



Евгений БУЗНИ

Родился в Симферополе 21 ноября 1940 года. Стихи начал писать во время службы в армии — так легче было выразить чувства солдата. В начале 1960-х был в числе создателей и участников литературного клуба при Ялтинском горкоме комсомола, тогда же начал печататься. Был переводчиком в Африке, затем в Индии, Пакистане и на Шпицбергене. В Москве работал в издательстве «Малыш», в музее Николая Островского, где вплотную занялся исследованием фактов биографии писателя. За последние годы Евгений Бuzни

выпустил более десяти книг, в том числе пять поэтических сборников, роман «Шпицбергенский дневник», повесть «Пацаны-пацанки», сборник литературоведческих статей «Слово о русском слове». Награжден Почётной грамотой Министерства культуры РФ, Лауреат литературных премий им. А.П.Чехова и С.В.Михалкова, «Золотое перо Московии» и других творческих наград.

ОЛГ от всей души поздравляет Евгения Николаевича с 75-летием и предлагает внимательно читателю его очерк из цикла зарисовок о Шпицбергене.



Полярная трагедия: её могло бы не быть...

Трагедий в Заполярье много. Впрочем, где их сегодня мало? Но здесь они всё же особенные. Люди живут между собой в основном дружно: не воюют, хоть и из разных стран собрались на Крайний Север. Разве что по пьянке схлестнутся между собой, но таких сразу выдворяют с архипелага — что из российского посёлка, что из норвежского.

Жить на архипелаге следует, держа ухо востро. Люди гибнут ежегодно: то на снегоходе в расщелину, скрытую снежным козырьком, свалятся, то судно морское на льдину или подводную скалу наткнётся, то вертолёт не так, как надо, посадит, то на шахте нарушат правила техники безопасности — всё трагедией оборачивается...

Но сегодня я хочу рассказать об особой трагедии, случившейся в девяностые годы. Она запомнилась не только тем, что унесла жизни сразу 141 человека, но и тем, что российское правительство не сочло нужным даже объявить траур по погибшим соотечественникам...

В тот день, 29 августа, погода в аэропорту Лонгьербуена была нормальной: дул небольшой ветерок, облака застыли желеобразно над головой, оставив достаточно видимого пространства и не создавая особых проблем садящимся и улетающим самолётам. Ранним утром один «Боинг» Скандинавских авиалиний уже отправился на материк, а теперь мы ожидали ТУ-154 Внуковских авиалиний из Москвы.

Как обычно, с семи утра мы начинали доставлять вертолётами полярников из российских посёлков Баренцбург и Пирамида к месту посадки. Своего аэродрома для принятия самолётов на архипелаге нет. Когда-то норвежцы предлагали совместное строительство аэропорта, но тогда это показалось дорогим удовольствием, и российская сторона отказалась от участия в проекте, поэтому в Лонгьербуене появился чисто норвежский аэропорт, за посадки в котором наших воздушных судов теперь приходится платить.

К десяти утра, когда предполагалось прибытие самолёта, почти все отбывающие на материк уже ожидали в здании аэропорта, нетерпеливо прохаживаясь и поминутно спрашивая меня о последних новостях. Здесь же находился и главный инженер рудника Баренцбург, который не собирался уезжать, а напротив, готовился встретить свою жену и двоих детей, возвращавшихся после летнего отдыха на материке.

Я получил информацию, что самолёт дал знать о себе от острова Медвежий — первого пункта радиосвязи с Лонгьербуеном, но посадка ожидается минут через десять. Затем добавили пять минут, через некоторое время ещё десять. Около половины одиннадцатого я подошёл к вопросу о посадке к начальнику аэропорта. Нахмурившись, он сказал, что сам обеспокоен и направился на смотровую башню. Я последовал за ним.

В круглом, остеклённом со всех сторон зале напряжённо звонили телефоны. Дежурный диспетчер пытался выйти на связь с самолётом. Другой разложил на столе карту местности и стал показывать предполагаемое направление движения воздушного судна. Дурное предчувствие по-настоящему охватило меня, когда начальник аэропорта сначала попросил уточнить количество пассажиров и членов экипажа на борту, а затем поинтересовался, сколько горячего может быть в самолёте и долго ли он в состоянии продержаться в воздухе.

Мы с беспокойством, но ещё не покинувшей нас надеждой смотрели на горы, из-за которых должна была появиться «ТУ-шка». Для пилотов предпочтительнее садиться со стороны моря, но в этот день дул небольшой ветер и на дважды повторённый запрос русского пилота диспетчер Лонгьербуена ответил, что сегодня аэропорт принимает на посадку со стороны гор. Между тем, их вершины были скрыты облаками, что и вызывало у всех особую тревогу.

А самолёт уже лежал разбитым,

перевернувшись от страшного удара, рухнув на плато горы с музыкальным названием Опера. Лишь хвостовая часть, мгновенно отломившись, скользнула вниз с 900-метровой высоты, вызвав снежную лавину. Спутниковая система наблюдения зафиксировала катастрофу и передала информацию на материк. Оттуда нам и позвонили...

Узнав о гибели самолёта, мы тут же предложили направить на спасение два наших вертолёта МИ-8. Нам вежливо отказали, попросив быть наготове, но без разрешения не лететь, так как в воздух поднимали два малых норвежских вертолёта, а через 40-50 минут в Лонгьербуен должны были прилететь уже вызванные большие спасательные вертолёты. Норвежцы объяснили, что не хотят новых трагедий в связи с возможным столкновением вертолётов в воздухе. Мы

11:11. Спасательному вертолёту «Си Кинг», находящемуся на пути к острову Надежды, приказано возвратиться в Лонгьербуен для разгрузки и вылета на поиск.

11:15. Вертолёты Аэрофлота находятся в Лонгьербуене. Могут быть использованы.

Здесь я позволю себе прервать цитирование журнала и сказать, что, как только стало известно о потере связи с самолётом, мы тут же предложили использовать наши вертолёты, но запись об этом появляется через сорок пять минут, то есть через час после гибели самолёта. Очевидно, весь журнал составлялся значительно позже происшедших событий...

11:30. Башня сообщает курс прилёта самолёта — 120 с исходной точки в 18

12:20. Бригада из 14 пожарных направляется с оборудованием из Лонгьербуена к радиомаяку.

12:22. Судно береговой охраны «Нордкап» сообщает, что идёт в Лонгьербуен. Их вертолёт «Динке» может прибыть в Лонгьербуен около 14:30.

12:27. Добровольцы Красного Креста и пожарные прибыли на радиомаяк.

12:30. Губернатор Анна-Кристин Олсен сообщает, что прибедет в Лонгьербуен сегодня в 21:00.

12:36. Сообщение с места аварии: прилетели три медика и полицейские. Признаков жизни нет. Нужны термолатки.

Позволю себе вновь прервать цитирование журнала и прокомментировать запись, по которой получается, что лишь через два часа с небольшим после катастрофы норвежцы оказались

которого можно было бы попытаться спасти. Да, потом прилетел большой специальный спасательный вертолёт «Супер Пума» и с помощью прибора с высоты определил по температуре тел, что живых среди них нет, но было уже слишком поздно...

Между тем мы связались с Москвой и, наконец, узнали, что Министерство по чрезвычайным ситуациям готово направить свой самолёт для участия в спасательных работах. Я сообщил норвежцам. Они вежливо поблагодарили, но не разрешили совершать посадку в тот день, так как опечатали все контрольные приборы, которые решили проверить на правильность показаний, и потому откроют аэропорт лишь в десять утра следующего дня. Об этом никакой записи в журнале губернатора не было сделано.

Жителей российских посёлков,

катастрофы нашим спасателям разрешили вылететь на место крушения самолёта. Там они сразу нашли контакт с норвежскими коллегами и приняли на себя самый трудный участок — край и верхний склон горы.

Двое наших спасателей поднялись на плато, чтобы подготовить и закрепить верёвки, и сразу же обнаружили один из «чёрных ящиков», который в самом деле ярко-оранжевого цвета и легко выделялся на белом снегу, но по какой-то странной причине не был до сих пор замечен норвежцами. Спасатели сообщили о находке по радию оставшимся внизу товарищам. Через некоторое время на плато сел норвежский вертолёт и... российский спасатель арестовали! А потом пять часов допрашивали в офисе губернатора.

В это же время в том же здании проходило очередное совещание, посвящённое спасательной операции. Российская и украинская стороны ещё не знали об аресте и расстались с норвежцами, пожав руки...

Дальше события развивались, как в детективном кино: в дверях членов нашей делегации остановили и попросили возвратиться для важного сообщения. Оно прозвучало в форме приказа губернатора русским спасателям немедленно уезжать, так как они нарушили установленный порядок и один, без сопровождения норвежцев, появились на плато.

Почти всю ночь полномочная комиссия составляла письменный ответ губернатору на её устное требование. Наутро конфликт был улажен путём взаимных извинений. Норвежская пресса буквально взорвалась возмущениями в адрес своих соотечественников на Свальбарде. И работы пошли...

С этого момента никаких нареканий ни в чей адрес не было. Политики перестали вмешиваться в процесс и делали всё, чтобы загладить неприятное начало. Останки жертв аккуратно и тщательно упаковывали, нумеровали, транспортировали с почестями в норвежский город Тромсё, где две недели квалифицированно, с помощью самого современного оборудования идентифицировали, исключая малейшую ошибку. Труд был нелёгким, и за него мы должны быть благодарны норвежцам.

...Но я никак не могу отделаться от одного мучающего меня вопроса: действительно ли всё было сделано, чтобы спасти хоть одну жизнь?

Много лет в Лонгьербуене работало представительство «Аэрофлота», отвечавшее за полёты советских самолётов. Ослабевшая от развала экономики Россия не смогла внести расходы по содержанию представительства на Шпицбергене, перенесла его в норвежский город Тромсё, находящийся на материке, предполагая первоначально, что его представитель будет вылетать на архипелаг в случае рейсов Москва — Лонгьербуен. Однако полёты «Внуковских авиалиний» никто из специалистов «Аэрофлота» не обслуживал — государство сэкономило на представительных расходах. Спрашивается: не за счёт ли человеческих жизней?

Будь наш специалист в аэропорту во время рейса, возможно, самолёт сел бы как надо и не случилась бы описанная трагедия.

И последнее. Если бы норвежская администрация Шпицбергена забыла в минуту трагедии про королевский указ о том, что архипелаг — норвежская территория, а наша администрация вспомнила бы, что по международному соглашению мы имеем равные права, то не стало ли бы одной трагедией меньше?

Мог бы спасти 141 человек, если бы пилоты сели на полосу со стороны моря, ведь слабый ветер нашему лайнеру при посадке не мог помешать? Но зачем эти вопросы погибшим?

Перефразируя Роберта Рождественского, хочу ответить: «Это нужно не мёртвым. Это нужно живым».

Наконец, на третьи сутки после авиа-



ещё не знали, что норвежская администрация не сочла возможным допустить русских к спасательным операциям и взяла всю ответственность на себя.

Вот выписка из журнала губернатора Шпицбергена о ходе спасательной операции после авиакатастрофы:

10:30. Сообщение из башни аэропорта Лонгьербуен о потере связи с российским самолётом, который должен был совершить посадку в Лонгьербуен в 10:15.

10:43. Больница Лонгьербуен информирует, и группа медицинских специалистов немедленно была приведена в готовность к выезду для оказания помощи.

10:45. Главная спасательная служба Северной Норвегии, базирующаяся в городе Бодё, осведомлена о случившемся.

10:45. Башня сообщает позицию самолёта при последнем контакте — в 70 милях на востоке от радиомаяка.

10:47. Вылет из Лонгьербуен вертолёта АН-530 для поиска самолёта.

10:53. Вызвано руководство местной спасательной службы Свальбарда.

10:55. Информирована и приведена в готовность региональная больница города Тромсё.

10:58. Спасательный вертолёт «Супер Пума» вызван из Нью-Олесунна в Лонгьербуен.

11:02. Вызов штаба советников спасательной службы.

11:05. Дано указание направить ещё один вертолёт АН-530 на поиски самолёта. Оно немедленно выполнено.

11:10. Самолёт «Дорние», находящийся над островом Амстердам (северо-западный Шпицберген), получил команду принять участие в поисковых работах и слушать по радию аварийные частоты.

километрах от аэропорта.

11:35. Вертолёт «Супер-пума» вылетает на поиск.

11:46. Получен список пассажиров: 129, плюс экипаж — 12 человек.

На самом же деле в тот момент у меня не было точных данных о числе пассажиров. Один человек, заявленный в списке, на посадку не явился, о чём мы узнали позже. Часть списков прибывающих находилась у начальника аэропорта. Что касается членов экипажа, то их число я мог лишь предполагать, поскольку официальной заявки на полёт с указанием времени, фамилии командира и других данных от Внуковских авиалиний в тот раз мы не получили. Всё это ещё раз говорит о том, что записи в журнал губернатора вносились значительно позже и не являются точной хронограммой событий.

Тем не менее — смотрим дальше:

11:47. Сообщение в «Крипос» идентификационной группы Осло в лице директора Арне Беркос.

11:56. Команда из десяти добровольцев Красного Креста в состоянии готовности.

12:00. Дана команда, запрещающая всякие передвижения в аэропорту, кроме связанных с поисково-спасательными работами.

12:06. С вертолёта «Си Кинг» сообщают, что на горе Опера обнаружены обломки самолёта.

12:10. Отдан приказ команде Красного Креста выехать к радиомаяку в долине Адвент.

12:15. С вертолёта «Си Кинг» сообщают координаты места аварии: Северный Восток 16.05.53. Обломки самолёта найдены на горе Опера, в стороне долины Хелветта. Хвостовая часть и двигатели упали вниз, корпус находится на плато.

на месте аварии и определили, что «признаков жизни нет». Между тем, доставить врача из посёлка в аэропорт можно было сразу же — российские вертолёты могли оказаться на плато горы Опера максимум через десять минут.

В то же время губернатор Шпицбергена предложила автобусы, чтобы отвезти ничего не знающих пока о несчастье полярников из аэропорта в посёлок и освободить зал на случай транспортировки раненых. Но эта мера оказалась напрасной. Ни одного выжившего в катастрофе ни в этот день, ни в последующий в аэропорт не привезли. Полицейский, прибывший первым на место крушения самолёта, сообщил по радию, что никого в живых не осталось и ни одного целого тела нет.

Главный инженер рудника Баренцбург, встречавший своих родных из отпуска, переспрашивал несколько раз, не веря, потом разрыдался и улетел в российский посёлок. Там он неожиданно услышал по российскому центральному телевидению, что пятерых пострадавших уже привезли в Лонгьербуен, и тут же позвонил мне, умоляя сообщить имена спасённых, а я вынужден был снова бить по его нервам, что телевидение врёт с чьих-то слов, ибо только что по радию с места катастрофы сообщил норвежский врач об отсутствии кого-либо живого.

Только в скобках скажу, что я и тогда не поверил этой информации, не верю и сейчас, после всего, что узнал и увидел. Не мог полицейский, а затем врач осмотреть так быстро почти полторы сотни тел, многие из которых оказались в действительности почти целыми, но наваленными друг на друга или под обломками самолёта и в снегу. Убеждён и понимаю, что во всех случаях нужно было немедленно посылать наши вертолёты с бригадами спасателей на поиски хотя бы одного живого,