после награждения ЦК КПСС, Москва, Кремль, 1934

Продолжение от Березина: «Наш рацион был не слишком обильный: утром – чай, в полдень – обед из одного блюда – консервный суп или каша, вечером – ужин и опять чай, который грели сами в палатках. Старостам палаток выдавался сухой паек, на три дня – банка сгущенного молока, каждому четвертому – поочередно – банка рыбных консервов, затем – немного сахара, конфеты, галеты, иногда сыр, свинина. Раздавали муку, из которой пекли на примусах лепешки. Потом, когда в железной бочку оборудовали «хлебозавод» очень хитрого устройства, – стали печь лепешки на весь коллектив».

Машинист первого класса Леонид Мартисов: «Как только вступили на льдину, мы занялись сооружением камбуза [кухни]. Он представлял собой обыкновенный треножник, на который был подвешен спасенный с «Челюскина» медный котел. Это было очень

неудобно. Ветер относил пламя от котла, лед под котлом таял и проваливался, повар замерзал...»

Еще из воспоминаний Мартисова: «Через несколько дней был готов настоящий камбуз – крытое помещение, в котором были установлены и котел для варки пищи и водогрейка. Устроено все было очень просто. В железной бочке из-под бензина сбоку внизу вырубил отверстие для топки. В верхнем дне вырубил дыру для медного котла. С противоположной стороны от топки сделали отверстие для выхода газов. Рядом с этой бочкой поставили вторую с вырубленным верхним дном. Эту вторую бочку мы обложили кирпичом, оставив промежуток между бочкой и кирпичом в четыре дюйма. Это был дымоход, через который проходил дым от суповарки. Дым обогревал вторую бочку, служившую водогрейкой, и выходил на воздух. Прежде чем растопить огонь в суповарке, обычно в водогрейку накладывали лед. Огонь нагревал котел, в котором варился суп, а горячие газы нагревали водогрейку. Экономя топливо, мы одновременно получали и суп и воду...»

И вроде зажили и на льдине. Заместитель начальника экспедиции Алексей Бобров даже пробовал варить какао. «После приготовленного им как-то утром какао, которое из-за горечи и пригара нельзя было пить, он потерпел неудачу на кулинарном приеме. Отто Юльевич [Шмидт] со свойственной ему деликатностью все же выпил немного этой жареной жидкости...», – вспоминали челюскинцы.

Вся команда пьет соленый чай

Но правду о пресной воде раскрыл лишь оператор «Союзкинохроники» Марк Трояновский (он вместе с коллегой Аркадием Шафраном были участниками экспедиции «Челюскина», но Трояновский, дабы спасти уже отснятый материал, 3 октября 1933 года, когда корабль окончательно сковал битый лед, вместе с приехавшими чукчами на собачьих упряжках – отправился на «боль-

шую землю» – в село Нутэпэльмен у Чукотского моря, а затем в с. Ванкарем; с ним уехал и поэт Илья Сельвинский).

Вот что Трояновский вспоминал о той поездке: «Отвоевали у судового врача лазаретную ванную под лабораторию, каюту на правом борту. Но когда вся команда пьет соленый чай, то выделить стакан пресной воды на нужды оператора невозможно. При этом были известны случаи, когда пленка, пролежавшая без прояски месяц, возвращалась к своему прежнему девственному состоянию, теряя следы снятого. На «Челюскине» обработать пленку не вышло – через несколько дней похода основная пресная цистерна была подсолена. Если вода была не соленая, то с примесью ржавчины, из-за чего пробы после промывки покрывались густым налетом...»

Получается, челюскинцы пили соленый чай! И об этом ни слова...

Как рассказали в Хабаровском отделении Русского географического общества (РГО), чем старше лед, тем меньше его соленость, так как соленый рассол при каждом таянии стекает в море. Свежий морской лед – мутный, а стареющий – совершенно прозрачен, он голубой. Многолетние льды имеют соленость от 1 до 0,01‰, т.е. практически могут считаться пресными. Хотя соленость морского льда примерно в четыре раза меньше солености воды, но морской лед все равно немного солоноватый.

В весенне-летний период поверхность плавучих льдов покрыта озерами талой пресной воды. Зимой, для получения питьевой воды пригоден только старый морской лед, который можно отличить по синеватому цвету, сглаженным очертаниям и блеску. Молодой лед, имеющий темно-зеленую окраску, содержит ячейки с рассолом, что делает его совершенно непригодным для получения питьевой воды. Источником пресной воды на дрейфующих льдах также может стать и верхний слой снежного покрова.

Морская Комплексная Арктическая Экспедиция (МАКЭ), которая ведет свою исследовательскую деятельность в Арктике с 1986 года установила, что поморы первыми освоили мореплавание в ледовой обстановке, и у источников пресной воды они ста-

вили многометровые кресты. Они потом попали в лоции и очень облегчали плавание тем, кто выходил в суровые северные моря.

Сегодня полярникам пресную воду привозят самолетами.

Челюскиниада

Художник Федор Решетников (помните его картину «Опять двойка»?!) так описывал свою поездку на «Челюскине»:

«Чудили мы, как могли. Кренкель [старший радист экспедиции, а позывной сигнал радиостанции парохода был RAEM], Матусевич [старший механик] и Марков [второй помощник капитана] пили очень много чаю. Однажды я им говорю: «Давайте это дело вынесем в массы, объявим соревнование: кто больше чаю выпьет». Те согласились. И начали мы вести подготовку; они тренировались каждый день, а я начал рекламировать.

Вначале была вывешена афиша: «Алло, алло! Скоро!! Макрема-т!!!» И больше ничего.

Что такое Макрема-т? Никто не знал. Спрашивают у меня. Я тоже «ничего не знаю».

На другой день вывешиваю новую афишу, более подробную, о том, что дирекция, не жалея затрат, послала самолет за Макрема-том.

И по радио сообщаю: «Скоро будет Макрема-т».

Шесть дней ежедневно вывешивались афиши с самым разнообразным текстом. Афиши были и со стихами.

Тройка усиленно тренировалась. Я к ним часто подходил: «Как у вас дела?»

Кренкель, вытирая лоб, говорит: «Да вот, одиннадцатую перевернул, больше не могу».

А Матусевич, красный, вспотевший: «Я, наверно, откажусь, не могу за ним угнаться».

Начал его уговаривать: нельзя дело бросать, раз начали, надо доводить до конца. Публика заинтересована, ждет.

Реклама была разнообразной. Я вывешивал листовки в коридорах, в каютах с такими стишками:

*«Не хочу я шоколад,
А пойду на МакреMAT.
Эй вы! Как вас? Виноват!
Скоро ль будет МакреMAT?»*

Разработали предварительно программу выступлений: вначале все пять патефонов, которые были на борту «Челюскина», заряжая разными пластинками, и они одновременно начинают играть; это выход гладиаторов: Маркова, Кренкеля, Матусевича – Ма-Кре-Мат; все участники входят в черных масках в кают-компанию, садятся за большой стол – каждый против своего чайника; они в белых халатах, с полотенцами – в полном обмундировании; все результаты этого соревнования должны объявляться через рупор публике.

МакреMAT должен был начаться в тот день, когда с утра начался аврал, околка ледокола. Это было у острова Колючина. Аврал продолжался семь дней, и МакреMAT сорвался – ничего не вышло. У меня все время спрашивали, где МакреMAT. Я говорил, что аврал это и есть МакреMAT. Все обижались за надувательство...»

Что ели и пили полярники

Исследователь Арктики Николай Урванцев (1893–1985) так описывал, что ели и пили полярники в 30-х годах:

«Обед состоит из супа, изготовленного по особому рецепту, который мы изобрели еще осенью. В котелок с водою закладывается в зависимости от числа едоков несколько банок мясных консервов, в данном случае три, немного сухих овощей и пеммикан из расчета дневной порции 200 г на человека.

Пеммикан для людей, также полученный от датской фирмы Расмусен, в отличие от собачьего, по качеству превосходен. Он состоит из мясного порошка, молотых сухарей, жиров и риса, смешанных примерно поровну.

Единственный недостаток пеммикана – это примесь, по-ви-

димому, шоколада, придающая ему сладковатый привкус, но в общей массе с мясными консервами это не так уж заметно.

Прибавив еще изрядное количество сливочного масла и риса, после 10–15-минутного кипячения получаем превосходный по вкусу и питательности густой полярный суп, вернее кашницу. Она пользуется у нас исключительной популярностью.

Сидя на санях, усталый и продрогший после 10–12-часовой тяжелой работы на ветру и морозе, мечтаешь о таком обеде как о недостижимом блаженстве. Поэтому-то суп и носил у нас специальное название, какого нет, вероятно, ни в одном кулинарном руководстве, «суп-мечта»...

Но как ни велики бывали наши аппетиты, всю порцию съесть было невозможно, тем более что к супу полагались еще галеты. Половина его поэтому оставалась к завтраку.

После обеда выпивали еще по 1–2 кружки чая с сахаром, молоком, ложкой коньяку, галетами и маслом. Желаящие добавляли сюда какао и некоторое количество сливочного масла.

Впрочем, этот чудовищный напиток готовился преимущественно утром и во время дневных остановок, которые мы иногда делали при длительных переходах, главным образом с целью дать передышку собакам. Тогда обычно в наскоро разбитой, если было ветрено, палатке и грелся чай. В кружку засыпали на треть и больше сухой молочный порошок – лактоген, 5–10 ложек сахара, столько же какао и основательный кусок, граммов 50–60, сливочного масла.

Все это заваривали кипятком, размешивали, и получившееся хлебово консистенции густой сметаны (мурцовка, как мы его называли) выпивали по 1–2 кружки с галетами. На «верхосытку» и для устранения жажды дополнительно выпивали еще по кружке крепкого чая. После такого завтрака можно было вполне ехать и работать 5–6 часов на любом морозе...»

Как «короб» Павла Гроховского спас челюскинцев

**ВАСИЛИЙ МОЛОКОВ: МЫСЛЬ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПАРАШЮТНЫХ
ЯЩИКОВ ВОЗНИКЛА У МЕНЯ ЕЩЕ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ, КОГДА НАМ ДАЛИ
30 ПАРАШЮТОВ. ОНИ ОКАЗАЛИСЬ НЕНУЖНЫМИ. НУ, А ЯЩИКАМ ЧЕГО Ж
ПУСТОВАТЬ?**

Мало кто знает, что успех спасательной операции 104 челюскинцев, оставшихся на льдине в Чукотском море, заключался в простом фанерном цилиндре ПД-КОР изобретателя Павла Гроховского.

Дядя Вася», так звали Василия Молокова (1895–1982), одного из самых взрослых летчиков, ему было уже 39 (на Чукотке его прозвали «Старик»), вспоминал:

«10 и 11 апреля оказались решающими днями. Каманин и я, словно соревнуясь, летали непрерывно и вывезли более 50 человек. В те дни мы значительно увеличили «пассажировместимость» своих двухместных Р-5. Быстро подсчитав, что по 3 человека за рейс летать придется очень много, стали сажать пассажиров в подкрыльевые парашютные ящики.

Если 7 апреля лететь в них никто не захотел, то 10-го первым в ящик сел сухопарый матрос: «Засаживали туда головой вперед, складывали человеку руки и, как торпеда Уайтхеда, вталкивали в

узкий ящик... Лежать ему было не особенно просторно, но, пожалуй, лучше, чем четверым сидеть в одной кабине».

Я попытался даже пристроить одного у себя на коленях и педалях, но от этой идеи пришлось отказаться. За один рейс вывозили 4–5 и даже 6 человек, причем в парашютные ящики садились охотнее, чем в кабину. Даже очередь потом образовалась.

Мысль об использовании парашютных ящиков возникла у меня еще во Владивостоке, когда нам дали 30 парашютов. Они оказались ненужными. Ну, а ящикам чего ж пустовать? Я заполнил их бидонами с бензином, испытал ящики в пути и в Ванкареме, понял, что идея моя пройдет, осуществится. Конечно неудобств для пассажира много, но кто считается в таких случаях с отсутствием комфорта? И я со спокойной душой сажал людей в грузовые мешки. Эти ящики привязывались под плоскостью крыла очень крепко и оторваться в воздухе не могли. В этом у нас не было сомнения. Трудно сказать, как люди там себя чувствовали, – я там не сидел. Но думаю, что неплохо.

Недавно я слышал рассказ одного моего «парашютного пассажира» – машиниста Мартисова. Он передал все ощущения своего полета. Могу привести его слова:

«Как я себя чувствовал во время моего довольно необычайного путешествия? Чувствовал себя очень хорошо. Главное требование, которое предъявлял Василий Сергеевич тому, кто полетит в футляре, это быть худым. Я как раз этим требованиям отвечаю. Сложил руки по швам, двое товарищей взяли меня, подняли и втолкнули в футляр головой вперед. Отверстие закрыли, и машина пошла. Для обмена воздуха в футляре есть специальный волчок.

При подъеме с аэродрома жутко трясло: било то затылком вверх, то носом вниз. Потрясло, потом чувствую: стало спокойно – значит, машина в воздухе.

Я сам механик, поэтому меня интересовала работа мотора. Слышу – работает замечательно. Во время полета я только боялся – а вдруг в крышке, которая неплотно закрыта, окажется дырка, в которую можно вылететь. Но все мои страхи оказались напрас-

ными. Прилетел вполне благополучно. Вытащили меня за ноги – и все в порядке».

А матрос Миронов говорил мне, что он даже пел в ящике – значит, жить можно...»

Фанерный овальный грузовой цилиндр ПД-КОР – расшифровывался просто: подкрыльевой подвес-короб. Придумал его военный летчик и изобретатель Павел Гроховский (1899–1943). В 1933 году он возглавлял Особое конструкторское бюро по военным изобретениям (Осконбюро) ВВС. Свои опыты он чаще всего проводил с самолетом Р-5, которые как раз и стали «спасателями челюсцинцев».

ПД-КОР появился в 1932 году и предназначался для размещения до 135 кг грузов под крыльями самолета и в просторечие назывался грузовым ящиком. Подвешивался короб под крыльями на штатных бомбодержателях, и мог сбрасываться на парашютах. Изготавливался из фанеры, а его размеры были произвольными и определялись из возможности перевозки людей.

Кстати, этот же Павел Гроховский предложил Отто Шмидту – руководителю челюсцинского ледового лагеря, уже после их спасения, сделать непотопляемую полярную станцию.

Произошел примерно такой разговор:

– А почему бы, Отто Юльевич, вам не использовать для высадки полярников на льдину специальные планеры? Ведь мы можем построить их на материке, заранее подготовить фюзеляжи под жилища, лаборатории, радиостанции, склады, даже теплые туалеты.

– Это перспективно?

– Вполне осуществимо. Нужен только заказ на работы и санкция моего руководства...

К 1937 году Гроховский подготовил чертежи и модель «непотопляемой полярной станции» в виде огромного шара, но в жизнь этот проект так и не воплотился... А спасательная операция по воздуху челюсцинцев – осталась, пожалуй, неповторимой и уникальной.

Последняя из челюскинцев

16 июля 1933 года ледокольный пароход «Челюскин» вышел из северной столицы СССР, по маршруту «Ленинград – Мурманск – Владивосток» и должен был пройти его по Северному морскому пути за одну летнюю навигацию. На корабле было 112 человека на борту.

На зимовку на остров Врангеля направлялись геодезист, научный сотрудник Всесоюзного арктического института Василий Гаврилович Васильев с женой Доротеей Ивановной, по специальности модельщицы, участницы чукотско-анадырской экспедиции 1931–1932 годов. В походе на «Челюскине» 31 августа 1933 года у них родилась девочка, которую назвали в честь места, где она появилась – Карского моря – Кариной. Карина Васильевна Васильева (в замужестве Микеладзе) жива и сейчас! Ей 85 лет. Мы ее нашли.

Она участница героической челюскинской эпопеи, ведь пассажиров и экипаж парохода «Челюскин» пришлось спасать, по Северному морскому пути «Челюскин» так до конца и не прошел. 13 февраля 1934 года в Чукотском море в результате сильного сжатия «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул. Лагерь Шмидта (по имени руководителя экспедиции Отто Юльевича Шмидта) остался жить на льду.

Эвакуировали челюскинцев по воздуху. 5 марта 1934 года



Летчик Каманин с Кариной на руках, эскиз Ф. П. Решетникова, лагерь челюсцинцев, 1934.

летчик Анатолий Ляпидевский на самолете АНТ-4 первым пробился к лагерю Шмидта и вывез со льдины в с. Уэлен сразу 10 женщин и двух детей. Среди них была и Карина Васильева (вторая девочка Алла Буйко была чуть постарше Карины, родилась она в августе 1932 года в Ленинграде и ехала с родителями на



Карина Васильевна
Васильева

«Челюскине» тоже на остров Врангеля; на пароходе она стала ходить и начала говорить!).

В красный день календаря, 7 ноября 2017 года, мы поговорили с Мариной Васильевной о челюскинцах и их судьбах. Карина Васильева живет в Санкт-Петербурге – колыбели революции, по профессии – геолог, пошла по стопам отца, но работала не на севере, а на юге. И в жизни никогда не воспользовалась статусом «участницы челюскинской эпопеи».

– Вывез нас со льдины 5 марта 1934 года на самолете Анатолий Ляпидевский, дальше подвез Иван Доронин, ехали мы и на собаках, а вот о том, что в бухту Провидения нас доставил летчик-пограничник Александр

Светогоров – я не знала, – говорит Карина Васильевна, которой мы рассказали о забытом участнике спасательной операции Александре Светогорове, и о том, что обошли его наградой, и о том, что разбился он в 1935 году в тайге Хабаровского края и семьдесят лет не был захоронен, и только в 2016 году последний челюскинец обрел покой на погосте в Хабаровске.

О том, что Александр Светогоров «доставил в бухту Провидения первым рейсом челюскинцев, среди которых была женщина с девочкой Мариной», мы сами узнали лишь недавно из исторического формуляра за 1934 год Второго (ныне Пятого) объединенного авиационного отряда ФСБ России в г. Елизово Камчатского края. Именно летчики-пограничники Камчатки были отправлены на спасение челюскинцев. Фрагмент формуляра мы и зачитали Карине Васильевой.

– Понимаете, каких-то подробностей помнить я не могу, – говорит Карина Васильевна. – Я конечно, участница, но не очевидец. Я там была, присутствовала. Такой исторический факт, не более того. Я ведь такой маленькой была – крохой, ничего не помню, ничего не знаю. Мне потом мама рассказывала, как все было, а недавно я перечитывала ее записи.

– Когда была еще жива моя мама, Доротея Ивановна (умерла в 1994 году), они интересовались судьбой челюскинцев, поддерживали с некоторыми связи, им было интересно общаться, – продолжает она. – Я знала Аллочку Буйко – ту самую маленькую девочку, которая тоже ехала на пароходе «Челюскин». Но ее уже несколько лет назад тоже нет в живых. Я в общем-то осталась одна из челюскинцев, можно сказать, последняя из могикан.

Карина Васильевна говорит, что в свое время поддерживала отношения с челюскинцами: летчиком и первым Героем Советского Союза как раз за спасение челюскинцев Анатолием Ляпи-девским, художником Федором Решетниковым, ставшим академиком и вице-президентом Академии художеств СССР, автор знаменитой картины «Опять двойка», Виктором Гуревичем – мотористом с «Челюскина», механиком Александром Погосовым – комендантом взлетно-посадочной полосы в лагере Шмидта, он принимал и отправлял самолеты, руководил действиями строительных бригад и последним вылетел из ледового лагеря, с летчиком и Героем Советского Союза Василием Молоковым.

Видела Карина и самого академика Отто Юльевича Шмидта – начальника экспедиции парохода «Челюскин», конечно не тогда, когда родилась и он ее даже мог нянчить, а уже во взрослом возрасте.

По словам Карины Васильевны, «было это в 1952 году, когда Шмидт приезжал в Ленинград, в университет, и читал математические лекции «о сотворении мира» (смеется)». И еще из воспоминаний: «Он попросил аудиторию, чтобы я подошла к нему после лекции, так как знал моих родителей и что я тут учусь, но после лекции его окружил народ, а я была стеснительная, и подойти не смогла...»

– Но все они давно умерли... – грустит Карина Васильевна. – Я давно уже не езжу в Москву. Возраст, извините!.. У нас же там каждый год, 13 февраля, в день, когда затонул пароход «Челюскин», в ресторане «Прага», что на Арбате, собирались челюскинцы. Отмечали второй день рождения. Теперь эту вахту подхватили родственники челюскинцев. Но я их уже не знаю, меня с ними ничего не связывает...



Летчики-герои. Плакат 1934 года

Вспоминает Карина Васильевна, как побывала уже во взрослой жизни на Чукотке, там где терпел бедствие пароход «Челюскин». Было это в 1984 году – на пятидесятилетие челюскинской эпопеи.

– Агитперелет на Чукотку организовал Московский ЦК ВЛКСМ, – рассказывает Карина Васильевна. – Несколько челюскинцев было с нами (мама, я): ихтиолог Анна Сушкина, механик Александр Погосов, Герман Грибакин – бортмеханик на самолета Р-5 в отряде летчика Героя Советского Союза Николая Каманина

(в звене Бориса Пивенштейна), позже, инженер-конструктор в КБ А. Н. Туполева, корреспонденты. Мы были в Анадыре, в Ванкареме, в Уэлене, на мысе Шмидта, словом, в тех точках, где проходила спасательная операция. Помню как самолет пролетал вдоль береговой черты еще тогда Советского Союза, Чукотского моря. Так вот, позвали меня в какое-то время во время полета в кабину к летчикам и показали ту точку (координаты парохода), где и когда я родилась в Карском море... С тех пор никто ничего не организовывал. Теперь только Музей Арктики и Антарктики в Санкт-Петербурге проводит челюскинские чтения.

Но забытой Карина Васильевна себя не чувствует. Говорит, есть люди, которым до сих пор интересно узнать что-то про челюскинцев.

– Мы не забыты! – уверена Карина Васильевна. – Тем, кто помнит челюскинцев, особенно дальневосточникам, передаю большой привет! Привет и экипажу с Камчатки (Ключи-1) именного самолета Ан-12 с названием «Спасатель челюскинцев летчик Светогоров», который появился в 11-й армии ВВС и ПВО. Вы делаете большое дело – сохраняете память о нашей стране и подвигах нашего народа. Спасибо!

Как это было на пароходе «Челюскин». Вспоминает Карина Васильева:

– Я родилась на «Челюскине». Это было интересное событие, и все принимали участие в выборе имени. Было много разных предложений. Но вот прошло имя Карина. Посчитали, что это самое удачное имя, поскольку я родилась в Карском море. У меня даже в паспорте записано – место рождения: Карское море.

Рождение мое случилось до того, как «Челюскин» попал в ледовый плен. Но родилась я на борту корабля. Тогда сложилась тяжелая ледовая обстановка. Когда случилось сильное сжатие, разорвало борт, и экспедиция высадилась на лед. Через огромную пробоину можно было выходить на лед.

Первые 3 дня было очень сурово, так как все жили в тряпичных палатках при температуре ниже 30 градусов мороза. Потом был готов барак. Его утеплили снегом и льдом. Сделали печку из бочки. Нас с мамой разместили около печки. Воду топили из льда. Меня в ней купали. На льдине мы жили 21 день.

* * *

Выписка из исторического формуляра за 1934 год Пятого (тогда Второго) объединенного авиационного отряда ФСБ России (г. Елизово, Камчатский край), публикуется впервые:

«...В феврале 1934 года эскадрилья послала на помощь челюскинцам три самолета: два АШ-2 и один «Савойя-С62бис, пилотируемый летчиком Светогоровым.

Желающих было гораздо больше, желающими лететь были все, но – «товарищи – говорил помполит – мы должны обеспечить неприкосновенность наших границ, а тем самым и успех операции по спасению челюскинцев». И все понимали, что помполит прав и еще больше работали, учились, осваивали новые места.

28 марта из Петропавловска вторым рейсом на север отходил пароход «Сталинград». На его борту находились мощные спасательные средства: два дирижабля, аэросани, нарты, самолет Болотова. Наша экспедиция погрузила на борт парохода самолет «Савойя» С-62 бис – летчик Светогоров, летнаб – Тесаков, техник – Лукичев, стрелок-моторист – Жук.

Пытаясь пройти на север, пароход попал в тяжелое положение. 20 суток стоял он сжимаемый со всех сторон льдами. Сжатие доходило до такой степени, что в носовой части было повреждено 27 шпангоутов. Можно было ожидать, что экспедиции самой придется высаживаться на лед. Но ветер повернул, и в ледяном поле образовались разводья. Пароход смог выйти на чистую воду.

Через сутки пароход снова встретил крепкий спаянный лед, обойти который было нельзя. Решили производить взлет с ледового аэродрома [около о. Св. Матвея в Беринговом море].



Первые Герои Советского Союза – летчики, спасшие челюскинцев (слева направо): А. Ляпидевский, С. Леваневский, М. Слепнев, В. Молоков, Н. Каманин, М. Водопьянов, И. Доронин. Открытка 1934 года

29 апреля выгрузили самолет, который через три часа был собран. Рано утром 30 апреля самолет взлетел, взяв с собой медикаменты и полярного врача Старокадомского. Уже через несколько минут пароход скрылся в тумане.

В течение 4 часов продолжался бреющий полет над ледовым полем, покрытым торосами и разводьями. Вспуганные самолетом взлетали с разводей птицы. В 8 часов произвели посадку в бухте Провидения, где находилась база экспедиции по спасению челюскинцев. Через день самолет прилетел в бухту Уэлен, откуда в бухту Провидения были доставлены первым рейсом челюскинцы, среди которых была женщина с девочкой Кариной, родившейся на пароходе «Челюскин» в Карском море. Всего самолетом с разных пунктов было переброшено 29 человек челюскинцев. Кроме того, в задачу самолета входило снабжение челюскинцев провизией. И эту задачу экипаж выполнил с честью.

По выполнению задания по оказанию помощи челюскинцам экипаж выполнил правительственное задание по перелету на мыс

Шмидта. Самолет доставил на мыс Шмидта в помощь местному населению: чукчам и эскимосам врача Старокадомского и медикаменты. С мыса Шмидта в бухту Провидения были доставлены шесть человек больных цингой из зимующих на пароходе «Хабаровск». На этом были окончены полеты на Крайнем Севере...»



Группа челюскинцев за столом в студии, в программе «Клуб кинопутешествий»: Герман Васильевич Грибакин – бортмеханик экипажа Н.П. Каманина, Виктор Евсеевич Гуревич – моторист на «Челюскине», Анна Петровна Сушкина – биолог, Юрий Александрович Сенкевич – ведущий программы, Федор Павлович Решетников – художник, участник экспедиции на пароходе «Челюскин», Александр Ервандович Погосов – моторист, начальник аэродрома в лагере Шмидта. Москва, 1984

Содержание

<i>Об авторе</i>	5
Навстречу 85-летию спасения челюскинцев! (1934–2019)	7
Несостоявшаяся челюскиниада	10
Героями герои спасены	18
Поднимут ли на свет пароход «Челюскин»?	32
Соленый чай для челюскинцев	39
Как «короб» Павла Гроховского спас челюскинцев	51
Последняя из челюскинцев	54

Константин Анатольевич Пронякин

Челюснинская эпопея

Сборник очерков

Редактор:
Павел Жданов

Оригинал-макет:
Андрей Осипов

Верстка, корректура:
Алексей Гарипов

Фото:
архив Музейного центра «Наследие Чукотки»

Книга издана на средства Департамента образования,
культуры и спорта Чукотского автономного округа, направленные
на публикацию произведений победителей XII открытого Конкурса
литераторов на соискание литературной премии им. Ю. С. Рытхэу

Подписано в печать 26.10.2018 г. Формат 150×210 мм
Гарнитура PT Sans
Печать офсетная. Тираж 500 экз.

Издательство «Охотник»
685000, г. Магадан, ул. Пролетарская, 11, офис 402
Телефоны: +7 (4132) 63-18-15, 66-50-06,
эл. почта: oxotnik@online.magadan.su
info@hunterpress.ru
www.hunterpress.ru

Отпечатано в типографии «Деал»
630033, г. Новосибирск ул. Брюллова, 6а