

Олег ШУШАКОВ

ГИБЕЛЬ «ЧЕЛЮСКИНА»: героическая авантюра в двух актах



СОДЕРЖИТ
НЕЦЕНЗУРНУЮ
БРАНЬ

18+

Олег Шушаков

**Гибель "Челюскина": героическая
авантюра в двух актах**

«Автор»

2026

Шушаков О.

Гибель "Челюскина": героическая авантюра в двух актах /
О. Шушаков — «Автор», 2026

Судно, которому однозначно предстояло оказаться наедине со льдами, не могло самостоятельно двигаться во льдах. Ни в тяжелых, ни в каких. В пресс-релизе судостроительной фирмы B&W пароход «Челюскин» был отнесён к судам ледокольного типа (the ice breaking type) для специальных целей или для специального торгового мореплавания (арктической торговли). Однако после первой же встречи со льдами «Челюскин» получил серьезные повреждения. Так что команде пришлось укреплять корпус подручными средствами, благо деревянного бруса на борту было достаточно. Но это, увы, не помогло. И произошло то, что произошло.

Содержание

От автора	6
АКТ ПЕРВЫЙ: ПОХОД, ШУМИХА И НЕРАЗБЕРИХА	7
ПОХОД	7
ШУМИХА	8
КРАТКАЯ ХРОНОЛОГИЯ ЭКСПЕДИЦИИ НА ПАРОХОДЕ «ЧЕЛЮСКИН» И СВЯЗАННЫХ С НЕЙ СОБЫТИЙ: июнь 1933 – февраль 1934 гг.	11
НЕРАЗБЕРИХА	14
АКТ ВТОРОЙ: КАТАСТРОФА, НЕРАЗБЕРИХА И ШУМИХА	16
КАТАСТРОФА	16
КРАТКАЯ ХРОНОЛОГИЯ ЭКСПЕДИЦИИ НА ПАРОХОДЕ «ЧЕЛЮСКИН» И СВЯЗАННЫХ С НЕЙ СОБЫТИЙ: февраль – июнь 1934 гг.	17
Конец ознакомительного фрагмента.	19

Олег Шушаков
Гибель "Челюскина": героическая
авантюра в двух актах

к 90-летию успешного завершения спасательной операции по эвакуации пассажиров и команды раздавленного льдами и затонувшего в Чукотском море парохода «Челюскин»

От автора

Судно, которому однозначно предстояло оказаться наедине со льдами, не могло самостоятельно двигаться во льдах. Ни в тяжелых, ни в каких. В пресс-релизе судостроительной фирмы В&W пароход был отнесён к судам ледокольного типа (the ice breaking type) для специальных целей или для специального торгового мореплавания (арктической торговли). Однако после первой же встречи со льдами «Челюскин» получил серьезные повреждения. Так что команде пришлось укреплять корпус подручными средствами, благо деревянного бруса на борту было достаточно. Но это, увы, не помогло. И произошло то, что произошло.

АКТ ПЕРВЫЙ: ПОХОД, ШУМИХА И НЕРАЗБЕРИХА

ПОХОД

В целях обеспечения доставки грузов в восточные районы советского побережья Северного Ледовитого океана необходимо было попытаться пройти весь путь от Европы до Чукотки за одну летнюю навигацию.

Первым это сделал ледокол «Сибиряков» в 1932 г. Однако для расширения грузовых коммерческих перевозок требовались обычные суда, приспособленные к плаванию в условиях Севера

Пароход «Челюскин» (до 19.06.33 г. – «Лена») водоизмещением 7,5 тыс. тонн был построен в 1933 г. в Дании по заказу Советского правительства.

10.08.34 г. он отправился из Мурманска во Владивосток по Северному морскому пути. Сначала плавание проходило успешно. Пароход прошел почти весь маршрут своим ходом, но в конце сентября застрял во льдах Чукотского моря. Однако в ноябре благодаря попутному дрейфу ледяных полей сумел войти в Берингов пролив и даже дал в Москву приветственную радиogramму. Внезапно в проливе началось движение льдов в обратную сторону, и «Челюскин» снова оказался в Чукотском море. Начался многомесячный дрейф.

13.02.34 г. в 15.30. в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от Уэлена, «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул. Один человек погиб, а остальные высадились на лед. Часть грузов и продовольствия удалось с парохода снять.

103 человека, в том числе 2 маленьких ребенка и 10 женщин (из них 2 беременные), оказались на льду почти в трехстах километрах от ближайшего берега. Полярной ночью. Посреди Северного Ледовитого океана.

Торосы. Стужа. Ветер. Тьма.

Но советским людям все это было ни по чем. Как сказал товарищ Сталин, великий вождь и учитель коммунистической партии и советского народа: «Нет в мире таких крепостей, которых не могли бы взять трудящиеся, большевики!». И челюскинцы ставят палатки, строят бараки, налаживают радиосвязь и сооружают ледовый аэродром.

Герой Советского Союза Ширшов рассказывает: «Мы начали подготовку аэродрома. Работа затруднялась отсутствием инструментов — большая часть ломов и пешней; выгруженных на лед, погибла вместе с судном, опрокинувшим льдину, на которой они лежали. Уцелевшими двумя ломками, двумя пешнями и несколькими лопатами пришлось сбивать с поля ледяные ропки и твердые, как лед, снежные бугры. В течение нескольких дней удалось расчистить площадку в 600 метров длиной и 150 метров шириной. Площадка находилась в четырех-пяти километрах от лагеря» [1].

Стоит отметить, однако, что в других источниках [2] сообщается, что при высадке удалось спасти только один лом, все остальные инструменты пошли ко дну вместе с «Челюскиным». Так что задача по устройству ледового аэродрома была еще более невыполнимой, чем об этом рассказывал Ширшов.

Однако бороться предстояло не только со стихией.

На Руси, независимо от формы правления (все равно царской, советской или президентской), всякое дело проходит четыре стадии: шумиха, неразбериха, наказание невиновных и награждение непричастных.

ШУМИХА

Сначала о шумихе.

Историк С.А. Ларьков пишет: «По прошествии времени, при изменении восприятия советской истории, особенно бросается в глаза та пропагандистская, выходящая за рамки разумного, кампания, развернутая вокруг этого, пусть и неординарного события. Впрочем, удивляла она и современников. Свидетельства этого удивления наших соотечественников, да ещё с критическим оттенком, по понятным причинам вряд ли будут найдены, мнение же иностранцев в свойственном ему ироническом тоне хорошо выразил Бернард Шоу, сказавший послу СССР в Лондоне Майскому: “Что вы за страна! Полярную трагедию вы превратили в национальное торжество, на роль главного героя ледовой драмы нашли настоящего Деда-Мороза с большой бородой. Уверяю Вас, что борода Шмидта завоевала вам тысячи новых друзей». Это часто цитируемое высказывание обычно трактуется как восхищение, однако достаточно вспомнить исторический фон в СССР начала 1930-х годов, чтобы не обратить внимание на оттенок язвительности высказывания известного своим желчным юмором писателя» [3].

Историк А.А. Турков пишет: «Героический поход «Челюскина» имел самое серьезное по тем временам информационно-техническое обеспечение. В число участников экспедиции вошло несколько журналистов, в том числе корреспонденты газет «Известия» и «Комсомольская правда», поэт, писатель, два кинооператора, художник и фотограф. На протяжении всего следования судна по Северному морскому пути советская пресса активно освещала ход экспедиции. В центральных газетах регулярно печатались сводки о состоянии дел на «Челюскине», отмечался высокий моральный дух участников перехода, даже после того, как судно было зажато льдами и вынуждено дрейфовать в Чукотском море.

После постройки лагеря, моментально получившего название «лагерь Шмидта», и установления с ним радиосвязи пресса получила возможность информировать страну и весь мир о положении дел в лагере на постоянной основе. С этого момента в центральных газетах СССР «Известия», «Правда» и «Труд» свежие новости о состоянии дел полярников появлялись ежедневно, а в региональных – перепечатывались из центральных. В первые дни после трагедии отмечалась ее неизбежность, при этом действия челюскинцев по эвакуации и оборудованию лагеря характеризовались как образцовые. В последующих заметках сообщались такие детали, как высокий дух челюскинцев, ведение ими быта, факт функционирования на льдине партийной ячейки. Уточнялось, что среди зимовщиков не прекращалась просветительская работа, а начальник экспедиции регулярно читал лекции на политическую тематику.

Непосредственный ход спасательных работ также получил подробное освещение в советских средствах массовой информации. Регулярно обновлялись данные о действиях авиации и флота, всех служб, привлеченных к этой операции. Летчики, принимавшие участие в спасении, моментально стали известны во всем мире. На первых полосах газет появляются их краткие биографии и портреты, обращения читателей со словами поддержки. Восхищением советских пилотов высказывала даже пресса III-го рейха и фашистской Италии. Каждый авиаперелет, неважно был ли он безрезультатным, завершался аварией или спасением кого-либо из челюскинцев, подробно отражался в печати. Отмечалась помощь местного чукотского населения, а также готовность прийти на помощь представителям США.

Окончание спасательной операции на передовой странице газеты «Правда» было озаглавлено как «Триумф советской авиации». Путь спасенных участников экспедиции в Москву с Дальнего Востока стал очередным витком пропагандистской кампании. Челюскинцы посещали города, воинские части, колхозы. В каждом населенном пункте проходили торжественные митинги с большим стечением народа. Появление в Москве основной группы спасенных полярников сопровождалось невиданной для того периода пышностью. Само торжество

внешне было похоже на церемонию встречи американского пилота Чарльза Линдберга [4] в США по случаю его успешного перелета через Атлантический океан в 1927 году. На Красной площади была устроена грандиозная демонстрация и парад с участием ударников труда, физкультурников и воинских частей.

Операция по спасению челюскинцев представлялась как триумф советского образа жизни. Газета «Правда» писала, что в капиталистическом мире челюскинцев ждала бы неминуемая гибель из-за «гнилого буржуазного скептицизма и холода омертвевшей общественности». На этом фоне особенно выделялись «своевременные и уверенные действия советского правительства». Подчеркивалась роль в спасении челюскинцев лично тов. Сталина и других руководителей государства и партии.

Создание мифологизированного образа героя-полярника шло по нескольким направлениям: через регулярное информирование со стороны средств массовой информации, официальное награждение и организацию торжественных встреч челюскинцев на высшем уровне, мероприятия с «живыми» героями, создание произведений художественной культуры (литературы, музыки, кино)

В советской прессе спасение челюскинцев представлялось как победа нового, образцового советского человека. До граждан СССР доводили мысль о том, что советские люди «своих» в беде не бросают ни при каких обстоятельствах, всячески подчеркивались мужество, отвага и высокий моральный дух, проявленные как полярниками, так и их спасителями. Данные характеристики представлялись в числе главных качеств советского человека, и особенно большевика

Немецкий культуролог Х. Гюнтер отмечает, что к середине 1930-х годов в советской культуре сформировался треугольник «Большой семьи», включающий в себя «Отца» (Сталин), «Родину-мать» (СССР) и «героических сыновей и дочерей» (летчики и полярники). Автор говорит о том, что за кратчайший срок потребовалось создать мифологические фигуры исторических лиц, подходящих под один из важнейших архетипов советской культуры – архетип героя. Данный процесс занимает, как правило, несколько десятилетий или даже столетий. В СССР же мифологизация отдельных исторических деятелей и их поступков совершалась в кратчайшие сроки. Важнейшую роль в этом процессе играли средства массовой информации. Миф о летчиках-полярниках, по Гюнтеру, наиболее полно соотносится с мифами об античных героях, где герой, пройдя множество испытаний, получает в итоге награду. Если применять к данному мифу пространственную модель, то можно выделить такие сферы, как Священный центр (Кремль, Москва), зону, враждебную для всякой жизни (Арктика), бури и морозы (враждебное герою чудовище). Таким же образом были увековечены подвиги Чкалова, папанинцев и дрейф корабля «Георгий Седов». По популярности с арктическими сюжетами может сравниться только тема Красной армии. Дело в том, что герой придает смысл существования «простого» человека, подает ему пример для подражания. Подобные мифы служат, кроме того, для мобилизации населения в экстренной ситуации, привнесения социальных инноваций. Широко распространенное видение СССР в качестве «осажденной крепости», окруженной врагами, способствовало консолидации общества под властью государства и партии» [5].

Между тем существовала простая и быстрая возможность организовать эвакуацию.

Писатель Н.В. Велигжанин рассказывает: «Если провести от места катастрофы окружность радиусом не более 1000 км, то внутри нее на Аляске попало бы не менее 10 аэродромов. На них в теплых ангарах, с полным техобслуживанием и с полными баками стояли десятки самолетов. На каждый самолет была по крайней мере пара обученных пилотов. Уже в 1930 г., за четыре года до крушения «Челюскина», американские летчики в течение всей зимы неоднократно летали на мыс Северный и обратно, совершив десятки рейсов. Слепнев, посетивший Америку, оставил описание технических возможностей аляскинских аэродромов. Он видел эти ангара, самолеты и тягачи. Если бы советское правительство обратилось к американцам,

то они могли в короткое время, «по погоде», провести полную эвакуацию челюскинцев. Более того, американцы сами предлагали свою помощь. Об этом совершенно спокойно писали советские газеты. Вот, например.

Сообщение ТАСС из Нью-Йорка от 5 марта: «Председатель общества воздушных сообщений “Пан-Америкен Эйруэй” заявил представителям печати, что общество предоставляет свои ресурсы в Аляске в распоряжение советского правительства для спасения челюскинцев. На Аляске – наготове самолеты, летчики, продовольственные и медицинские грузы на случай, если понадобится экстренная помощь прежде, чем советская спасательная экспедиция доберется до челюскинцев. На случай передвижения льдины общество в Номе держит наготове мощный быстролетный моноплан, который может в любой момент в течение трех часов долететь до челюскинцев».

Или:

«НЬЮ-ЙОРК. Агентство “Ассошиэйтед пресс” сообщает из Номы (Аляска), что торговая палата северо-западной Аляски выразила желание послать местных летчиков для оказания помощи челюскинцам. Палата поручила своему представителю в Вашингтоне уведомить об этом полпреда СССР. Представители палаты при этом заявляют, что жители Номы не забыли помощи, оказанной в 1929 г. Советским Союзом при попытках спасти американского пилота Эйельсона [6]».

Но такое простое решение – обратиться к американцам – было признано нецелесообразным. Нужен был подвиг, и совершить его должны были советские люди...

т. Куйбышев 28 февраля беседует с американскими журналистами... «После сообщения тов. Куйбышева американские корреспонденты задали ему ряд вопросов. На вопрос корреспондента – обратилось ли советское правительство к правительству США об оказании помощи экспедиции тов. Куйбышев ответил – “Нет”. На вопрос – насколько опасным следует считать положение челюскинцев, – тов. Куйбышев ответил, что положение челюскинцев нельзя считать безопасным, ибо опасность подстерегает их на каждом шагу. Вопрос заключается не только в оказании помощи, но и в оказании скорой помощи, ибо среди челюскинцев имеются женщины и дети, а также примерно с десяток лиц слабосильных, с трудом переносящих тяжелые арктические условия. Челюскинцы обеспечены двухмесячным запасом продовольствия и комплектом медикаментов».

Пока шла спасательная операция, советские газеты публиковали и американские предложения о помощи, и вопросы американских журналистов, и ответы тов. Куйбышева. После окончания операции любые упоминания о возможной американской помощи прекратились.

Каждый день комиссия Куйбышева сообщает о все новых и новых привлекаемых средствах. Например, 5-го же марта она говорит, что экстренно готовятся к выходу ледокол «Красин» и ледорез «Литке», то есть весь советский ледокольный флот.

«В случае, если операции по спасению экспедиции Шмидта затянутся, срочно ремонтируется ледокол “Красин” и ледорез “Литке”. Ленинградские большевики обязались отремонтировать ледокол “Красин” в один месяц. Если операции по спасению займут продолжительное время, “Красин” может быть чрезвычайно полезным».

Очевидно, что в ближайшие три месяца ни «Красин», ни «Литке» и близко подойти к челюскинцам не смогут. «Литке» не удалось пробиться через 20 км ноябрьского льда, как же ему преодолеть сотни километров льдов зимних?

Можно долго изображать в прессе активность, писать про мобилизацию собак, армады перемещаемых самолетов, дирижаблей, ледоколов, но реальность неумолима: на Севере есть только один исправный самолет и только два пилота. Для спасательной операции, за судьбой которой следит весь мир, этого явно мало. Доставить авиацию на Север зимой – это действие за гранью возможного. И советское правительство отдает приказ на совершение подвига» [7].

КРАТКАЯ ХРОНОЛОГИЯ ЭКСПЕДИЦИИ НА ПАРОХОДЕ «ЧЕЛЮСКИН» И СВЯЗАННЫХ С НЕЙ СОБЫТИЙ: июнь 1933 – февраль 1934 гг.

- 4 июня – окончательное принятие решения об экспедиции на пароходе «Челюскин».
- 14 июня – на Чукотке исчезает американский летчик Джеймс Маттерн [8].
- 18 июня – летчик Леваневский завершает перегон в Хабаровск летающей лодки Dornier «Wal» «СССР Н-8» и в тот же день выезжает в Верхнеудинск для перегона гидросамолета Junkers G.24 ЮГ-1 «СССР Н-4».
- 25 июня – из Дании в Ленинград прибывает только что построенный пароход «Челюскин». Начало оснащения экспедиции и формирования экипажа.
- 30 июня – Леваневский перегоняет из Верхнеудинска в Хабаровск «СССР Н-4».
- 1 июля – летчик Страубе вылетает из Хабаровска на «СССР Н-4» во Владивосток. Гидросамолет разбирают и грузят на пароход «Охотск».
- 4 июля – в Анадыре «СССР Н-8» ставят на ремонт для замены двигателей. Пароход «Охотск» с «СССР Н-4» на борту выходит из Владивостока в направлении на Анадырь.
- 5 июля – Маттерн объявляется в Анадыре.
- 9 июля – Леваневский получает приказание «спасти» Маттерна. Его «СССР Н-8» все еще в ремонте.
- 11 июля – из Севастополя вылетает на Дальний Восток летающая лодка Dornier «Wal» «СССР Н-11» под управлением летчика-испытателя Бухольца [9]. Он просил отложить вылет из-за плохого технического состояния машины, но получил приказ вылетать немедленно.
- 12 июля – авиакатастрофа «СССР Н-11» на Волге. Экипаж погибает.
- 13 июля – Леваневский на «СССР Н-8» вылетает из Хабаровска на «спасение» Маттерна.
- 16 июля – «Челюскин» покидает Ленинград и идет в Копенгаген для завершения приемки.
- 17–19 июля – судовые испытания «Челюскина».
- 20 июля – «Челюскин» приходит в Копенгаген и встает в верфь для срочного ремонта и завершения приемки.
- 18 июля – Леваневский на самолете «СССР Н-8» прилетает в Анадырь.
- 20 июля – в Анадырь прибывает пароход «Охотск» с самолетом «СССР Н-4» и бензином. Леваневский и Маттерн на самолете «СССР Н-8» улетают в Америку.
- 21 июля – Леваневский и Маттерн прибывают в Ном на Аляске.
- 25 июля – «Челюскин» покидает Копенгаген и берет курс на Мурманск.
- 29 июля – Леваневский прилетает с Аляски в Уэлен.
- 2 августа – «Челюскин» приходит в Мурманск.
- 3–9 августа – окончание погрузки и завершение формирования команды «Челюскина».
- 10 августа – «Челюскин» выходит из Мурманска.
- 12 августа – «Челюскин» входит в Карское море. Леваневский посещает остров Врангеля. Никаких грузов и пассажиров он зимовщикам не привозит. И никого с острова Врангеля на материк не вывозит.
- 15 августа – «Челюскин» получает первые повреждения, ложится в дрейф и вызывает на помощь ледокол «Красин». В Уэлен на грузовом пароходе привозят два разобранных самолета У-2.
- 17 августа – «Красин» подходит к «Челюскину» и перегружает с него уголь. На мысе Северный встречаются «СССР Н-4» и «СССР Н-8».
- 21 августа – «Красин» выводит «Челюскина» из льдов.

24 августа – «Челюскин» открывает новый остров и останавливается для его изучения.

26 августа – «Челюскин» покидает остров и отправляется на север. Леваневский улетает с мыса Северный в Тикси.

27–30 августа – «Челюскин» блуждает к западу от архипелага Северная Земля.

30 августа – летчик Куканов прилетает на мыс Северный на «СССР Н-4» на зимовку.

31 августа – Куканов совершает первый рейс на остров Врангеля, завозит им продукты на пятую зимовку.

2 сентября – «Челюскин» входит в море Лаптевых. Начальник экспедиции Шмидт и Леваневский обмениваются телеграммами. Шмидт «отпускает» Леваневского в Иркутск. В Восточной Арктике на зиму остается только «СССР Н-4» Куканова. Техническое состояние самолета плачевное – моторесурс превышен в два раза, приборы не работают.

3 сентября – Куканов второй раз прилетает на остров Врангеля, доставляет продукты, вывозит часть зимовщиков, спасая полярную станцию от гибели.

8 сентября – «Челюскин» проходит мимо Тикси, где Леваневский ждет бензин, и входит в Восточно-Сибирское море.

9 сентября – в Тикси приходят пароходы с бензином. «Челюскин» блуждает в белом пятне Восточно-Сибирского моря.

10 сентября – Леваневский улетает в Иркутск.

11 сентября – Куканов в третий раз прилетает на остров Врангеля. Старший брат Леваневского, известный польский летчик Юзеф Леваневский [10], совершавший дальний перелета Варшава - Красноярск, погибает в авиакатастрофе в Чувашии.

14 сентября – всю неделю Куканов выполняет ледовые разведки для «Челюскина».

15 сентября – Куканов привозит Шмидта на остров Врангеля.

16 сентября – Куканов привозит Шмидта на новую полярную станцию «Мыс Северный». Вечером приходит пароход «Челюскин». Встать у мыса Северный на зимовку – последний шанс уцелеть, но Москва приказывает «Челюскину» следовать дальше.

19 сентября – «Челюскин» застревает во льдах и начинает свой героический дрейф.

21 сентября – у мыса Биллингса остаются на вынужденную зимовку пароходы «Анадырь», «Хабаровск» и «Север» с пассажирами Дальстроя». Положение бедственное – продовольствия нет, люди истощены и больны.

23 сентября – дрейф заталкивает «Челюскин» в неподвижное ледяное поле у Колючинской губы.

1 октября – «Челюскин» навещают чукчи.

3 октября – Шмидт отправляет с чукчами на берег 8 человек из числа пассажиров и членов команды. На борту «Челюскина» остаются 105 человек.

5 октября – через ледяное поле проходит трещина, «Челюскин» выбирается из неподвижного льда и вместе с дрейфующим льдом начинает двигаться в сторону Берингова пролива.

13 октября – Куканов совершает первый спасательный рейс к трем терпящим бедствие пароходам у мыса Биллингса, доставляет продукты и вывозит партию больных. Первая авария у Куканова – повреждено шасси.

17 октября – за несколько рейсов Куканов вывозит с трех пароходов на мыс Северный 67 человек.

21 октября – из Владивостока на Чукотку пароходом «Смоленск» отправляется авиагруппа из двух самолетов АНТ-4 под командованием летнаба Петрова.

22 октября – Куканов вывозит партию больных с мыса Северный в Уэлен.

24 октября – Куканов вывозит вторую партию. Авария «СССР Н-4», вынужденная посадка в Ванкареме. Куканов на собаках выезжает на мыс Северный за запчастями. В Уэлене приступают к сборке одного У-2 с целью отправить его на помощь Куканову.

1 ноября – летчик Чернявский совершает пробный полет У-2 в Уэлене.

2 ноября – Куканов заканчивает ремонт и прилетает на мыс Северный.

3 ноября – дрейф выносит ледяное поле с «Челюскиным» в Берингов пролив. Чернявский вылетает из Уэлена к «Челюскину» на ледовую разведку и обнаруживает, что «Челюскину» до чистой воды остается несколько километров.

4 ноября – обратный дрейф уносит «Челюскин» в Ледовитый океан. Чернявский вылетает на разведку промежуточных аэродромов для прибывающей группы самолетов Петрова и при посадке в бухте Провидения разбивает самолет. Самолет отправляют на ремонт во Владивосток, а летчика обвиняют в аварии и отстраняют от работы.

10 ноября – Шмидт запрашивает помощь у ледореза «Литке», который находится в плохом техническом состоянии, но выходит на помощь.

17 ноября – при пробном полете разбивается самолет Ш-2 с «Челюскина». Во время взлета Куканова на «СССР Н-4» останавливается изношенный двигатель, машина падает и теряет шасси. Чукотка остается без самолетов. Ледорез «Литке» прекращает попытки пробиться к «Челюскину». Шмидт разрешает ему уйти.

20 ноября – в бухту Провидения прибывает пароход «Смоленск» с АНТ-4 группы Петрова.

29 ноября – первый пробный полет АНТ-4 в бухте Провидения.

21 декабря – первый самолет прилетает в Уэлен. Шмидт приказывает лететь к «Челюскину» и начинать эвакуацию пассажиров.

22 декабря – 11 января – ряд неудачных попыток летчика Ляпидевского вылететь к «Челюскину». АНТ-4 оказывается неисправен.

11 января – Ляпидевский выезжает на собаках в бухту Провидения за вторым самолетом.

18 января – Ляпидевский прибывает в бухту Провидения.

19 января – 5 февраля – нелетная погода.

6 февраля – Ляпидевский вылетает из бухты Провидения и совершает посадку в бухте Лаврентия.

НЕРАЗБЕРИХА

Теперь несколько слов о неразберихе. Которая началась практически одновременно с шумихой. Если не раньше.

Писатель Н.В. Велигжанин рассказывает: «Практические задачи были заявлены такие:

– пройти за одну навигацию Северный морской путь;

– доставить груз и людей на полярную станцию на острове Врангеля, забрать оттуда прежний состав зимовщиков;

– провести научные исследования в Арктике.

Нетрудно заметить, что три эти задачи противоречили друг другу. Первая чисто спортивная, для ее выполнения нужно отправиться как можно раньше и двигаться как можно быстрее, желательно простым маршрутом, чтобы максимально использовать время навигации. Вторая задача практическая: нужно прийти в определенную точку и там выполнить объем работ, невзирая на недостаток времени и очевидные трудности. Для реализации третьей нужно направляться в неизведанные области (сталкиваясь со всяческими неожиданностями) и проводить там измерения, не обращая внимания на время. Если первые две задачи хоть где-то совпадают, то третья по отношению к ним совершенно «перпендикулярна». А выполнять три группы подобных задач одновременно – классическая ситуация «лебедя, рака и щуки» с предсказуемым результатом» [11].

Разновекторность заявленных задач привела к тому, что ни одна из них не была решена. Более того, поставила под угрозу сотню с лишним жизней и погубила совершенно новое судно. За которое, между прочим, было заплачено золотом. Когда в стране свирепствовал голодомор. Это, во-первых.

Во-вторых. Судно, которому однозначно предстояло оказаться наедине со льдами, не могло самостоятельно двигаться во льдах. Ни в тяжелых, ни в каких. В пресс-релизе судостроительной фирмы V&W пароход был отнесен к судам ледокольного типа (the ice breaking type) для специальных целей или для специального торгового мореплавания (арктической торговли). Однако после первой же встречи со льдами «Челюскин» получил серьезные повреждения. Так что команде пришлось укреплять корпус подручными средствами, благо деревянного бруса на борту было достаточно. Но это, увы, не помогло. И произошло то, что произошло.

Старший помощник капитана С. Гудин пишет: «Пароход «Челюскин», как показал опыт, был очень мало приспособлен из-за ряда конструктивных недостатков по корпусу для плавания даже в разреженных льдах. Главнейшие дефекты: 1) недостаточный набор корпуса, 2) плохая управляемость при малом поступательном движении, что затрудняет маневрирование во льдах, 3) неудачные обводы носовой части – излишняя скуластость, 4) слабое стыковое соединение листов обшивки, 5) при переходах по открытой воде судно имело крайне стремительную бортовую качку» [12].

Однако руководство экспедиции знало о неготовности судна к походу еще до того, как он начался. Среди архивных дел экспедиции хранится «Акт приёмки парохода», составленный 17.07.33 г., когда «Челюскин» уже ушел из Ленинграда в Мурманск. Он содержит 66 замечаний по доводке корабля (корпус и такелаж) и 70 замечаний – по машине.

В-третьих. Судно, которое должно было «пройти за одну навигацию Северный морской путь», этот путь пройти почему-то не торопилось. А, может, и не намеревалось?

Ледокольный пароход «Сибиряков», который в 1932 г. совершил первое в истории сквозное плавание по Северному морскому пути из Белого моря в Берингово за одну навигацию, потратил на это с учетом дрейфа 64 дня. Он вышел из Архангельска 28 июля. 18 сентября в Чукотском море в сложной ледовой обстановке потерял часть гребного вала с винтом и начал

дрейфовать. Но с помощью самодельных парусов 1 октября сумел выйти на чистую воду в Беринговом проливе. На чистом везении!

Замначальника экспедиции по науке И. Баевский пишет: «Все суда – участники колымских походов – стремятся попасть в Берингов пролив не позже 15–20 сентября. Если в эти сроки не удастся пройти Чукотское море, возможность прохода в Берингов пролив считается мало вероятной. Так и принято у дальневосточных капитанов, идущих в Колыму и обратно: к двадцатым числам сентября выбирать возможно более удобное место в ледовом припае и становиться на зимовку» [40].

«Челюскин» вышел из Мурманска лишь 10 августа. То есть, изначально ничего не успевал. До Берингова пролива он мог добраться только к середине октября. Даже если бы шел на всех парах и нигде не задерживался.

А он задерживался. Что называется, у каждого столба.

21 августа ледокол «Красин» освобождает его из ледового плена у Новой Земли и уходит на юг, а «Челюскин», вместо того чтобы мчаться на восток, идет на север. 26 августа, потратив двое суток на осмотр не обозначенного на картах острова, продолжает (!) двигаться на север. В «научных», видимо, целях. И болтается к западу от архипелага Северная Земля аж до 30 августа. 8-9 сентября бродит туда-сюда по Восточно-Сибирскому морю. Видимо, что-то «исследует». 16 сентября подходит к мысу Северный. Но вместо того чтобы встать на зимовку, как это делают дальневосточные капитаны, отправляется в свой последний путь. И претя как приговоренный. Пока 19 сентября не застревает, наконец, во льдах. Где, в конце концов, и будет приведен в исполнение.

При этом начальник экспедиции отпускает на все четыре стороны единственный в Восточной Арктике исправный самолет с израсходованным лишь на две трети моторесурсом. Который, кстати, был предназначен для ледовой разведки на пути следования этой самой экспедиции. А при необходимости мог эвакуировать команду и пассажиров с гибнущего судна. Грузоподъемность этой летающей лодки (до 3 тонн) позволяла вывезти всех за несколько рейсов. Это, в-четвертых.

Леваневский сразу же улетает. Причина спешки не озвучивалась. Но все причастные знали, что он спешил в Красноярск. На встречу со своим заграничным братом.

Далее неразбериха только усиливается. Газеты всю зиму трещат о большом количестве самолетов, дирижаблей и аэросаней, непрерывно направляемых для спасения челюскинцев. Но фактически первые самолеты прибывают на Чукотку лишь в первых числах апреля. С начала декабря до середины марта там летает только АНТ-4 Ляпидевского.

АКТ ВТОРОЙ: КАТАСТРОФА, НЕРАЗБЕРИХА И ШУМИХА

КАТАСТРОФА

В донесении Управления Краснознаменной пограничной охраны и войск полномочного представительства ОГПУ Дальневосточного края от 16.02.34 г. указывается: «13 февраля в 13 час. 30 мин. внезапным сильным напором льдов на «Челюскине» разорвало левый борт от носового трюма до машинного котельного отделения. В 16 час. 30 мин. «Челюскин» затонул. В течение 2 час. экспедицией выгружены на лед аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, самолет, радио. Выгрузка шла без паники, за несколько секунд до погружения ледокола сошли последними руководство экспедиции, экипаж. Завхоз судна Могилевич при сходе с судна был придавлен бревном, погиб, остальные здоровы, живут в палатках, строят деревянный барак, имеют полностью обеспечение спальными мешками и меховой одеждой. Потерпевшие связались с рациями Уэлена и мыса Северный. Из бухты Лаврентия в Уэлен выехал начальник морского пограничного контрольно-пропускного пункта Небольсин для организации на месте помощи для спасения людей. Ближайшие к месту аварии пункты: мыс Сердце-Камень – 78 миль, мыс Онман – 56 миль, последний западнее о. Калючинского. Расстояние между берегом и местом аварии покрыто полярными торосистыми льдами, затрудняющими спасение людей на собаках. С «Челюскина» сообщили, что имеют самолет ГУСМ, на мысе Северном имеется трехмоторный самолет «Юнкерс» с поломанными шасси, на Уэлене один двухмоторный ТБ исправен и У-2, в бухте Провидения бездействующий ТБ, для управления которым на месте нет опытного пилота»

КРАТКАЯ ХРОНОЛОГИЯ ЭКСПЕДИЦИИ НА ПАРОХОДЕ «ЧЕЛЮСКИН» И СВЯЗАННЫХ С НЕЙ СОБЫТИЙ: февраль – июнь 1934 гг.

13 февраля – «Челюскин» раздавлен льдами и идет ко дну. 1 человек погибает. На лед высаживается 104 человека.

14 февраля – радисту Кренкелю удается установить радиосвязь с Уэленом.

15 февраля – в Москве создана Правительственная комиссия по спасению челюскинцев, на Чукотке сформирована «чрезвычайная тройка» для руководства и организации эвакуации. Предполагается, что помощь должны оказать самолеты Куканова и Ляпидевского. Куканов назначается начальником авиационных сил Чукотки. Эвакуацию приказано завершить до 1 марта.

16 февраля – правительство принимает решение об отправке спасательной группы на Чукотку через США. Руководитель группы – Ушаков, участники – летчики Слепнев и Леваневский. Ушаков и Слепнев выезжают в Берлин.

18 февраля – Леваневский вылетает из Москвы в Берлин, где на следующий день соединяется с Ушаковым и Слепневым. Ляпидевский в очередной раз пытается из Уэлена вылететь к ледовому лагерю, но возвращается по техническим причинам.

20 февраля – группа Ушакова вылетает в Лондон. На мысе Северный закончен ремонт самолета Куканова, и тот вылетает к лагерю челюскинцев. В полете отказывает мотор, и он возвращается на базу.

21 февраля – к ледовому лагерю вылетает Ляпидевский. Самолет выходит в нужный квадрат, два часа барражирует над ним, но лагерь не видит и возвращается в Уэлен, где при посадке ломает шасси. В группе Петрова остается один самолет АНТ-4.

22 февраля – во Владивосток прибыли военные летчики Каманин, Бастанжиев и Демиров с тремя самолетами Р-5.

23 февраля – группа Ушакова отплывает из Саутгемптона в Нью-Йорк на трансатлантическом лайнере «Олимпик». Во Владивостоке к группе Каманина присоединяются военные летчики Пивенштейн и Горелов с двумя Р-5 и Пиндюков и Тишков с двумя У-2. Каманин получает телеграмму председателя правительственной комиссии Куйбышева о прикомандировании к его группе гражданских летчиков Молокова, Фариха и Липпа. Поскольку они прибыли без самолетов, то первым двум из них были отданы машины Бастанжиева и Горелова.

27 февраля – тов. Сталин направляет приветственную телеграмму челюскинцам. Председатель Правительственной комиссии Куйбышев дает большое интервью американским журналистам.

28 февраля – группа Ушакова прибывает в Нью-Йорк.

1 марта – из Владивостока выходит пароход «Смоленск» с группой Каманина.

3 марта – окончательно становится ясно, что самолет Куканова к полетам непригоден.

5 марта – самолет АНТ-4 под управлением Ляпидевского впервые приземляется в лагере челюскинцев. И лагерь эвакуировано 2 маленьких ребенка и 10 женщин (из них 2 беременные).

5–20 марта – местными чукотскими силами ведутся работы по созданию в Ванкареме спасательной базы с аэродромом и радиостанцией; на собаках завозят бензин.

14 марта – самолет Ляпидевского вылетает из Уэлена в Ванкарем и исчезает. Группе Каманина приказано срочно высадиться на берег у Олюторского мыса и как можно быстрее собрать самолеты для вылета. Группа Ушакова получает приказ срочно выезжать из Нью-Йорка в Сиэтл.

14–20 марта – группа Каманина на берегу собирает самолеты и готовится к полету.

17 марта – два самолета Junkers W 33 летчиков Галышева и Доронина, а также самолет П-5 летчика Водопьянова вылетают из Хабаровска в Анадырь. Им предстоит преодолеть по почти 6 тыс. км. Трасса мало исследована и не обеспечена радиосвязью.

18 марта – группа Ушакова садится в Сиэтле на пароход, идущий в направлении Аляски. Самолет Ляпидевского обнаружен разбитым на льду Колючинского залива. Все члены экипажа целы, но самолет серьезно поврежден.

21 марта – пять самолетов группы Каманина вылетают от Олюторского мыса в направлении на Анадырь. Группа Ушакова вечером прибывает в Фербенкс, где ее ожидают два купленных самолета Consolidated Fleetster 17AF.

22 марта – три самолета группы Каманина из пяти прилетают в Анадырь.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.