

(печатается с небольшими сокращениями)

В самое ближайшее время в нашем городе появится еще одна памятная доска. Она будет закреплена на стене старого, хорошо известного многим, построенного в 1958 г. дома № 56 на улице Ключевской. Ее место расположения и надпись сейчас согласовываются в соответствующих инстанциях.

Скорее всего, доска будет размещена на стене, выходящей на лестничный спуск с улицы к автобусной остановке на КП, месте бойком, что называется, проходном.

Предложенный автором этого очерка вариант текста таков: «В этом доме в 1958–1961 гг. жил капитан 2-го ранга Михаил Васильевич Стукалин (1901–1961). В годы Второй мировой войны он возглавлял лоцманскую службу Петропавловской военно-морской базы Тихоокеанского флота. Военные лоцманы под его руководством выполнили без потерь свыше пяти тысяч проводок судов и кораблей всех типов через минные поля, выставленные на подходе к Петропавловску для его защиты».

Эта надпись повторяет, уточняет и дополняет текст еще одной таблички, которая вот уже второй десяток лет закреплена на ограде могилы М. В. Стукалина, когда-то потерянной, затем найденной, а теперь бережно сохраняемой на старом Халактырском кладбище. На ней указано: «Военный гидрограф Стукалин Михаил Васильевич (1901–1961). В годы войны возглавлял военно-лоцманскую службу Петропавловской военно-морской базы. Военные лоцманы под его руководством провели через минные поля без единого ЧП порядка 5 000 судов всех типов».

Автором этих слов, а также инициатором восстановления утраченного было захоронения является недавно ушедший от нас старейший камчатский краевед Алла Хаимовна Паперно. Она же позаботилась и об установке указателя, позволяющего любому желающему добраться от уже основательно «застроенной» центральной аллеи кладбища к месту упокоения главного военного лоцмана Камчатки в годы войны.

Я хочу рассказать и о нем самом, и о людях, причастных к сохранению памяти об этом замечательном человеке, а значит, и памяти о той большой работе, которая выполнялась в нашем Петропавловске и на подходах к нему в тяжелое военное время.

Михаил Васильевич Стукалин родился 9 ноября (по старому стилю 27 октября) 1901 г. в селе Быково Николаевского уезда Астраханской губернии (позже эти места входили в состав Сталинградской области). Родители – Василий Иванович Стукалин (умер в 1941 г.) и Елена Григорьевна, девичья фамилия Ковылина (умерла в 1920 г.) – крестьяне. Миша был старшим сыном в семье, где позже на свет появились еще трое его братьев.

Похоже, что родители стремились оторвать первенца от нелегкой, а зачастую беспросветной крестьянской жизни, дать ему образование и тем «вывести в люди». Мишу отправили в город Самару набираться ума. В 1912 г. он отучился в начальной школе и поступил в 1-е Самарское реальное училище. Такие училища давали среднее образование, в старших классах преподавались прикладные предметы (механические, химические, технологические, коммерческие). Их питомцы могли поступать в технические, промышленные и торговые вузы и даже в университеты. Но окончить училище ему не удалось. Причина существенная – начало гражданской войны в России, в частности, занятие 8 июня 1918 г. Самары мятежными белочехами. В это время Михаил, перейдя в последний, 7-й класс, пребывал на каникулах и гостил у родителей в селе. В городе и окрестностях при помощи иноземных штыков была установлена «контрреволюционная» власть Комитета членов Учредительного собрания, так называемого Комуча. Но продержалась она недолго: в октябре 1918 г. Самару взяли красные. Юноша возвратился туда в конце ноября этого же года и продолжил учебу: теперь поступил в Самарскую научно-просветительную ассоциацию, основанную по инициативе ученых Самарского университета, позже преобразованную в рабочий факультет или, сокращенно, в рабфак. Здесь началась его подготовка к поступлению в университет.

В марте 1919 г. Михаил стал студентом-первокурсником физико-математического факультета на вновь открытом естественно-географическом отделении. В мае 1920 г., окончив два курса, добровольцем пошел служить на флот: 17 мая 1920 г. зачислен в морское отделение штаба Туркестанской военной флотилии Туркестанского фронта. Должность – военмор, то есть военный моряк. С этого времени по февраль 1928 г., получив специальную штурманскую и гидрографическую подготовку, служил в строевых и гидрографических частях Рабоче-Крестьянского Красного Флота (РККФ) на командных должностях в Туркестанской военной флотилии, на Балтийском флоте и в Дальневосточной военной флотилии. Надо полагать, здесь ему весьма пригодилась математическая и естественнонаучная подготовка, полученная в университете.

В августе 1920 г. он уже флаг-секретарь начальника штаба, в феврале 1921 г. – помощник командира канонерской лодки № 5 «Чарджуй» Аму-Дарьинской военной

флотилии. С июля 1921 г. – флаг-секретарь начальника гидрографической экспедиции Главного гидрографического управления РККФ, затем служил в морском представительстве штаба Туркфронта в Самаре и Ташкенте, в 1923 г. – в Москве. Потом был младшим производителем гидрографических работ в УБеКо (Управление безопасного кораблевождения) в Петрограде, в 1924 г. – уже старший производитель тех же работ, но теперь УБеКо во Владивостоке. С сентября 1926 г. – вахтенный начальник сторожевика «Красный вымпел» Отдельной Дальневосточной флотилии. Между прочим, этот корабль под названием «Адмирал Завойко» изначально (в 1910 г.) строился как разъездное судно для камчатского губернатора. 9 февраля 1928 г. «уволен в долгосрочный отпуск» – так значится в его учетной карточке. (Этот «отпуск» завершился в июле 1941 г., после начала Великой Отечественной войны, когда он вновь был призван, то есть, выражаясь словами документов, «мобилизован» на флот.)

После увольнения, по сути, в запас, остался на Дальнем Востоке. Два года – с марта 1928 до марта 1930 г. – трудился в Управлении портовых изысканий на Тихом океане, размещавшемся во Владивостоке, был техником-гидрографом, потом штурманом на шхуне «Красный якут». Пять лет – с марта 1930 г. по март 1935 г. – работал в Совторгфлоте, сначала помощником капитана на судах, а затем групповым диспетчером отдела эксплуатации флота управления Дальневосточного государственного морского пароходства. Это управление в те годы было одним из главных перевозчиков на Камчатку и обратно грузов и пассажиров.

В 1934 г. окончил четвертый курс судоводительского отделения Владивостокского вечернего мореходного техникума. Когда служил в РККФ, проходил специальную подготовку на курсах усовершенствования командного состава в 1928 и 1934. Как он указывал в автобиографии, «выдержал испытания в квалификационных комиссиях ВМФ по специальностям штурмана и гидрографа. Имею по стажу плавания диплом капитана малого плавания».

В апреле 1935 г. переведен в Дальневосточное управление Главсевморпути. Здесь до февраля 1937 г. был инженером по эксплуатации флота и морским инспектором. Хватало и судоводительской практики: арктическую навигацию 1936 г. провел на легендарном краснознаменном ледоколе «Красин» в должности флагманского штурмана.

В феврале 1937 г. заключил трудовой договор с Акционерным Камчатским обществом (АКО) и переехал в Петропавловск, здесь стал капитаном морского порта Общества. С 1938 г. порт АКО официально именовался – рыбным. 22 ноября 1939 г. М. В. Стукалин,

как выдвиженец (так в 1930-е гг. именовали сотрудников предприятия или организации, назначенных на более высокие должности) стал его начальником. (Официальный приказ об этом по Наркомрыбпрому СССР, подписанный заместителем наркома, по-современному – министра, датирован лишь 29 марта 1941 г.)

Вот как он в 1940 г. описывал доставшееся ему хозяйство: «Все операции с грузом сосредоточены почти полностью в пределах Петропавловского ковша, который является единственным оборудованным причальными устройствами... Исключение составляют лишь нефтяные грузы, сливаемые с судов, останавливающихся на рейде бухты Сероглазка, в цистерны, расположенные на склоне ее берега. Кроме того, часть судов большого тоннажа, которые по своим осадкам не могут быть приняты к причалу ковша, разгружаются на внешнем рейде – либо у самого порта, либо в одной из бухт. Складское хозяйство существующего порта не отвечает его грузообороту... Самым узким местом в работе порта является острейший дефицит в складских помещениях. Большая часть грузов в порту находится вне складов, на стеллажах под брезентами, загромождая и без того незначительную территорию порта и мешая проезду автомашин. Кроме того, рядом с грузовыми складами, в центре порта, находится угольный бункер. Угольная пыль проникает в склады и грязнит не только тару, но и самый груз... Территория порта замощена только у складов, в остальной части мощения нет. Из прочих хозяйственных предприятий следует отметить, что ни одного предприятия, действительно соответствующего нуждам порта, в настоящее время не имеется... Даже имеющееся здание конторы управления порта совершенно не отвечает по своим малым размерам потребностям сегодняшнего дня». Наш порт тогда располагал всего двумя свайными деревянными причалами, никакой механизации в нем не было, кроме сильно изношенной дороги-узкоколейки с вагонетками. «Вся обработка происходит за счет мускульной рабочей силы».

Этому более чем скромному хозяйству вскоре предстояло заняться важнейшим делом – приемом и обработкой судов с оборонными грузами, шедшими на фронты.

С 14 ноября 1940 г. при управлении порта под председательством М. В. Стукалина заработала аттестационная комиссия. Она выдавала квалификационные документы на право занятия низших должностей плавсостава. 30 апреля 1941 г. приказом по АКО Михаил Васильевич был поощрен благодарностью «за инициативу и деятельное участие» в организации четкой работы команды портового парового буксира «Норд-Ост» по «проведению ледокольной компании на судоверфи по выводу тральщиков из дока, а также прокладке канала от судоверфи до жестянобаночной фабрики...». Этим были существенно сокращены непроизводительные расходы и на сорок дней раньше открыта навигация в Раковой губе.

Портом Стукалин руководил до 9 июля 1941 г., когда был снова призван на службу в РККФ. Официально же от должности он освобожден 1 августа 1941 г. приказом по управлению АКО, подписанным лишь 23-го августа, то есть задним числом.

Теперь Михаил Васильевич, которому было присвоено звание капитан-лейтенанта, стал командиром дивизиона тральщиков Петропавловской военно-морской базы (ПВМБ) Тихоокеанского флота (ТОФ). В феврале 1942 г. вступил в ВКП(б), взысканий за все время пребывания в партии не имел. С 4 мая 1943 г. он – начальник военно-лоцманского пункта (ВЛП) гидрорайона ПВМБ ТОФ. Так официально звучала его должность, которую мы сейчас произносим как «главный лоцман Камчатки в годы Второй мировой войны» и под которой он вошел в историю Камчатки.

С началом войны хозяйственная значимость нашего полуострова в жизни страны резко выросла. Это было связано с тем, что рыбопромысловые районы, располагавшиеся в Баренцевом, Балтийском и Черном морях, попали в зону боевых действий. В таких условиях Камчатка стала одним из основных рыбных цехов СССР, вылов сырья здесь с 1940 г. к 1945 г. вырос более чем вдвое.

Порты названных выше морей оказались полностью или частично блокированы противником. Поэтому большая часть союзнической помощи, доставлявшейся в СССР морским транспортом, была переориентирована на дальневосточные порты, в число которых входили Владивосток, Находка, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Магадан (бухта Нагаева) и Петропавловск. Главную роль среди последних играл Владивосток, располагавший четырьмя десятками капитальных механизированных причалов, способный принимать суда любого водоизмещения и связанный с европейской частью СССР железной дорогой.

Морские пути, ведущие из Тихого океана во все советские дальневосточные гавани, за исключением Петропавловска, проходили через проливы Курильских островов, Лаперуза, Сангарский или Цусимский, контролировавшиеся японским флотом, нередко задерживавшим советские суда, везшие, по их мнению, стратегические грузы. Имелся еще один маршрут – мелководным Татарским проливом, недоступным для глубокоосидающих в воде крупнотоннажных пароходов, в Николаевск-на-Амуре и Владивосток.

Петропавловск оказался единственной из всех дальневосточных гаваней, имевших непосредственный выход к североамериканскому побережью. Поэтому с началом войны порт АКО играл роль не только перевалочного пункта, но и базы снабжения пароходов, выполнявших рейсы по маршрутам Владивосток – Петропавловск – порты США и Канады. Он принимал суда не только со снабжением, предназначенным Камчатской области и ее рыбной промышленности, но и со стратегическими транзитными грузами, шедшими из-за границы в другие порты. Зимой они накапливались в Петропавловске, затем перегружались на суда с небольшой осадкой и следовали во Владивосток и Николаевск-на-Амуре через Татарский пролив.

ВЛП ПВМБ, имевший номер 3, размещался на подходе к Петропавловску в юго-западной части Авачинского залива в бухте Ахомтен. (Так по-ительменски она называлась до 1952 г., сейчас известна под именем Русская.) Впервые описанная еще в 1790 г. бухта издавна служила морякам удобным местом укрытия от штормов и приема запасов чистой и вкуснейшей пресной воды. В позднее советское время это живописное место часто посещали морские экскурсии. В октябре 2005 г. стараниями А. Х. Паперно в бухте при помощи пограничников была установлена памятная доска, напоминавшая теперь редким посетителям о былой деятельности ВЛП № 3. Спустя какое-то время она исчезла и восстановлена только в августе 2015 г. энтузиастами под руководством атамана Петропавловск-Камчатского городского казачьего общества И. Т. Вариченко.

В годы войны в бухту заходили суда, следовавшие в Петропавловск. В отдельные дни здесь их собиралось до двух десятков. Задача военных лоцманов: подняться на борт одного из подошедших пароходов, собрать караван из нескольких и, следуя первым, провести его кильватерной колонной лишь им известным «секретным фарватером» в Петропавловск. Оттуда вывести другое судно или несколько, вернуться назад, за тем, чтобы повторить описанное еще множество раз. Организацией этой важной и опасной работы и занимался капитан-лейтенант Михаил Васильевич Стукалин с середины 1943 г. по 18 октября 1945 г. Под его руководством было, как мы уже знаем, выполнено более пяти тысяч таких проводок. Их наибольшее число пришлось на вторую половину 1944 – первую половину 1945 г. Ежемесячно в Петропавловск и обратно следовало до трехсот советских судов: американцы и англичане ожидали вступления СССР в войну с Японией.

Историк Л. А. Барканова со ссылкой на фонды Центрального государственного архива ВМФ сообщает, что в одном его наградном листе об этом большом деле записано так: «Отлично организовал и руководит лоцманской службой, обеспечил бесперебойную и безаварийную лоцманскую проводку транспортов и отрядов боевых кораблей (прибывших из США) по фарватерам военного времени и в зонах минных заграждений ПВМБ. Инициативно участвовал в отработке документов по высадке десанта на остров Шумшу». А в другом указано: «Всего проведено третьим ВЛП за кампанию 1945 г. без

аварий и задержек 160 военных кораблей, лично выполнил 10 ответственных проводок, в том числе проводил шесть военных кораблей под военно-морским флагом США».

За безаварийную работу военным лоцманам устанавливались процентные надбавки к должностным окладам. Так, за триста проводок, охвативших суда с общим водоизмещением более 1 200 000 т, полагалась стопроцентная прибавка. М. В. Стукалин получил на нее право к 1 апреля 1945 г., когда общее водоизмещение проведенных им судов достигло 1 244 959 т.

Накопленный во время службы на Камчатке опыт массовых прохождений минных полей пригодился и позже. 18 октября 1945 г. (так значится в послужном списке) М. В. Стукалин стал начальником подобного ВЛП № 1 Владивостокского гидрорайона ТОФ. В бухте Ахомтен его сменил И. К. Краснопоясковский.

С 19 января 1946 г. Михаил Васильевич руководил ВЛП Порт-Артурского гидрорайона ТОФ. Отсюда 19 декабря 1947 г. он был переведен начальником гидрографического отдела 5-го флота. (В январе 1947 г. ТОФ был разделен на два – 5-й флот ВМФ с главной базой во Владивостоке и 7-й флот ВМФ с главной базой в Советской Гавани. В апреле 1953 г. эти флоты были вновь объединены в ТОФ.)

В 1949 г. М. В. Стукалин командовал гидрографическим судном «Вест» 5-го же флота. Его последнее место службы – Управление начальника гидрографической службы ВМФ в Ленинграде, должность – старший редактор отдела составления и издания лоций и навигационных пособий Центрального картографического производства ВМФ. Отсюда 14 марта 1956 г. уволен в запас в звании капитана 2-го ранга «по ст. 59-й, пункт «б», то есть по болезни – уже давно давало знать о себе сердце.

За время службы награжден тремя орденами Красной Звезды. Два получил в 1945 г. Они имели последовательные номера – 2028399 и 2028400 (редкий случай!). Как мы уже знаем, оба – за успешное выполнение особого правительственного задания по обеспечению лоцманских проводок. Третья Красная Звезда вручена в 1948 г. Кроме этого, отмечен орденом Красного Знамени (1956), медалями «За боевые заслуги» (1943), «За победу над Японией» (1946), «XXX лет Советской Армии и Флота» (1948) и «За освобождение Кореи» (1948). Последняя награда вручалась советским воинам-освободителям от имени Президиума Верховного Народного Собрания Кореической Народно-Демократической Республики. Кроме этого, за работу в годы войны

получил Почетную грамоту Наркомрыбпрома СССР.

А вот как текла его личная жизнь. 28 сентября 1933 г. женился на Анне Ивановне Семенюк, дочери известного моряка – старшего механика пароходов Совторгфлота Ивана Иосифовича Семенюка. Анна Ивановна родилась в Одессе в 1910 г., по профессии была медицинским работником. 23 марта 1935 г. во Владивостоке у них родился сын Владимир. Он пошел по стопам отца и деда – тоже стал моряком. В июле 1958 г. окончил Ленинградское высшее морское инженерное училище имени адмирала Макарова, в сентябре 1959 г. трудился четвертым помощником капитана на пароходе «Валга» Балтийского государственного морского пароходства. Тесть скончался во Владивостоке в апреле 1936 г.

О судьбе других членов семьи Михаил Васильевич давно ничего не знал. Вот что он собственноручно записал четким красивым почерком в автобиографии, датированной 7 сентября 1959 г.: «Имел четырех братьев: Виктор Васильевич Стукалин, рождения 1904 г., агроном; Владимир Васильевич Стукалин, умер в 1937 г. после возвращения с действительной службы в Рабоче-Крестьянской Красной Армии; Евгений Васильевич Стукалин, окончивший в 1939 г. Одесский финансово-экономический институт. Год рождения своих младших братьев Андрея и Евгения точно не помню, так как с братьями не встречался с 1918 г. и редко переписывался. Все братья работали в Ростовской области. С начала Великой Отечественной войны и до настоящего времени никаких сведений о родных братьях своих не имею...» Вот так распорядилась проклятая война...

После увольнения в запас, 23 июля 1956 г. заключил с уполномоченным Московского отделения конторы «Дальрыбпромкадры» Минрыбпрома СССР трехлетний трудовой договор для работы на Камчатке. В самом начале сентября 1956 г. снова прибыл с супругой в Петропавловск и 7 сентября вступил в должность главного капитана флота Главкамчатрыбпрома – Камчатского совнархоза.

О его работе в Главкамчатрыбпроме в то время сохранилось свидетельство капитана дальнего плавания Тимофея Михайловича Кривоногова, автора первых на Камчатке морских воспоминаний. «Году в 1957-м мне довелось соседствовать с Михаилом Васильевичем на одной лестничной площадке в деревянном доме на улице Ключевской, 19а. Жил он на квартире у капитана Тралфлота Алексея Николаевича Моисеева (А. Н. Моисеев, известный камчатский рыбак, в годы войны тоже служил сначала на тральщиках, а позже – лоцманом в Ахомтене. – **С. Г.**). Мы дружили семьями. Работал он тогда в отделе флота Камчатрыбпрома.

1 сентября 1959 г. Михаила Васильевича назначили на вновь учрежденную должность капитана Объединенной Дальневосточной службы наблюдения за флотом при совнархозе. Об этом перед руководством совнархоза ходатайствовал начальник инспекции безопасности мореплавания и портового надзора Камчатского бассейна, известный капитан дальнего плавания Григорий Тимофеевич Ленский, «учитывая многолетнюю службу тов. Стукалина М. В. в системе флота рыбной промышленности Камчатки, опыт и знания в навигационной обстановке Камчатского бассейна».

Казалось, что все идет хорошо. Но все чаще и чаще напоминало о себе больное сердце. Оно отказало 27 февраля 1961 г. Причина смерти: гипертоническая болезнь 3-й степени.

После похорон Михаила Васильевича его супруга вернулась в Ленинград. Есть свидетельство о том, что какое-то время она посылала деньги работникам кладбища, чтобы они ухаживали за могилой мужа. Но, как уже было сказано, вышло так, что долгое время могила М. В. Стукалина была заброшена и фактически потеряна. Лишь в 2001 г. камчатские краеведы Вадим Валентинович Бооль, друг детства сына Михаила Васильевича – Владимира, известный своими скрупулезными эколого-краеведческими исследованиями, автор недавно вышедшей книги «Знать свое Отечество во всех его пределах...», и Татьяна Александровна Шубина, активный турист и организатор краеведческой работы, с подачи Аллы Хаимовны Паперно разыскали ее. При помощи камчатских военных моряков-гидрографов она была восстановлена в 2005 г. к 60-летию Победы. Еще спустя десятилетие на могиле был установлен новый черный мраморный памятник, сменивший первоначальную скромную металлическую пирамидку, выкрашенную в белый цвет. Его открыли 1 сентября 2015 г. в присутствии представителей депутатов городской думы, ветеранов войны и труда, студенческой молодежи.

Тогда же прозвучало предложение о необходимости установки памятной доски на доме, где жил М. В. Стукалин. Оно было поддержано депутатами Законодательного собрания Камчатского края, заместителями председателей его профильных комитетов Владимиром Александровичем Агеевым и Анатолием Владимировичем Кирносенко. На их средства эта работа сейчас и ведется.

Со времени кончины М. В. Стукалина прошло уже почти шестьдесят лет. В нашем городе живет последний человек, знавший его лично, – это Галина Владимировна Бооль,

супруга Вадима Валентиновича Бооля. Неравнодушный ветеран, Галина Владимировна и стала инициатором этого важного дела: «Я мечтаю, чтобы имя М. В. Стукалина вошло в Книгу Памяти земляков – участников Великой Отечественной войны и в альманах «Скрижали»... В ноябре 2021 г. М. В. Стукалину исполнилось бы 120 лет... Хотелось бы, чтобы камчатцы знали о герое нашей земли. Он, по моему мнению, должен быть почетным гражданином города. Очень надеюсь дожить до установления памятной доски М. В. Стукалину. Кто, если не я, неугомонная последняя свидетельница, добьется восстановления памяти о нем? Выполняю наказ В. В. Путина о восстановлении памяти обо всех защитниках Родины...» А в своем официальном обращении к депутатам Законодательного собрания края она писала: «Прошу вашего содействия в установлении памятной доски на доме, в котором окончил свой жизненный путь этот легендарный человек». Она же первая назвала адрес, по которому он когда-то жил, впоследствии подтвержденный архивными изысканиями автора.

Хочется сказать спасибо сотрудникам Петропавловск-Камчатского городского архива (директор Валентина Ивановна Крайникова), отыскавшим личное дело Михаила Васильевича, при помощи которого уточнены и впервые обнародованы отдельные факты его биографии. Обращаясь в архив, мы надеялись обрести и его хороший портрет. Их зачастую подклеивают к личным листкам по учету кадров. К сожалению, это не удалось. Сейчас мы располагаем лишь одним размытым его изображением в форме капитана 2-го ранга со всеми наградами, видимо, сделанным незадолго до кончины.

Это особенно обидно с учетом того, что сам Михаил Васильевич был отличным фотографом-любителем. Об этом тоже свидетельствует хорошо знавший его Т. М. Кривоногов: «Он [...] делал уникальные снимки. В годы войны во время лоцманских проводок встречался со многими знаменитыми людьми, в том числе и с Иваном Дмитриевичем Папаниным (дважды Герой Советского Союза, контр-адмирал, уполномоченный Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере. – **С. Г.**). В то время И. Д. Папанин бывал в Петропавловске, принимал участие в руководстве строительством морского торгового порта и ремонтом аварийных судов, таких как «Одесса». По словам внука Михаила Васильевича, альбомы фотографий хранятся где-то у родственников. А ведь это большая ценность для наших камчатских краеведов и музейных работников!

Увлечение фотографией имело и такой выход. Для обложки готовившегося к изданию пособия по кораблевождению потребовался снимок адмиралтейского якоря. Михаил Васильевич ходил по Ленинграду больше месяца и наконец нашел, что искал. На одной из чугунных оград он увидел очень красивый адмиралтейский якорь. Его фотографию и поместили на обложку книги...»

Сергей ГАВРИЛОВ,

действительный член

Русского географического общества,

член Союза журналистов России,

лауреат премии имени С. П. Крашенинникова