

Наша газета в рубрике «Уроки истории» продолжает публикацию отрывков из книги полковника запаса Владимира Слабуки «В исключительных обстоятельствах» (Москва, издательство «Граница», 2015).

Он является автором нескольких книг об истории органов безопасности Камчатки, о неизвестных страницах прошлого нашего края.

Изданные Владимиром Викентьевичем документальные очерки часто основываются на источниках, ранее недоступных широкому кругу исследователей.

Автора отличает хороший литературный язык в изложении событий давно минувших дней. О них Владимир Слабука старается рассказывать без мажорной и минорной ретуши, считая, что для нашего объективного понимания прошлого «обеление» истории еще губительнее, чем ее очернение.

Редакция «Вестей»

ЧЕЛЮСКИНСКАЯ ЭПОПЕЯ

2 августа 1933 года из Мурманска вышел тогда еще мало кому известный пароход. Три месяца ранее, сразу после спуска с датских верфей, его назвали «Лена», но почти тут же переименовали в «Челюскин» – в честь русского мореплавателя и исследователя Арктики Семена Ивановича Челюскина. Ведь новому пароходу предстояло курсировать по Северному морскому пути.

Начальником экспедиции на «Челюскине» стал выдающийся ученый-полярник Отто Юльевич Шмидт. Вместе с капитаном Владимиром Ивановичем Ворониным они планировали провести тяжело груженный пароход за одну навигацию по Северному морскому пути из Баренцева моря в Тихий океан.

Изначально на «Челюскине» находились 52 члена экипажа и 66 пассажиров. Число последних постоянно менялось: кто-то покидал судно, кто-то поднимался на борт. Известно, что к началу дрейфа на пароходе насчитывалось 105 человек и среди них двое детей.

Переход «Челюскина» из Баренцева моря в Тихий океан по Северному морскому пути не задался с первых миль по полярным морям. Пароход оказался плохо приспособлен к плаванию в высоких широтах. 13 августа в Карском море корпус «Челюскина» после столкновения со льдами дал течь. Раздавались трезвые голоса, предлагавшие пароходу вернуться. В некоторых источниках можно найти ссылки на то, что против дальнейшего продвижения на восток возражал и опытный полярный капитан В.И. Воронин. Однако было решено продолжить путь на восток. К Берингову проливу «Челюскин» продвигался крайне медленно.

10 сентября 1933 года пароход зажало льдами в Восточно-Сибирском море. Начался дрейф «Челюскина». Некоторое время казалось, что льды вынесут пароход в Тихий океан.

13 сентября «Челюскин», медленно двигаясь на восток, проходил мимо мыса Шалаурова. Возле него с парохода «Север» принимали уголь и продовольствие «Анадырь» и «Хабаровск».

30 октября «Челюскин» подошел к Берингову проливу. Утверждают, что когда начался обратный дрейф льдов, до чистой воды пароходу оставалось пройти считанные мили, но преодолеть их так и не удалось. Начался дрейф во льдах, который продлился около 100 дней. Недалеко от «Челюскина» находился краснознаменный ледорез «Федор Литке», который, как уверяют некоторые исследователи, мог оказать помощь дрейфующему пароходу. Но О.Ю. Шмидт, видимо, надеясь на благополучный исход, а возможно, и не желая ни с кем делиться славой, от помощи ледореза отказался. Во всяком случае, такая версия существует. На мой взгляд, Шмидт и Воронин отказались от помощи ледореза сознательно, чтобы не обречь его на гибель.

На «Челюскине» хорошо знали, что «Федор Литке» несколько недель пытался пробиться к судам «Север», «Анадырь» и «Хабаровск», которые также попали в ледовый плен. Два последних судна перевозили 168 пассажиров. Часть из них были заключенные, которые строили склады и причалы в бухте Амбарчик.

Большинство пассажиров «Анадыря» и «Хабаровска» болели цингой. Эти пароходы, в отличие от «Челюскина», не имели запасов продовольствия и теплой одежды. Для них зимовка во льдах с пассажирами на борту неизбежно оборачивалась трагедией, грозившей унести десятки человеческих жизней.

Согласно распоряжению начальника Колымской особой экспедиции Д.Н. Сергиевского, ледорез «Федор Литке» пробивался не к «Челюскину», а к судам «Север», «Анадырь» и «Хабаровск», поскольку их пассажирам угрожала смертельная опасность.

Попытки ледореза «Федор Литке» прорваться к дрейфующим судам успехом не увенчались. Героическая настойчивость капитана ледокола Н.М. Николаева привела к тому, что на пароходе был поврежден руль, отваливалась лопасть винта, а через обшивку корпуса в трюмы в нескольких местах начала поступать вода. Ледорез вынужден был отступить в бухту Провидения, где команда своими силами, как могла, отремонтировала судно.

Пассажиров судов «Анадырь» и «Хабаровск» все же удалось эвакуировать. Пароходы попали в ледовый плен возле берегового припая, меньше подверженного сжатиям, а следовательно, почти не имевшего торосов, что позволило летчику Ф.К. Куканову на трехмоторном самолете «Юнкерс-гигант-1» совершать посадки возле зимующих судов. В ноябре за 13 рейсов он вывез на мыс Северный большинство пассажиров с «Анадыря» и «Хабаровска». В дальнейшем их вместе с челюскинцами будут вывозить на Большую землю из бухты Провидения.

Когда разрядилась обстановка с «Анадырем» и «Хабаровском», решили попытаться спасти «Челюскин», унесенный льдами в Чукотское море. Из бухты Провидения «Федор Литке» вышел 12 ноября.

К этому времени полярная зима стала полноправной хозяйкой Арктики. Но даже это обстоятельство, наверное, не смогло бы помешать ледорезу «Федор Литке», будь он исправен, пробиться к «Челюскину», но ему требовался серьезный заводской ремонт.

Капитан «Федора Литке» Н.М. Николаев пытался пробиться к дрейфующему пароходу «Челюскин» со стороны Аляски.

Почти каждая пройденная ледорезом во льдах миля к прежним повреждениям судна добавляла новые, экипаж валился с ног от усталости. Капитан парохода Николаев вынужден был отправлять на помощь кочегарам, терявшим на вахте у топок сознание, даже своих помощников. Когда суда «Челюскин» и «Федор Литке» разделяли не более 50 километров, Шмидт и Воронин при молчаливом согласии Николаева ледорез отпустили. Иное решение, скорее всего, оказалось бы гибельным для «Федора Литке». О.Ю. Шмидт, собрав команду и пассажиров «Челюскина», объяснил им причину непростого, но необходимого решения: «Я думаю, при таком состоянии экипажа «Литке» не сможет нас выколотить изо льдов...»

Льды, дрейфовавшие в северо-западном направлении, уносили «Челюскин» все дальше в Чукотское море, где судно, его команду и пассажиров ожидала зимовка. Кстати, обычное явление для тех времен. Перспектива зимовки во льдах, конечно, угнетающе действовала на пассажиров и команду, но не очень страшила бывалых полярников, каковых на пароходе находилось немало. На судне имелось достаточное количество топлива, медикаментов и продовольствия, которых с избытком хватало до весны. Спасательная экспедиция потребовалась после того, как 13 февраля 1934 года «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул.

Эвакуация на лед людей и грузов с тонущего парохода прошла без паники благодаря железной воле О.Ю. Шмидта и В.И. Воронина. Твердый порядок был установлен и в ледовом лагере челюскинцев. Правда, часть пассажиров после гибели судна попытались выйти из подчинения начальника экспедиции. Несколько рабочих-строителей, сильных, уверенных в себе мужчин, но не знакомых с Арктикой, предложили не устраивать лагерь, а идти к материку, от ближайшей точки которого – мыса Ванкарем – отделяли «всего» 130–140 километров. Шмидт попытался объяснить, что этот путь полярной ночью через торосы, трещины, разводья и полыньи навстречу дрейфующим льдам способны преодолеть только самые сильные мужчины, но никак не женщины и дети. Его не хотели слушать. Тогда О.Ю. Шмидт взял винтовку и пообещал застрелить всякого, кто рискнет пойти к материку. Порядок навести удалось. В Главсевморпуть отправили радиogramму с извещением о гибели «Челюскина».

О ней тут же стало известно в транспортном отделе ОГПУ.

Его начальник Владимир Александрович Кишкин ранним утром 14 февраля подготовил заместителю председателя ОГПУ Г.Г. Ягоде экстренное спецсообщение. Поскольку документ ранее не публиковался, позволю себе процитировать его полностью:

«13.02. с.г. в шесть часов утра пароход ледокольного типа «Челюскин», зимовавший в Полярном море вблизи мыса Северный (ныне мыс Шмидта. – **Авт.**), долгота $172^{\circ} 47'$, широта $68^{\circ} 16'$, от сильного сжатия льда получил пробоину и стал быстро наполняться водой.

Попытки откачать воду были прерваны вследствие лопнувшей паропроводной трубы, в 15 часов 13.02. п/х «Челюскин» затонул.

Весь состав зимовщиков, около 100 человек, без паники высадился на лед.

Также выгружены на лед: самолет, зимовочные принадлежности (палатки, спальные мешки и проч.).

Во время выгрузки на лед ударом бревна унесло под лед завхоза Могилевича, который погиб. Нач. радиостанции мыс Северный донес, что им организована из местного населения экспедиция на помощь бедствующим с «Челюскина».

Тов. Шмидт просит не проявлять особого беспокойства. Полеты из-за пурги пока невозможны.

Точность сведений ТО ОГПУ проверяется через ДТО ОГПУ Уссурийской жел. дор.».

Приходится признать, что местное население не поспешило на помощь челюскинцам. Воспротивились шаманы. Их позиция оказалась категоричной: «Какое нам дело до чужих, пусть спасаются сами или гибнут, ничего для них не надо делать!»

Шаманов на Севере принято слушать. Впрочем, даже изъяви чукчи желание помогать, много сделать они не смогли бы. Спасателям противостояли погода, социальные и географические особенности региона.

Это чекисты хорошо понимали, о чем свидетельствует телеграмма начальника пограничной и внутренней охраны ОГПУ М.П. Фриновского: «Начальник Управления пограничной охраны ПП ОГПУ в ДВЕ тов. Чернышев донес:

1. Отсутствие подножного корма на побережье лишает возможности использовать оленей для организации помощи участникам экспедиции.

Этот пробел будет заполнен исключительно собаками, дополнительная мобилизация которых развернута.

1. Проводится дополнительная мобилизация меховой одежды для участников экспедиции тов. Шмидта и команды погибшего судна «Челюскин».

2. В районе Уэлена и по всему северному побережью в настоящее время свирепствует метель. Южный ветер угрожает отходом льдов от берега, в районе Уэлена льды уже отошли от берега до горизонта. Выход на лед до северных ветров, по-видимому, будет невозможен...»

И при всех этих сложностях правительство СССР оперативно приступило к организации спасательной операции.

В сводке Управления Краснознаменной пограничной и внутренней охраны полномочного представителя ОГПУ по Дальневосточному краю сообщалось:

«15 февраля 1934 года в 16 часов Управлению Краснознаменной погранохраны Главным управлением погранохраны ОГПУ дано указание об оказании срочной помощи пассажирам и команде затонувшего парохода «Челюскин». Для спасения экипажа образована правительственная комиссия в Москве. В Уэлене создана чрезвычайная тройка в составе председателя райисполкома Уэлена, представителей Северного пути и погранохраны. Управлением Краснознаменной погранохраны поручено назначить в комиссию Андрея Владимировича Небольсина – начальника контрольного пункта мыса Дежнева, мобилизовать собак, оленей для перевозки пассажиров, команды и для доставки горючего для самолетов...

Начальнику Камчатского погранотряда предложено наряду с мобилизацией транспорта в Уэлене и в окрестностях в крайнем случае использовать собачий питомник из Лаврентия, где имеется 100 собак. На пути перехода спасаемых организовать продбазы, используя транспортных собак. Подбросить в Уэлен продовольствие из Лаврентия и Провидения...»

В ходе челюскинской эпопеи А.В. Небольсин и подчиненные ему пограничники преодолели на лыжах и нартах около трех тысяч километров. Сотрудники погранохраны принимали участие в заготовках продовольствия, мобилизации транспорта, контролировали создание взлетных полос. При этом А.В. Небольсин не допускал поспешных, непродуманных решений.

Известно, что уже на следующий день после гибели «Челюскина» начальник полярной станции в Уэлене Н.Н. Хворостанский намеревался найти 60 собачьих упряжек и на них пробиться к ледовому лагерю пассажиров и моряков затонувшего парохода. В самом Уэлене удалось найти только 21 упряжку. Недостающие 39 упряжек Хворостанский намеревался мобилизовать, а точнее, отобрать у чукчей и эскимосов в соседних стойбищах.

Небольсин изначально выступал против таких действий. Хорошее знание Севера и здравый смысл подсказывали ему, что через торосы Чукотского моря на упряжках к лагерю челюскинцев пробиться не удастся, а если отобрать у местного населения собак, оно лишится возможности заниматься охотой, что в конечном итоге приведет к голоду в национальных стойбищах. Небольсин сумел доказать свою правоту правительственной комиссии, и она распорядилась отменить экспедицию на собачьих упряжках. Через пять дней посланный вдогонку экспедиции пограничник настиг Хворостанского и передал ему распоряжение вернуться в Уэлен.

Небольсин помог решить и еще одну серьезную проблему. Фактория в Ванкареме, где планировалось складировать продовольствие для челюскинцев, получила от правительственной комиссии телеграмму, которая требовала закупить у местных жителей сто голов оленей и перегнать их в Уэлен. В Москве не представляли, что выполнить такое распоряжение невозможно. Причиной тому были недавние события.

Пытаясь организовать на Аляске оленеводство, американцы закупили на Чукотке несколько тысяч голов оленей карибу. Вскоре на полуострове вспыхнула жесточайшая эпизоотия. Громадное количество оленей пало. Чукчи оба события – американские закупки и падеж карибу – связали воедино.

Шаманы провозгласили: духи прогневались на владельцев стад за то, что они продали живых оленей чужакам. С тех пор чукчи продавали европейцам только забитых карибу. О существовании этого табу не знало и руководство фактории в Ванкареме.

Ее заведующий поручил закупить оленей учителю, жившему в одном из стойбищ в 250 километрах от побережья. С местным населением у учителя до этого складывались нормальные отношения. Но после попытки закупить живых оленей учителя выгнали из стойбища. С этим печальным сообщением он и появился в Ванкареме. Узнав о бесплодных попытках фактории выполнить правительственное распоряжение, Небольсин подсказал решение проблемы.

На этот раз в тундру отправилась целая группа. Кроме Небольсина, в нее вошли заведующий факторией, изгнанный из стойбища учитель и трое чукчей-комсомольцев. Покупали только забитых оленей. Чукчи сами разделывали туши и везли их в факторию, где за мясо получали товары.

Потом А.В. Небольсин вспоминал: «Обратный путь в Ванкарем был нелегок; мы попали в злую пургу. Мороз – больше сорока градусов, идти против ветра невозможно. Собаки то и дело останавливались, лапами продирали залепленные снегом глаза. Не один я – даже бывалые чукчи промерзли до костей. В Ванкареме меня ждали новые заботы: надо было послать нарты за бензином и плавником, перевезти мясо. Собаки упряжки поработали на славу. Наши песики притащили на нартах даже тридцатипудовый мотор с мыса Северного. Такого тяжелого груза чукотские упряжки никогда еще не

перевозили».

В этот непростой период Андрею Владимировичу Небольсину активно помогала его супруга Евгения Александровна. Она работала в Уэлене учительницей, принимала деятельное участие в создании чукотской письменности.

Вскоре после челюскинской эпопеи А.В. Небольсин был переведен в Мурманский пограничный округ. К началу войны в звании майора возглавлял 20-ю Отдельную погранкомендатуру, расположенную в поселке Тиреберка. В 1944 году полковник А.В. Небольсин погиб...

Такая же участь постигла и другого пограничника – активного участника челюскинской эпопеи, начальника морского контрольно-пропускного пункта «Мыс Дежнева» Якова Гавриловича Погорелова.

Докладывая об его участии в спасении челюскинцев, полномочный представитель ОГПУ по Дальневосточному краю писал: «С 1931 года на Чукотке безвыездно. Несмотря на свое болезненное состояние, до прибытия Небольсина принял сам лично активное участие по организации транспорта, в дальнейшем принимал активное участие в работе по подготовке аэродрома и транспорта и снабжении челюскинцев через Уэлен».

Погиб начальник штаба 7-го пограничного полка майор Погорелов в сентябре 1941 года под Шлиссельбургом во время попытки 1-й стрелковой дивизии НКВД, в которую входила его часть, форсировать Неву. Долгое время Яков Гаврилович считался без вести пропавшим. Его останки поисковые отряды обнаружили в 1999 году. Установить личность пограничника позволила фляжка с именем и фамилией погибшего...

Операция по спасению челюскинцев, как известно, завершилась успешно. После нескольких неудачных попыток советские летчики нашли лагерь челюскинцев и начали вывозить их на мыс Ванкарем, откуда зимовщиков авиацией и на собачьих упряжках доставляли в бухту Провидения, далее они морем следовали в Петропавловск-Камчатский, Владивосток. Об этой части челюскинской эпопеи рассказано довольно подробно и нет нужды останавливаться на ней дополнительно. Хочется только заметить, что условия для регулярных полетов к лагерю челюскинцев и

дальнейшей транспортировки зимовщиков создавали сотрудники ОГПУ.

Давая оценку пограничникам, задействованным в спасательной экспедиции, корреспондент газет «Известия» и «Тихоокеанская звезда» писал: «На Чукотке есть одна великолепная сила, которая... оказала неоценимую помощь делу спасения 104 челюскинцев. Эта сила – советские пограничники! На всем тяжелом пути группы самолетов Каманина, а также Галышева и Водопьянова пограничники показали высокий класс большевистской организованности, стойкости, дисциплины, подготавливая хорошие аэродромы, перебрасывая горючее в самые глухие места, встречая и отправляя самолеты...

Особо почетное место в этой огромной отлично проведенной работе принадлежит пограничникам Лаврентия, Дежнева, Провидения и Уэлена, которые все время были органическим центром замечательной операции...»

За участие в спасении челюскинцев Центральный исполнительный комитет СССР наградил начальников МКПП «Мыс Дежнева» Я.Г. Погорелова и «Уэлен» А.В. Небольсина орденом Трудового Красного Знамени.

Высоко оценила деятельность воинов-чекистов Камчатского погранотряда и Коллегия ОГПУ. Знаком «Почетный чекист» были награждены А.А. Ребров, Н.З. Лукьянов, И.А. Турин и А.С. Купчишин. Среди отличившихся есть и И.М. Трубицын – контролер поста КПП «Эмма» в бухте Провидения. Коллегией ОГПУ он награжден боевым оружием.

В наградных документах подчеркивалось, что особенно отличились контрольные посты бухты Лаврентия, бухты Провидения, мыса Дежнева, мыса Чаплино, стойбища Майно-Пыльгино.

В челюскинской эпопее принимали участие и камчатские пограничные летчики. Среди них экипажи командира звена А.А. Шестова и пилота В.А. Шурыгина. Их гидросамолеты Ш-2 имели собственные имена – «Звезда» и «Двойка». Изначально планировалось, что пароход «Сталинград», на котором находились летчики, должен прийти в бухту Провидения. Но 10 марта судно, встретив в Олюторском заливе тяжелые льды, подошло к берегу в районе села Алука.

А.А. Шестов, понимая, что задержка может затянуться надолго, принял решение собрать самолеты и продолжить путь на север по воздуху. Монтаж гидропланов и выбор взлетной площадки занял десять дней. 21 марта стартовала «Двойка», за ней – «Звезда». Оба гидросамолета потерпели аварию. Произошло то, о чем опытные полярные летчики предупреждали своих пограничных коллег еще в Петропавловске: для полетов в Арктике Ш-2 слишком легки. Старт в Апуке это наглядно продемонстрировал. Оба самолета, попав в нисходящие струи воздуха, упали с высоты 200–300 метров. При аварии пострадал младший авиатехник Юрченко, получивший сотрясение головного мозга. Пилоты не смогли уберечь от повреждений и обе машины.

Между тем командование эскадрильи, на вооружении которой состояли два типа самолетов, могло направить на Чукотку и другие машины – более тяжелые и совершенные итальянские гидропланы С-62. Эти иностранные машины летчики части только начали осваивать, что и решило вопрос в пользу Ш-2. И вот теперь оба самолета лежали на берегу Олюторского залива. Осмотр показал, что «Двойка» пострадала меньше.

К тому времени к Апуке подошел также направлявшийся на помощь челюскинцам пароход «Смоленск». На нем находились летчики группы Николая Петровича Каманина. На совместном совещании авиаторы и техники пришли к выводу, что «Двойку» восстановить несложно, если для этого снять кое-какие запчасти с другого самолета. Так и поступили. После ремонта и пробного полета самолет Шурыгина «Двойка» и оба экипажа 28 марта погрузились на «Смоленск», а гидросамолет «Звезда» на «Сталинграде» вернулся в Петропавловск-Камчатский.

Пароход «Сталинград», пополнив в Авачинской губе запасы топлива и воды, 10 апреля во второй раз взял курс на север. На его борту находились самолет Т-4 известного пилота Ф.Е. Болотова, принимавшего участие в перелете из СССР в США на машине «Страна Советов», и пограничный гидроплан С-62 «Савойя» А.П. Святогорова. В его экипаж входили штурман Тесаков, техник Лукичев и стрелок-моторист Жук.

В это время «Смоленск» еще не добрался до бухты Провидения. Ему вновь преградили путь тяжелые льды. На собранной «Двойке» В.А. Шурыгин 18 апреля впервые вылетел на ледовую разведку.

Находившийся на борту «Смоленска» корреспондент главной советской газеты «Правда» рассказал читателям об этом эпизоде: «...После полудня самолет «Смоленск» вылетел для воздушной разведки по направлению к острову Лаврентия.

В 60 милях от парохода встретился туман. Самолет вернулся. Летчик сообщил, что к северу от «Смоленска» тяжелые торосистые льды, далее – поле ровного молодого льда. Вследствие начавшейся подвижки льдов самолет поднят на борт... «Смоленск» готовится продолжать путь...»

До прихода 7 мая парохода в бухту Провидения В.А. Шурыгин провел на гидросамолете еще несколько ледовых разведок. К тому времени в бухте находились уже несколько десятков вывезенных из лагеря челюскинцев. К «Смоленску» челюскинцев доставляли по льду на нартах. На пароходе их ожидали баня, теплые уютные каюты и горячий обед. В первый же день пароход принял 25 человек. Из-за высокого риска самолет Шурыгина в спасательной экспедиции участия больше не принимал.

Капитан парохода «Сталинград» Василий Петрович Сиднев на пути к бухте Провидения каждый день отсылал правительственной комиссии радиограммы, в которых сообщал о продолжающемся дрейфе: «20 апреля, в 11 часов 50 минут нахожусь в 15 милях к северу от острова Св. Матфея. Зажат льдами. Замечен дрейф всей массы льда на запад по 7 миль в сутки. Температура воздуха – минус 7 градусов. Ветер ост в 6 баллов. Недалеко от парохода образовалась узкая щель длиной около 2 миль. Утром предполагаю при помощи взрывов льда аммоналом пробиваться к северу».

Но ни на следующий день, ни через неделю вырваться из льдов «Сталинграду» не удалось. Томившийся на борту в бездействии А.П. Святогоров добился от правительственной комиссии разрешения на попытку взлететь со льда. Подходящую площадку обнаружили 29 апреля. Разобранный гидроплан «Савойя» Святогорова выгрузили на лед. Сборка самолета и установка на нем лыж завершились только вечером в густых сумерках. Вылет наметили на утро. Командир экипажа и техник Лукичев ночь провели у машины. Существовала опасность, что дрейфующие льды могут разделить самолет и пароход, не исключалась и возможность возникновения трещин.

Утром негативные прогнозы подтвердились. Почти миля льда разделяла самолет «Савойя» и судно «Сталинград». Переходы от самолета к пароходу и обратно заняли немало времени. Взлететь удалось около полудня.

Готовясь к полету, Святогоров получил от правительственной комиссии приказ кроме экипажа взять с собой радиста с рацией и почту. Но на месте решили, что в бухте Провидения больше необходим доктор с медикаментами для лечения больных челюскинцев и зимовщиков с мыса Северный. Вместо радиста со Святогоровым вылетел опытный полярник врач Л.М. Старокадомский.

После четырех часов полета на высоте от 5 до 50 метров машина Святогорова 30 апреля около 18 часов совершила успешную посадку в бухте Провидения. В полете гидроплан постоянно попадал то в снег, то в туман. Один из снежных зарядов поджидал Святогорова на самом подлете к бухте Провидения. Из-за этого обстоятельства на стоявшем в бухте пароходе «Смоленск» не заметили прилета С-62.

Поздним вечером, когда все сроки ожидания прилета Святогорова прошли, со «Смоленска» сообщили на «Сталинград» и в Уэлен, что машина, по-видимому, разбилась. На поиски исчезнувшего гидроплана уполномоченный Главсевморпути

М.К. Петров, находившийся в Уэлене, 2 мая выслал на самолете Р-5 И.В. Доронина. Тот, конечно, пропавшего не нашел.

А через сутки Святогоров появился в Уэлене. Доставив в поселок горючее, он забрал с собой 7 челюскинцев. Среди них была трехмесячная девочка, родившаяся на льдине.

4 мая продолжалась эвакуация зимовщиков в бухту Провидения.

Начальник Управления пограничной и внутренней охраны ОГПУ по Дальневосточному краю В.В. Чернышев в эти дни сообщал в Москву: «4 мая летчиками Святогоровым, Дорониным, Демировым и Пивенштейном вывезены из бухты Лаврентия в бухту Провидения 17 человек. Распределение челюскинцев к полудню 4 мая: в Уэлене два человека: радист Иванов, моторист Погасов, ждущие отправки на о. Врангеля; в бухте Провидения – 55 человек; в бухте Лаврентия – 45 человек.

В бухте Лаврентия приходится оставить 16 человек больных, 5 женщин, 3 слабых, 12 обслуживающих больницу. Всего должно остаться в бухте Лаврентия 36 челюскинцев.

В бухте Провидения сейчас всего находится 97 человек, считая челюскинцев, летный состав, а также зимовщиков Северного. Бухта Провидения крайне перегружена. Нет больницы. Считаю целесообразным произвести переброску самолетами части больных с мыса Северный в бухту Лаврентия, одновременно необходимо разрешить вопрос подхода «Красина» или «Сталинграда» непосредственно в бухту Лаврентия для погрузки больных, слабых и других».

8 мая А.П. Святогоров в разговоре с уполномоченным Севморпути М.К. Петровым пообещал совершить на мыс Северный не менее пяти рейсов и вывезти более 30 человек.

10 мая Святогоров полетел к зимовщикам пароходов «Анадырь» и «Хабаровск» с врачом Л.М. Старокадомским и забрал оттуда 6 больных цингой моряков. Готовясь к очередному полету, летчик обнаружил течь в цилиндре двигателя, устранить которую на месте было нельзя. От дальнейшего участия в спасении челюскинцев пришлось отказаться.

В.А. Шурыгина и В.А. Шестова Коллегия ОГПУ наградила личным боевым оружием с надписью «За энергию и мужество при выполнении задания в воздухе по спасению челюскинцев». А.П. Святогорову присвоили звание «Почетный чекист» и представили к правительственной награде. В донесении об отличившихся при спасении челюскинцев пограничниках полпред ОГПУ по ДВК Т.Д. Дерибас сообщал: «Святогоров – один из лучших наших летчиков, знакомый с условиями полярных полетов, энергичный, настойчивый...»

Указ о награждении Александра Павловича Святогорова орденом Красной Звезды застал пилота в Петропавловске-Камчатском.

Но после 1934 года фамилию летчика Святогорова перестали упоминать в ведомственных документах. Он оставляет службу на границе. Долгое время причины, которые заставили пилота уволиться, и последующая судьба летчика мне оставались

неизвестны. Но поиск принес результаты.

В октябре 1934 года командир звена камчатской авиаэскадрильи А.П. Святогоров написал рапорт начальнику Управления Краснознаменной пограничной и внутренней охраны ДВК о своей непригодности к летной работе из-за болезни после очередной аварии ноги и попросил освободить его даже от строевых занятий.

Трудно сказать, что заставило Александра Павловича, без сомнения, талантливого летчика, страстно влюбленного в небо, отказаться от любимой работы. Допускаю, что причиной тому было не только состояние здоровья. Могла вскружить голову молодому орденоносцу и слава. О нем писали центральные газеты, называвшие летчика героем. Возможно, Святогорову пришлось не по душе Камчатка, где его оставили служить после челюскинской эпопеи. У пилота могли не сложиться отношения с командованием части. Комиссар эскадрильи в служебной характеристике отмечал, что летчик пьет, заносчив с товарищами... К тому времени за Александром Павловичем закрепилась прочная слава авиахулигана, которая, судя по всему, соответствовала действительности.

Он и на Дальний Восток из Москвы, где проходил службу до 1930 года, попал из-за воздушного хулиганства.

Во время демонстрационного полета на устаревшем истребителе иностранного производства Святогоров поразил заместителя начальника ВВС РККА Якова Алксниса исполнением фигур высшего пилотажа, запрещенных для этого типа самолетов. Начальник молодого пилота похвалил, но за нарушение инструкции арестовал на две недели. Очередное трюкачество в воздухе стоило Святогорову перевода в Хабаровск, в гидроотряд Амурской военной флотилии. Но и здесь Александру Павловичу долго служить не довелось.

В 1931 году он и его друг Петров пролетели в паре над мостом через Амур в таком близком соседстве, что крылья их машин почти соприкасались друг с другом. Далее последовало увольнение из ВВС Красной Армии.

До 1933 года А.П. Святогоров работал инструктором в аэроклубе Хабаровска. Среди тех, кого он обучал полетам, – будущий Герой Советского Союза Нина Максимовна

Распопова.

В 1933 году, когда началось создание авиации войск ОГПУ, Александр Святогоров стал пограничным летчиком, но, как мы уже знаем, снова ненадолго.

Командование погранохраны ДВК не оставило без внимания рапорт, написанный пилотом в октябре 1934 года. Летчика послали на медицинское освидетельствование в Москву, где летно-врачебная комиссия пришла к выводу о его профессиональной непригодности. 5 февраля 1935 года Управление Краснознаменной пограничной и внутренней охраны ДВК признает Александра Павловича негодным к летной службе «по моральным и физическим качествам».

Однако, как показали дальнейшие события, Святогоров вовсе не намеревался оставлять любимое дело.

Уже 13 февраля 1935 года его приняли в Дальневосточное территориальное управление ГВФ и доверили полеты на одном из самых протяженных и сложных маршрутов того времени Хабаровск – Александровск (Сахалин. – **Авт.**). Трассу обслуживали двухфюзеляжные гидросамолеты «Савойя-55», способные перевозить 8 пассажиров.

О том, как Александр Павлович летал, можно судить по воспоминаниям начальника авиаотряда ГВФ, в котором служил Святогоров, известного летчика Героя Советского Союза Ильи Павловича Мазурука: «На Сахалин только Иванов, Святогоров и я тогда летали... Помню, не прорвался как-то на Сахалин. А мой дружок (Святогоров. – **Авт.**) долетел. Спрашиваю: «Как это тебе удалось, Саша?»

«Есть там распадок, – говорит он. – В бухту Де-Кастри выходит. Вот я на бреющем и дошел. Повертеться, правда, пришлось. Сопки-то сверху закрыты туманом».

«Нет, – говорю, – твой опыт не перенимаю...»

Илья Мазурук оказался прав. Разумная осторожность еще никому не повредила.

В последний полет Святогоров поднялся из Александровска 26 июня 1935 года. На борту «Савойи», кроме экипажа, находились 8 пассажиров. Среди них директор местной МТС, бухгалтер машинно-тракторной станции с большой суммой денег, сотрудники НКВД. Погода стояла нелетная, экипаж после предыдущего рейса не успел толком отдохнуть, но по каким-то причинам «Савойя» срочно вылетела на материк.

24 июня Святогоров прилетел из Александровска в Хабаровск. Через три часа начальник местного аэропорта Филиппович приказал экипажу возвращаться на Сахалин. Святогоров подчинился. Он вообще летал много и охотно. Месячную норму полетов для авиаторов ГВФ он, как правило, перекрывал вдвое. 24 и 25 июня экипаж Святогорова по дороге на Сахалин сделал несколько вынужденных посадок, дожидаясь сносной погоды. В Александровск прилетели утром 26 июня.

Святогоров, несомненно, устал, тем не менее самолет покинул Сахалин через три с половиной часа после посадки. Кто отдал приказ о срочном вылете, комиссия, которая пыталась разобраться в причинах катастрофы, так и не смогла установить.

Самолет мгновенно скрылся в низких облаках. Через полтора часа радист Ефремов

С-55, в последний раз выйдя в эфир, сообщил, что полет продолжается в плотной облачности...

«Савойю» искали долго, но безрезультатно. По линии НКВД проверили, не перелетел ли Святогоров к японцам, как это сделал в 1934 году летчик Вахромеев. Агенты сообщили, что ни в Японии, ни в Маньчжурии пассажирская «Савойя» посадок не совершала.

Первые следы исчезнувшего самолета удалось обнаружить только в 1945 году.

Рассказ базируется на воспоминаниях ныне уже покойного летчика Матвея Ивановича Шемякова: «Осенью 1945 года непогода заставила нас приводниться у берега Татарского пролива, недалеко от мыса Лазарева. Место было дикое, тайга подступала почти к берегу. Заметив вдали чум, пошли туда. К нам вышел старик из местных народностей. Он был явно не рад гостям. Мы все же... зашли и сгруппировались вокруг горячей площадки... Когда глаза привыкли к полутьме, царившей в чуме, я заметил в углу кожаную сумку-планшет, такую же, как у меня. Снял я сумку, открыл. В ней оказались документы, карта полета... Александра Святогорова.

Пришлось слегка «прижать» деда... По его словам, лет десять назад из тайги вышли несколько человек. Старик тогда еще был крепким, хорошим охотником. Жил здесь же с другом, который давно умер. Они испугались людей, приняв их за бандитов, и застрелили, а сумку и другие вещи взяли...»

Прилетев в Хабаровск, М.И. Шемяков передал планшетку в краевое управление НКВД. Дальнейшая судьба находки ему неизвестна.

Место гибели «Савойи-55» обнаружили только летом 2006 года. При разметке делянки лесорубы нашли разбившийся самолет в 100 километрах от поселка Лазарев Хабаровского края. Катастрофа произошла в стороне от маршрута, по которому его искали. Святогоров, видимо, пытался найти просвет в облачности, поэтому и сместился далеко в сторону от маршрута. Уставший пилот не заметил сопку и зацепился за вершины деревьев, росших на ней.

На месте трагедии нашли останки пяти человек, части летной куртки, женский ботинок 36 размера, несколько монеток 1929–1931 годов чеканки и бортовые часы, которые остановились почти ровно в полдень.

В 1935 году летчику Святогорову, у которого в Хабаровске осталась жена, должен был исполниться 31 год.

В завершении рассказа о челюскинской эпопее остается добавить, что пограничный

летчик Василий Алексеевич Шурыгин, принимавший в ней участие, погиб в 1941 году под Одессой. Здесь незадолго перед войной он возглавлял авиаэскадрилью Черноморского погранокруга...