

БОЛЬШОЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ АТЛАС

АНТАРКТИДА

ИСТОРИЯ ИЗУЧЕНИЯ
ЛЕДЯНОГО КОНТИНЕНТА



ОТКРЫТИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ ШЕСТОГО МАТЕРИКА В КАРТАХ, СОБЫТИЯХ, ФАКТАХ

БОЛЬШОЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ АТЛАС

АНТАРКТИДА

ИСТОРИЯ ИЗУЧЕНИЯ ЛЕДЯНОГО КОНТИНЕНТА

Д.В. Иванов

ОТКРЫТИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ ШЕСТОГО МАТЕРИКА В КАРТАХ, СОБЫТИЯХ, ФАКТАХ

ОГВ

Москва
Издательство АСТ

УДК 910.4(99)
ББК 26.89(00)
И20

*Все права защищены.
Любое использование материалов данной книги, полностью или частично,
без разрешения правообладателя запрещается*

*В оформлении издания использованы материалы,
предоставленные Shutterstock/FOTODOM.*

*Иллюстрации на обложке: использованы материалы,
предоставленные Shutterstock/FOTODOM.*

*Автор и «издательство АСТ» выражают благодарность
наследнику Г.И. Рубану за предоставление разрешения, и ФГБУ
«Российский государственный музей Арктики и Антарктики»
за предоставление цифровых изображений картин
художника И.П. Рубана для публикации в книге.*

Иванов, Дмитрий Валерьевич.

И20 Антарктида. История изучения ледяного континента. Большой иллюстрированный атлас / Д.В. Иванов. — Москва : Издательство АСТ: ОГИЗ, 2025. — 160 с.: ил. — (Большой исторический атлас).

ISBN 978-5-17-166753-5

Более 200 лет прошло с тех пор, как экспедиция Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева открыла Антарктиду. Продолжателями их дела стали участники первых советских антарктических экспедиций, которые 70 лет назад отправились к ледяному континенту, чтобы начать его планомерное изучение. Нашим полярникам довелось работать в самых суровых и труднодоступных районах Антарктиды. Они первыми достигли Южного геомагнитного полюса Земли и Южного полюса относительной недоступности. На их счету создание первых внутриконтинентальных научных станций, исследования Центральной и Восточной Антарктиды, морей Южного океана.

Эта книга о наших соотечественниках, которые открывали и изучали последнее белое пятно на карте мира, ледяной континент, о котором еще несколько десятилетий назад не было известно почти ничего.

Особенностью издания являются многочисленные фотографии, картины, гравюры и зарисовки, рассказывающие о первопроходцах Антарктики.

Автор текста — журналист Дмитрий Иванов, много лет занимающийся изучением истории географических открытий. Среди его публикаций по этой теме — статьи в журнале «Вокруг света», книги «Великие географические открытия. Большой иллюстрированный атлас», «Великие русские мореплаватели», «Арктика. История освоения Крайнего Севера».

**УДК 910.4(99)
ББК 26.89(00)**

ISBN 978-5-17-166753-5

© Иванов Д.В., 2024
© ООО «Издательство АСТ», 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	5
ГЛАВА 1 В ПОИСКАХ ЛЬДИННОГО МАТЕРИКА	6
1.1 ПО ЗОВУ МОРЯ. ФАДДЕЙ БЕЛЛИНСГАУЗЕН	8
Во льдах Крайнего Юга	9
С флотом до конца	10
1.2 ТРИЖДЫ ОБОГНУВШИЙ ЗЕМЛЮ. МИХАИЛ ЛАЗАРЕВ	14
От Антарктиды до Аляски	16
Герой Наварина, строитель флота	18
1.3 «ИЗВЕДАТЬ СТРАНЫ ЮЖНОГО ПОЛЮСА»	22
Поспорить с Куком	24
В тропических водах	26
К самой южной земле	29
Австралийские каникулы	34
К островам Океании	35
Снова на юг	37
ГЛАВА 2 НА ШТУРМ АНТАРКТИДЫ	42
2.1 В ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКЕ. МИХАИЛ СОМОВ	44
У полюсов Земли	46
2.2 К БЕРЕГАМ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА	50
Все с собой	50
Здесь будет Мирный заложен	52
Слагаемые риска	56
Самолетом — в ледяную пустыню	58
В стране пурги	62
Навстречу ночи	66
Будни полярной вахты	68
ГЛАВА 3 ПО МОРЯМ АНТАРКТИКИ	70
3.1 ЖИЗНЬ, ПОСВЯЩЕННАЯ ОКЕАНУ. ВЛАДИМИР КОРТ	72
Главный океанолог страны	73
Морские эксперименты	74
3.2 ПЕРВОПРОХОДЦЫ ЮЖНОГО ОКЕАНА	76
В море Дейвиса	76
Первый трал	78
У неведомого Берега Нокса	80
Неизвестный архипелаг	82
У сомнительной земли	84
К островам Баллени	86
На острове Маккуори	88
Гостеприимство антиподов	90
Снова на юг	91
Через Индийский океан	92

ГЛАВА 4	В КРАЮ ЛЕДЯНОГО БЕЗМОЛВИЯ	94
4.1	ХОЗЯИН ДВУХ ПОЛЮСОВ. АЛЕКСЕЙ ТРЁШНИКОВ	96
	Арктическая юность	97
	В самых высоких широтах	98
	Во главе полярной науки	100
4.2	В ГЛУБЬ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА	102
	В небывалый поход	102
	Первая проба	104
	Разгружать и строить	106
	Трагедия на ледяном барьере	109
	Беспокойные дни	110
	Суровая реальность	111
	Вынужденное отступление	112
	Через ледовые трещины	114
	Полярные будни и обширные планы	115
	Штормовое предупреждение	117
	Антарктическая кулинария	118
	Тягачи идут на юг	119
	Комсомольская. Второе рождение	121
	Только вперед	122
	В снегах Антарктиды	124
ГЛАВА 5	НА ПЛАТО АНТАРКТИДЫ	128
5.1	ПОВЕЛИТЕЛЬ ПОГОДЫ. ЕВГЕНИЙ ТОЛСТИКОВ	130
	Полярная метеорология	130
	Среди льдов высоких широт	132
	Между Севером и Югом	134
5.2	К ЮЖНОМУ ПОЛЮСУ НЕДОСТУПНОСТИ	136
	Новое наступление	136
	Перед главным походом	139
	Флаг над Советской	142
	На станциях и в походах	144
	Время пурги и морозов	146
	На подступах к цели	149
	В сердце Антарктиды	150
	Послесловие	158

70 лет назад, в 1955 году, была создана Советская антарктическая экспедиция. Вслед за своими великими предшественниками — Фаддеем Беллинсгаузеном и Михаилом Лазаревым, открывшими Антарктиду, к берегам ледяного континента устремились экспедиции Михаила Сомова, Владимира Корта, Алексея Трёшникова и Евгения Толстикова. Им предстояло работать по программе Международного геофизического года, участие в которой приняли более 60 стран. Эти исследования стали триумфом мировой науки — за полтора года коллективными усилиями ученых было сделано больше, чем за всю предыдущую историю антарктических экспедиций. К концу 50-х годов научные отряды достигли самых труднодоступных и суровых мест нашей планеты. Были составлены карты побережья Антарктиды и многих ее внутренних районов. Повысилась безопасность судоходства и точность метеорологических прогнозов. Появились но-

вые данные о земной атмосфере, ее взаимодействии с Мировым океаном, об эволюции климата Земли, о влиянии космических излучений на нашу планету.

Значительная часть этой работы была выполнена советскими исследователями. Им достался самый сложный и наименее исследованный район Восточной Антарктиды, где ураганные ветры и жесточайшие морозы способны уничтожить все живое. Усилиями наших полярников были построены первые прибрежные научные станции, с которых началось продвижение в глубь материка, а затем и создание внутриматериковых станций. Наследие первых советских антарктических экспедиций востребовано до сих пор — по-прежнему работают построенные в те годы обсерватория Мирный и станция Восток.

Эта книга о тех, кто открывал Антарктиду, и о тех, кто делал на ледяном континенте первые, может быть, самые трудные шаги.



❖ «Здесь за ледяными полями мелкого льда и ледяными островами виден материк льда, коего края отломаны перпендикулярно и который продолжался, по мере нашего зрения, возвышаясь к югу подобно берегу. Плоские ледяные острова, близ сего материка находящиеся, явно показывают, что они суть обломки сего материка, ибо имеют и верхнюю поверхность подобно матерiku».

Ф. Беллинсгаузен



глава 1

В ПОИСКАХ ЛЬДИННОГО МАТЕРИКА

1.1	ПО ЗОВУ МОРЯ. ФАДДЕЙ БЕЛЛИНСГАУЗЕН	8
	Во льдах Крайнего Юга	9
	С флотом до конца	10
1.2	ТРИЖДЫ ОБОГНУВШИЙ ЗЕМЛЮ. МИХАИЛ ЛАЗАРЕВ	14
	От Антарктиды до Аляски	16
	Герой Наварина, строитель флота	18
1.3	«ИЗВЕДАТЬ СТРАНЫ ЮЖНОГО ПОЛЮСА»	22
	Поспорить с Куком	24
	В тропических водах	26
	К самой южной земле	29
	Австралийские каникулы	34
	К островам Океании	35
	Снова на юг	37

1.1 ПО ЗОВУ МОРЯ. ФАДДЕЙ БЕЛЛИНСГАУЗЕН

Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен принадлежит к поколению моряков, которое сформировалось в первых русских кругосветных плаваниях начала XIX века. В этих вояжах были воспитаны десятки блестящих флотских офицеров. Говоря о Беллинсгаузене, современники обычно отмечали его необычайную выдержку и хладнокровие, которые не изменяли ему ни под неприятельским огнем, ни в бурных водах морей и океанов. Но для человека, сумевшего открыть целый континент, только этих качеств маловато. Конечно, Беллинсгаузен был разносторонне образован, трудолюбив, добросовестен, но главное — у него был выдающийся дар, талант мореплавателя, способного сделать то, что до него считалось невозможным.

Фаддей Фаддеевич (Фабиан Готтлиб) Беллинсгаузен родился 20 сентября 1778 года в дворянской семье остзейских немцев, в небольшом имении Пилгузе на юго-западном побережье острова Эзель (ныне Сааремаа), неподалеку от города Аренсбург (ныне Курессааре). Его мать умерла во время родов, отец ушел из жизни, когда мальчику не было и девяти лет. С самого раннего детства его мечтой была флотская служба. «Я родился среди моря; как рыба не может жить без воды, так и я не могу жить без моря», — говорил о себе Беллинсгаузен.

Десяти лет от роду он был определен в Морской кадетский корпус, располагавшийся тогда

в Кронштадте. Одаренный юноша без труда овладевал морскими науками, особенно преуспев в навигации и мореходной астрономии. Однако его успеваемость нередко страдала от «несколько резвого нрава». В 1795 году Беллинсгаузен был произведен в гардемарины и на транспорте «Александр» отправился к берегам Англии в свое первое плавание. Два года спустя он получил чин мичмана и продолжил службу на кораблях Ревельской эскадры Балтийского флота.

Усердный и добросовестный офицер, стремящийся постоянно пополнять свои знания, вскоре обратил на себя внимание командующего флотом вице-адмирала Петра Ханыкова. Когда в 1803 году Крузенштерн начал подбирать команду для участия в первом русском кругосветном плавании, Ханыков рекомендовал включить в состав одного из экипажей Беллинсгаузена. Так молодой мичман оказался на борту «Надежды», на которой обошел три океана и побывал в самых отдаленных уголках Земли. Кругосветное плавание стало для Беллинсгаузена великолепной школой, а постоянное участие в картографических и гидрографических работах, проводившихся во время экспедиции, позволило ему существенно усовершенствовать свои навыки в составлении карт. Крузенштерн, весьма ценивший Беллинсгаузена, в «Предуведом-



▲ Герб рода Беллинсгаузен

лении» к описанию кругосветного путешествия отмечал: «Все почти карты рисованы сим последним искусным офицером, который в то же время являет в себе способность хорошего гидрографа; он же составил и генеральную карту». Из плавания, завершившегося в 1806 году, Беллинсгаузен вернулся уже в чине капитан-лейтенанта и был назначен командиром фрегата Балтийского флота.

В 1809 году ему довелось принять участие в русско-шведской войне. Командуя фрегатом «Мельпомена», Беллинсгаузен в течение шести месяцев нес дозор в Финском заливе, наблюдая за действиями шведского и английского флотов. А в 1811 году Беллинсгаузена перевели на Черноморский флот, где он сначала командовал фрегатом «Минерва», а затем — фрегатом «Фло-

▼ Начальник русской антарктической экспедиции Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен



ра», участвуя в боевых действиях у кавказского побережья. В 1816 году Беллинсгаузен был произведен в капитаны II ранга.

Во время походов по Черному морю он проводил обширные гидрографические и картографические работы и, обнаружив многочисленные ошибки на картах «у берегов Абхазских, Мингрельских и Гурийских», составил новую карту, «дабы обеспечить у оных берегов частое плавание судов». Эта работа вызвала неудовольствие чиновников из Департамента карт, которые составили жалобу на Беллинсгаузена, ссылаясь на то, что их карты утверждены самим Адмиралтейским департаментом. На это Беллинсгаузен не без иронии ответил: «Сочинить карту можно в Департаменте, но утвердить, доказать верность оной не иначе как можно токмо опытами». Он продолжил свою работу и в 1819 году получил поручение командующего флотом определить географическое положение всех наиболее значимых для навигации точек черноморского побережья. Завершить начатое дело Беллинсгаузену не удалось, так как в один из майских дней 1819 года гонец из Петербурга доставил ему пакет от морского министра, в котором находилось следующее повеление: «Объявив приказание императора Александра I вице-адмиралу Грейгу о немедленном отправлении Вас в С.-Петербург, уведомляю о сем и Вас, оставаясь уверенным, что Вы поспешите прибытием сюда, для принятия некоторых поручений...»

● Во льдах Крайнего Юга

Этот срочный вызов в столицу был связан с подготовкой первой русской антарктической экспедиции. Человека, способного возглавить это сложное и опасное предприятие, искали долго. Однако имя Беллинсгаузена



▲ Военная гавань Кронштадта

▼ Кронштадт. Вход на рейд. Гравюра по рисунку художника Андре Дюрана



Это интересно

ГОРОД-КРЕПОСТЬ

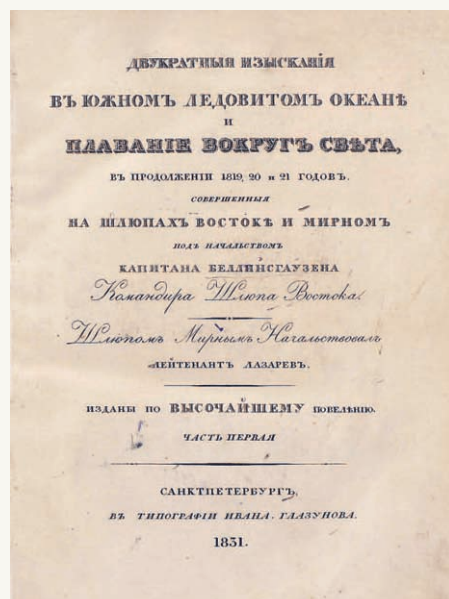
Кронштадт, для которого так много сделал Фаддей Беллинсгаузен, был основан Петром I. Поздней осенью 1703 года в Финском заливе на отмели близ острова Котлин началось строительство крепости Кроншлот — грузенные балластом ящики опускали на дно через проруби во льду, а затем на этом фундаменте возвели форт, прикрывший фарватер. Весной с началом навигации шведы с удивлением обнаружили в Финском заливе новую крепость, защищавшую подходы к Неве. Их попытки захватить Кроншлот успехом не увенчались, и Петр повелел приступить к масштабному строительству уже на самом острове Котлин. В 1704 году началось возведение гавани, батарей и доков. А в 1723 году Петр заложил на острове крепость Кронштадт, которая дала название и выросшему здесь городу. Уже тогда Кронштадт стал главной базой Балтийского флота. В XIX веке именно отсюда начинались самые крупные морские экспедиции, которые возглавляли знаменитые мореплаватели — Иван Крузенштерн, Фаддей Беллинсгаузен, Василий Головин, Михаил Лазарев, Отто Коцебу.

В поисках льдинного материка

упоминалось еще на начальном этапе организации плавания. Назначить главой экспедиции Беллинсгаузена предлагал Крузенштерн, участвовавший в составлении плана антарктического вояжа. В записке от 12 апреля 1819 года, адресованной морскому министру маркизу Де Траверсе, Крузенштерн пишет: «Наш флот, конечно, богат предприимчивыми и искусными офицерами, однако из всех оных, коих я знаю, не может никто, кроме Головнина, сравняться с Беллинсгаузенем... Он имеет особенные свойства к начальству над таковою экспедицией, превос-



▲ Медная медаль, отчеканенная к первому русскому антарктическому плаванию. Предназначалась для награждения туземцев тех стран и островов, которые посетит экспедиция



▲ Титульный лист книги Беллинсгаузена «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане»

▼ Титульный лист «Атласа к путешествію капитана Беллинсгаузена»



ходный морской офицер и имеет редкие познания в астрономии, гидрографии и физике»

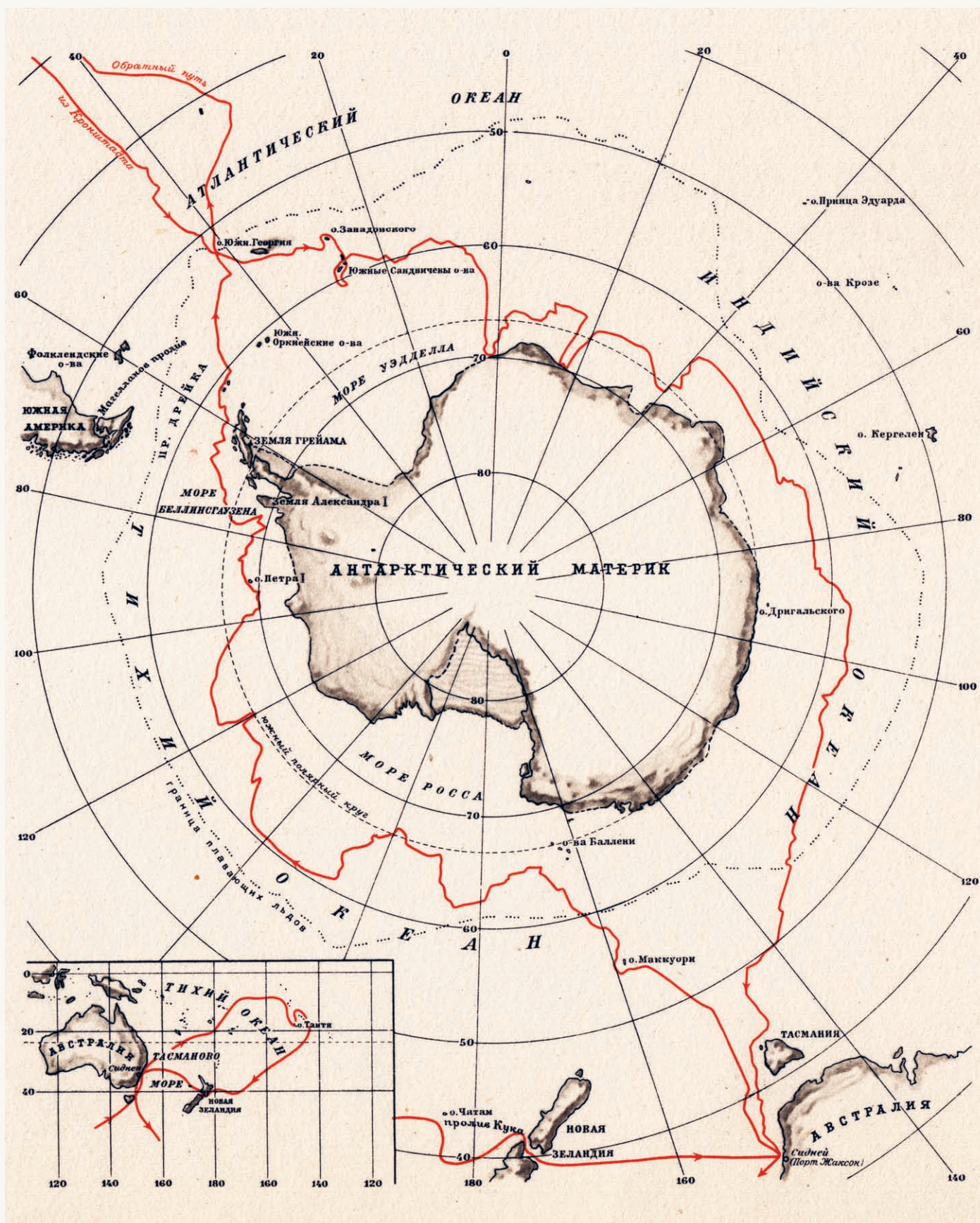
Беллинсгаузен, принявший 4 июня 1819 года начальство над экспедицией и командование над шлюпом «Восток», не дал повода усомниться в справедливости слов Крузенштерна. Это плавание стало одним из самых значительных событий XIX века. Пробыв в рейсе 751 день, русские корабли прошли свыше 49 тысяч миль. Экспедиция открыла антарктический материк, обошла вокруг него и нанесла на карту около 30 неизвестных островов. По возвращении из плавания в 1821 году Беллинсгаузен был произведен в чин капитан-командора, награжден орденом Святого Владимира III степени и получил пожизненную пенсию. Некоторое время он занимался обработкой экспедиционных материалов и в 1824 году представил Адмиралтейскому департаменту описание своего путешествия с приложением рисунков и карт. Однако ходатайство Морского штаба об издании этого труда тиражом 1200 экземпляров было оставлено без внимания.

В 1827 году Беллинсгаузен вновь направил в Ученый комитет Главного морского штаба просьбу о публикации его сочи-

нения, предлагая издать хотя бы 600 экземпляров и подчеркивая, что средства, полученные от продажи книги, его не интересуют. Председатель Ученого комитета Логгин Голенищев-Кутузов, представляя соответствующее прошение императору Николаю I, писал: «...Может случиться, и едва ли уже не случилось, что учиненные капитаном Беллинсгаузенем обретения по неизвестности об оных послужат к чести иностранных, а не наших мореплавателей». Труд Беллинсгаузена был издан лишь в 1831 году, то есть через 10 лет после окончания плавания.

● С флотом до конца

Вся дальнейшая жизнь Беллинсгаузена была посвящена флоту. В 1821 году он получил назначение на должность командующего отрядом кораблей в Средиземном море, пробыл на этом посту шесть лет и был произведен в контр-адмиралы. Во время Русско-турецкой войны, будучи командиром Гвардейского экипажа, участвовал в сражениях на Дунае и на Черном море, летом 1827 года отличился при осаде и взятии турецкой крепости Варна. В конце 1830 года Беллинсгаузен получил чин вице-адмирала и был назначен командующим 2-й флотской дивизией Балтий-



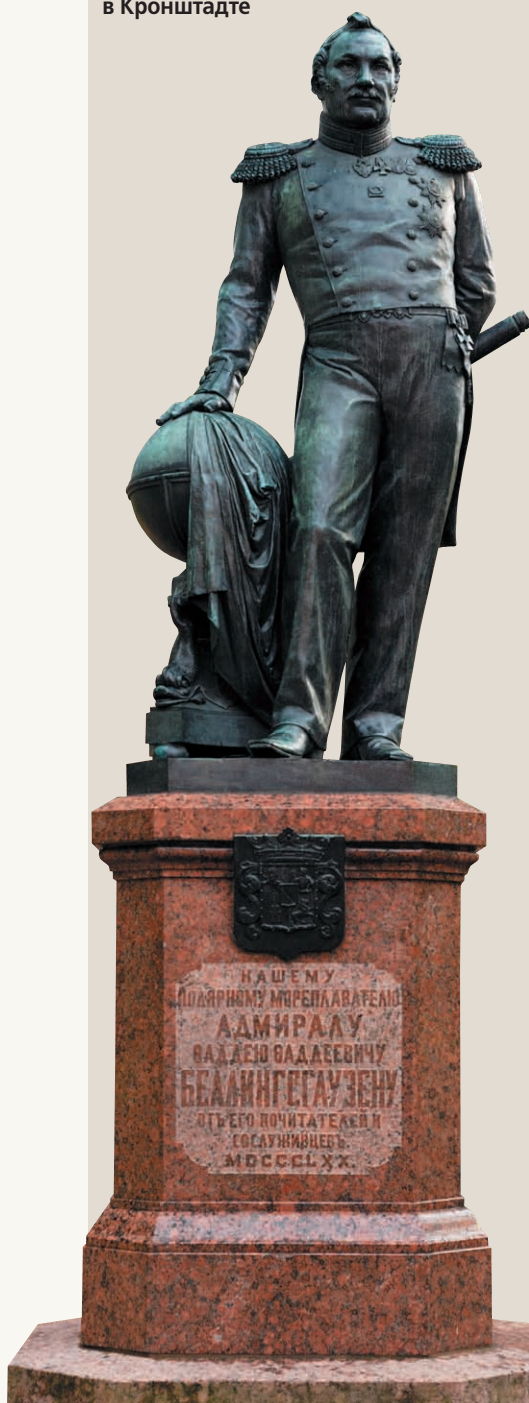
▲ Карта плавания шлюпов «Восток» и «Мирный» у берегов Антарктиды. «Русские географы и путешественники». Искусство, 1948 г.

В поисках льдинного материка

С ОПОРОЙ НА ПОЛЮС

Памятник Беллинсгаузену, установленный в Кронштадте, изображает прославленного адмирала, опирающегося на земной глобус. Любопытно что этот глобус перевернут и под рукой у Беллинсгаузена не Северный, а Южный полюс.

▼ Памятник Фаддею Беллинсгаузену в Кронштадте



Это интересно

ского флота. Ежегодно крейсируя в Финском заливе с флотом, Беллинсгаузен превращал эти походы в масштабные маневры, во время которых отрабатывались навыки совместного плавания и согласованность действий большого количества судов. По воспоминаниям современников, слаженность перестроений кораблей Беллинсгаузена производила необыкновенное впечатление. Так, шведский адмирал Норденшельд, присутствовавший на маневрах в 1846 году и пораженный увиденным, сказал: «Я держу пари с кем угодно, что этих эволюций не сделает ни единый флот в Европе!»

На 1838 год пришелся пик флотской карьеры Беллинсгаузена — он стал главным командиром кронштадтского порта и кронштадтским военным губернатором. Преобразования, которые Беллинсгаузен провел в Кронштадте, были масштабны. Он занялся сооружением военного порта, гаваней, фортов, пристаней, доков, казарм. Под его наблюдением были спущены на воду десятки новых кораблей для Балтийского флота. В 1843 году Беллинсгаузен получил звание адмирала, а в 1848 году за заслуги в кораблестроении его назначили почетным членом Морского учебного комитета. Он стал основателем знаменитой Кронштадтской библиотеки, собрание книг которой в то время было одним из крупнейших в России. С большим вниманием Беллинсгаузен относился к снаряжению кругосветных экспедиций, которые отправлялись из Кронштадта, всегда стараясь войти во все нужды мореплавателей. Он стал одним из первых избранных действительных членов Русского географического общества, созданного в 1845 году. За свою

КАВАЛЕР ОРДЕНА

Одна из высших наград Российской империи — орден Святого Александра Невского, которым был награжден Фаддей Беллинсгаузен. Изначально задумывался Петром I как знак отличия только за военные заслуги. Однако смерть помешала императору осуществить свой замысел. Орден был учрежден Екатериной I и получил девиз «За труды и Отечество». Кавалеры ордена при награждении делали взнос в размере 200 рублей, который поступал в пользу раненых воинов и инвалидов.

▼ Орден Святого Александра Невского



▲ Монета, отчеканенная в память об экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева

1.2 ТРИЖДЫ ОБОГНУВШИЙ ЗЕМЛЮ. МИХАИЛ ЛАЗАРЕВ

Наверное, для любого моряка антарктическое плавание, подобное тому, что совершил Михаил Петрович Лазарев, вполне могло бы стать главным событием флотской службы. Но в жизни Лазарева это был лишь эпизод в длинной череде выпавших на его долю великих и славных дел. Искусный мореплаватель и флотоводец, вознесенный своей деятельной службой на самые высшие посты, он более всего дорожил честью, став для нескольких поколений моряков идеалом русского офицера.

Михаил Петрович Лазарев родился 14 ноября 1788 года во Владимире, в семье сенатора Петра Гавриловича Лазарева, правителя Владимирского наместничества. Вскоре после смерти отца, которая последовала в 1800 году, Михаил Лазарев, как и два его брата, Андрей и Алексей, был отдан в Морской кадетский корпус. Учеба давалась ему легко, старательный, дисциплинированный и любознательный юноша сразу обратил на себя внимание преподавателей. В 1803 году Лазарев выдержал экзамен на звание гардемарина и был направлен для обучения «эволюции, практике и астрономическим наблюдениям» на корабль «Ярослав», который стоял на кронштадтском рейде. Осенью того же года Ла-

▼ Портрет вице-адмирала Лазарева



зарев в числе лучших гардемарин Морского корпуса отправился в Англию для стажировки на судах Королевского флота.

Во время службы в английском флоте, которая продолжалась пять лет, Лазарев плавал в водах Вест-Индии, в Атлантическом и Индийском океанах, участвовал в сражениях с французами. В 1805 году он был произведен в мичманы, а в 1808 году вернулся в Россию, где получил назначение на Балтийский флот. Плавая на разных судах, Лазарев неизменно удостаивался самых лестных характеристик со стороны своих командиров. Так, в аттестации, данной ему в 1808 году командиром корабля «Благодать» капитан-командором Бычинским, читаем: «Поведения весьма благородного, в должности знающ и отправляет оную с неутомимым рачением и расторопностью». В феврале 1811 года Лазарев был произведен в лейтенанты.



▲ Герб Михаила Лазарева

Во время войны 1812 года Лазарев служил на 24-пушечном бриге «Феникс», который входил в отряд капитана II ранга Тулубьева, прикрывавшего Рижский залив от вторжения неприятельских судов. В составе этого отряда Лазарев принимал участие в высадке русского десанта в районе Данцига.

Отслужив одиннадцать морских кампаний, Лазарев зарекомендовал себя опытным и искус-

ПОНЯТИЕ О ЧЕСТИ

Лазарев был крайне щепетилен во всем, что касалось расходования государственных средств. Однажды, когда он уже возглавлял Черноморский флот, начальник инженерной команды, желая угодить, представил на его утверждение смету, согласно которой на ремонт дома Лазарева выделялась огромная по тем временам сумма — около 13 000 рублей серебром. На это Лазарев ответил: «Я скорее соглашусь жить в конуре, нежели допустить подобное грабительство. Начальника инженерной команды необходимо переменить другим, понимающим свое дело и имеющим более понятия о чести».

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Михаил Лазарев, командуя фрегатом «Крейсер», в 1822–1825 годах совершил кругосветное плавание, став первым моряком российского флота, трижды обогнувшим Землю.

Это интересно



▲ Почтовая марка, выпущенная в память о Михаиле Лазареве



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Долгое время окрестности антарктического материка, где проводила свои работы экспедиция Беллинсгаузена — Лазарева, не посещались другими судами. Так, лишь через 106 лет после открытия острова Петра I русскими мореплавателями к этой земле смогло пробиться норвежское судно «Одд».

В Наваринском сражении линейный корабль «Азов», которым командовал Лазарев, уничтожил два линейных корабля, три фрегата и два корвета.

КОРАБЕЛЬНЫЙ ОРКЕСТР

Собираясь в плавание к берегам Америки на фрегате «Крейсер», Лазарев произвел многочисленные усовершенствования и нововведения. Среди прочего на «Крейсере» появился даже оркестр. Инструменты были куплены на личные деньги Лазарева и офицеров, а музыканты подобраны из числа команды. Их обучал специально нанятый капельмейстер. В то время оркестров не было даже на линейных кораблях.

Это интересно



▲ Почтовый блок, посвященный 200-летию открытия Антарктиды экспедицией Беллинсгаузена–Лазарева



▲ Почтовые марки, выпущенные к юбилеям первого русского антарктического плавания

В поисках льдинного материка

ным моряком и осенью 1813 года был приглашен правлением Российско-Американской компании на должность капитана судна «Суворов». Это судно должно было совершить кругосветное плавание, доставив компанейские грузы из Кронштадта на Ситку, в Русскую Америку, и забрав оттуда пушнину. Лазарев блестяще справился с этой задачей. Он провел судно Атлантическим, Индийским и Тихим океанами и прибыл в Ситку. Закончив компанейские дела, Лазарев прошел вдоль западного побережья Америки, обогнул мыс Горн и после плавания Атлантическим океаном в июле 1816 года вернулся в Кронштадт. Во время этой экспедиции в Тихом океане была открыта группа необитаемых островов, которые Лазарев назвал островами Суворова. После кругосветного плавания Лазарев вернулся к военной службе, снижав репутацию одного из лучших офицеров российского флота.

- От Антарктиды до Аляски

В 1819 году русское правительство решило снарядить экспедицию для отыскания южного континента. В путешествие отправлялись шлюпы «Восток» и «Мирный». Общее руководство походом и командование шлюпом «Восток» поручалось Фаддею Беллинсгаузену, капитаном «Мирного» стал Лазарев. Это выдающееся плавание, во время которого был открыт шестой материк Земли, продолжалось более двух лет. По окончании похода в 1821 году Беллинсгаузен, отмечая заслуги Лазарева в экспедиции, писал в донесении морскому министру: «При сем побуждаюсь долгом, возложенным на меня... рекомендовать в. в. пр-ву... г. лейтенанта Лазарева, который приобрел ту похвалу, что в продолжении двукратного плавания

к Южному полюсу при непрестанных ненастных погодах, как то: мрачностях, густых снегах, нередко бурях, внезапно застигавших нас среди густых ледяных островов, не разлучался, чего в истории путешествий как иностранных, так и отечествен-

ных до сего времени не было». В связи с успешным завершением экспедиции Лазарев был произведен через чин в капитаны II ранга.

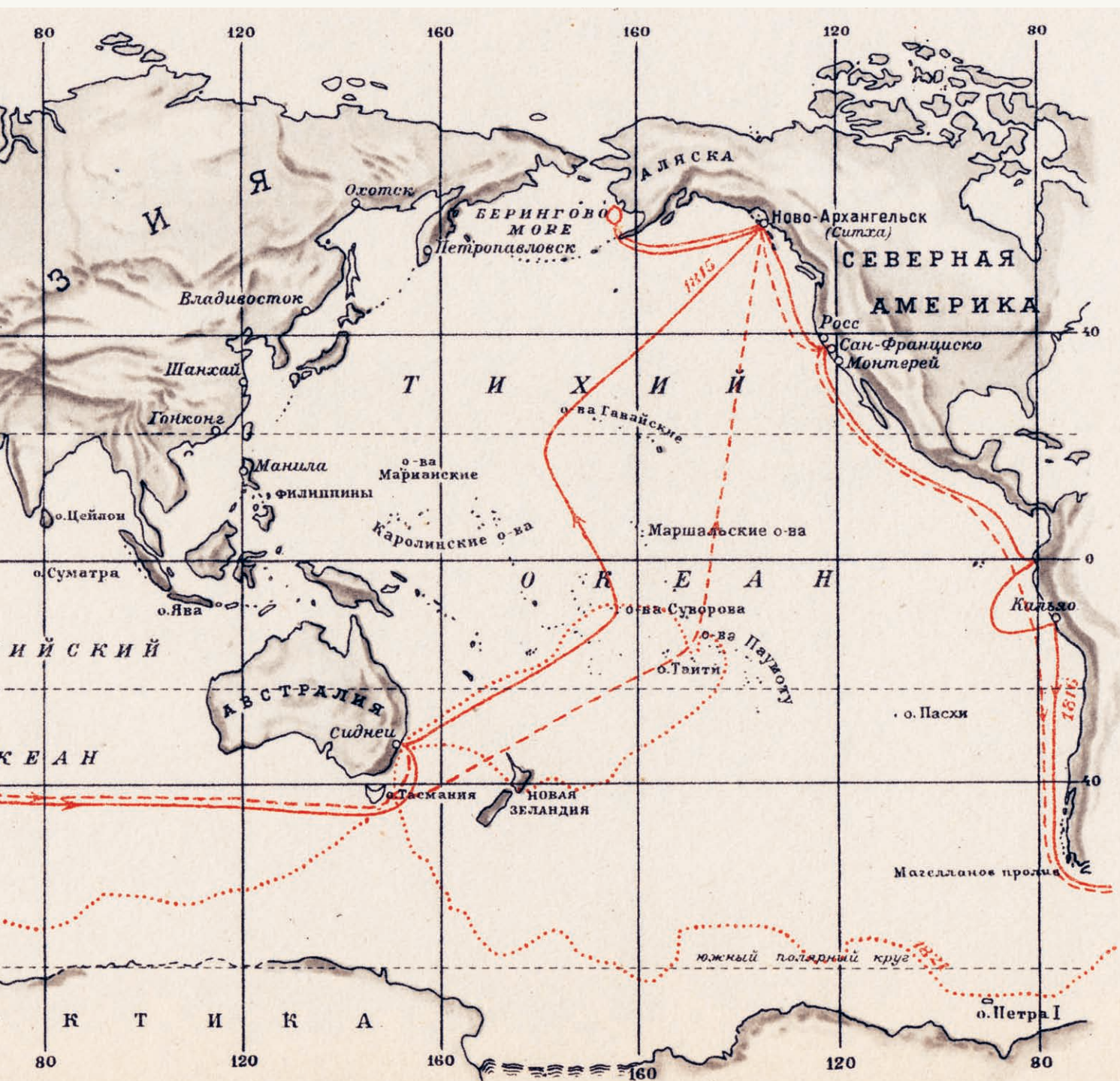
Уже в следующем, 1822, году Лазарев отправился в новое кругосветное плавание, на сей



раз в качестве командира отряда судов, в состав которого вошли фрегат «Крейсер» и шлюп «Ладога». Этот отряд был послан в американские владения России для охраны интересов Российско-Американской компании. Плавание продолжалось

три года. Помимо выполнения своих прямых задач, Лазарев много внимания уделил производству метеорологических наблюдений, вопросам гидрографии, уточнению местоположения островов, мысов, картированию береговых линий.

Метеорологические наблюдения велись непрерывно в течение всего плавания и представляли столь большой интерес, что были полностью опубликованы морским министерством. Во время этого похода Лазарев ежедневно занимался обуче-



▲ Карта кругосветных плаваний, совершенных Михаилом Лазаревым на шлюпах «Суворов», «Мирный» и фрегате «Крейсер». «Русские географы и путешественники». Искусство, 1948 г.

ЧЕРНОМОРСКАЯ ЦИТАДЕЛЬ

С именем Михаила Лазарева связан период бурного роста Севастополя. Этот город, основанный в 1783 году по указу императрицы Екатерины II после присоединения Крыма к России, строился как военно-морской порт и крепость. Для строительства Севастополя специально была выбрана очень удобная бухта, которой предстояло стать гаванью русского флота на Черном море. Основателем города считается контр-адмирал Фома Фомич Мекензи, по приказу которого заложили первые

четыре здания — часовню Николая Чудотворца, дом командующего, пристань и адмиралтейскую кузницу. Судьба Севастополя и даже сам его облик всегда были связаны с морем и флотом. От «эпохи Лазарева» в нынешнем Севастополе мало что сохранилось — город сильно пострадал во время войн — Крымской и Великой Отечественной. Главные достопримечательности, что остались со времен Лазарева, — Башня ветров и знаменитая Графская пристань.

нием морскому делу матросов и офицеров фрегата, что впоследствии помогло выдвинуться самым способным из них — Нахимову, Путятину, Завалишину. Из сложного, продолжительного плавания «Крейсер» вернулся в таком образцовом порядке, что в Кронштадте моряки специально поднимались на его борт, чтобы поучиться у Лазарева. Начальник Морского штаба в донесении императору Александру I писал: «Я осматривал фрегат и нашел его во всех отношениях не только в отличной, но даже и необыкновенно превосходной исправности». По возвращении из плавания Лазарев получил чин капитана I ранга и был награжден орденом Святого Владимира III степени.

▼ Владимирский собор Севастополя, в котором был похоронен Михаил Лазарев. Открытка начала XX в.



▲ Здание библиотеки, построенное в Севастополе по инициативе Михаила Лазарева

- Герой Наварина, строитель флота

В 1826 году Лазарев принял командование линейным кораблем «Азов». Годом позже это судно было переброшено в Средиземное море для участия в боевых действиях на стороне Греции против турецко-египетско-

го флота. Начальником штаба русской эскадры стал Лазарев. 20 октября 1827 года произошло знаменитое Наваринское сражение, в котором турецко-египетский флот был разгромлен. Этот бой стал образцом военно-морского искусства, продемонстрированного русскими кораблями. Наиболее отличился «Азов» под командованием Лазарева. Из донесения командующего русской эскадрой контр-адмирала Логина Гейдена императору Николаю I: «К чести капитана Лазарева, я должен всеподданнейше присовокупить, что строгая дисциплина, ежедневные учения по пушкам и порядок, в коем служители всегда содержались, были причиной и чему я совершенно обязан, что корабль «Азов» действовал с толиким успехом в поражении и истреблении неприятеля». «Азов» стал первым в истории русского флота кораблем, которому было пожаловано высшее боевое отличие — Георгиевский

флаг. За участие в Наваринском сражении Лазарев был произведен в контр-адмиралы.

На протяжении всей Русско-турецкой войны «Азов» оставался в Средиземном море, где участвовал в блокаде Дарданелл. С подписанием в 1829 году мирного договора Лазарев, назначенный командиром эскадры, получил приказание вернуться в Россию.

В 1832 году Лазарев был переведен на Черноморский флот. Сначала он получил назначение на должность начальника штаба, а пять лет спустя, уже в чине вице-адмирала, Лазарев становится командиром Черноморского флота и портов и николаевским и севастопольским военным губернатором. С этим назначением связан, пожалуй, самый плодотворный период жизни Лазарева. Более семнадцати лет он возглавлял Черноморский флот, фактически создав его заново. По инициативе Лазарева развернулось масштабное строительство Севастопольского адмиралтейства и реконструкция Николаевского адмиралтейства, в Севастополе были возведены пять сухих доков, каменные береговые батареи, линия оборонительных укреплений на южной стороне города, эллинги, казармы, здание офицерского собрания и библиотека, ставшая настоящим украшением города. Благодаря усилиям Лазарева, в Николаеве появились литейный и канатный заводы, кузницы, мастерские, казармы. Десятки новых кораблей, выстроенных на верфях Севастополя, Николаева и Херсона, пополнили Черноморский флот. Оценив значение паровых машин и железного кораблестроения, Лазарев настоял на строительстве первого в русском флоте железного военного корабля, который в 1838 году вышел в плавание по Черному морю.



▲ Склеп Михаила Лазарева в сооружаемом Владимирском соборе

УСЫПАЛЬНИЦА АДМИРАЛОВ

Одна из главных святынь Севастополя — Владимирский собор. Строить его начали по инициативе Михаила Петровича Лазарева, который обратился к императору Николаю I с просьбой о возведении православного храма в центре города. Проект собора составил придворный архитектор Константин Андреевич Тон. Первые работы начались в 1848 году, а в 1851 году умер адмирал Лазарев, которого похоронили в специально возведенном склепе на месте будущего собора. До начала Крымской войны успели построить только фундамент и подвальный этаж храма. Во время обороны Севастополя в склепе рядом с Михаилом Лазаревым были похоронены его ученики, погибшие при защите города, — адмиралы Владимир Корнилов, Владимир Истомин, Павел Нахимов. Таким образом, еще не построенный собор стал усыпальницей адмиралов. Завершать сооружение храма довелось архитектору Алексею Александровичу Авдееву. Собор, возведенный в византийском стиле, превратился в памятник героям обороны Севастополя.

МОРСКИЕ КАЧЕЛИ

Тот, кто хоть раз бывал на корабле, знает, что такое качка и морская болезнь. При сильном волнении на море укачать может любого человека, даже бывалого моряка. Современники знаменитого адмирала Нельсона вспоминали, что он испытывал ужасные мучения от морской болезни. Действительно, укачивание и связанные с ним головокружение, тошнота и рвота, головная боль могут совершенно измотать человека во время морского путешествия. Между тем есть несколько простых советов, которые способны облегчить состояние того, кто страдает от морской болезни. Если есть возможность, надо постараться больше времени проводить в средней части судна — там меньше всего ощущается качка. Справиться с приступом будет легче, если фиксировать взгляд на неподвижных предметах, например, на линии горизонта или облаках. Симптомы укачивания усиливаются от жары, духоты и резких запахов. Поэтому лучше проводить больше времени на свежем воздухе, на палубе. Иногда неприятные ощущения уменьшаются, если лечь и слегка запрокинуть голову. Приступы тошноты облегчают глубокие ритмичные вдохи, сосание карамели и жевание жвачки.

Это интересно

В поисках льдинного материка

При Лазареве изменился сам характер службы на Черноморском флоте. Им были составлены четкие инструкции, регламентировавшие обязанности офицеров, порядок несения корабельной службы, боевую организацию и подготовку кораблей. Заботы командующего Черноморским флотом распространялись и на улучшение питания и медицинского обслуживания матросов. Лазарев следил, чтобы средства, отпускаемые на содержание матросов, тратились по назначению, и был беспощаден к казнокрадам.

Заботясь о поддержании боеспособности флота, Лазарев огромное внимание уделял обучению молодых офицеров и моряков, вырастив целую плеяду выдающихся русских флотоводцев, среди которых Павел Нахимов, Владимир Истомин, Владимир Корнилов. Капитан-лейтенант Алексей Шестаков, близкий друг Лазарева, секрет его умения воспитывать людей объяснял весьма просто: «...помимо собственной его личности, вызывавшей невольное уважение, состоял главнейше в оправдан-



▲ Арсенальная гавань Севастополя. Литография с картины Карло Боссоли

ной опытом аксиоме: окружил человека порядочностью — и он станет порядочным человеком».

В 1843 году Лазареву был присвоен адмиральский чин. К этому моменту он уже был награжден орденом Святого Владимира II степени, орденом Александра Невского, в 1845 году он получил орден Святого Владимира I степени, а в 1850 году — орден Андрея Первозванного. Обострившаяся тяжелая болезнь заставила его оставить флот. Он выехал для лечения в Вену

в начале 1851 года, но усилия врачей были тщетны. 23 апреля 1851 года Михаил Петрович Лазарев умер. Он был похоронен в склепе Владимирского собора в Севастополе. В 1867 году в Севастополе установили памятник адмиралу Лазареву. Именем Лазарева названы атолл в Тихом океане, мысы в Амурском лимане и на острове Уника, остров в Аральском море, бухта и порт в Японском море, горная цепь в Антарктиде и антарктическая научная станция.

▼ Вид на Севастополь и бухту. Раскрашенная гравюра середины XIX в.





▲ Севастополь. Северный порт. Литография с картины Карло Боссоли

▼ Вид на Севастополь из центральной части города. Литография с картины Карло Боссоли



1.3 «ИЗВЕДАТЬ СТРАНЫ ЮЖНОГО ПОЛЮСА»

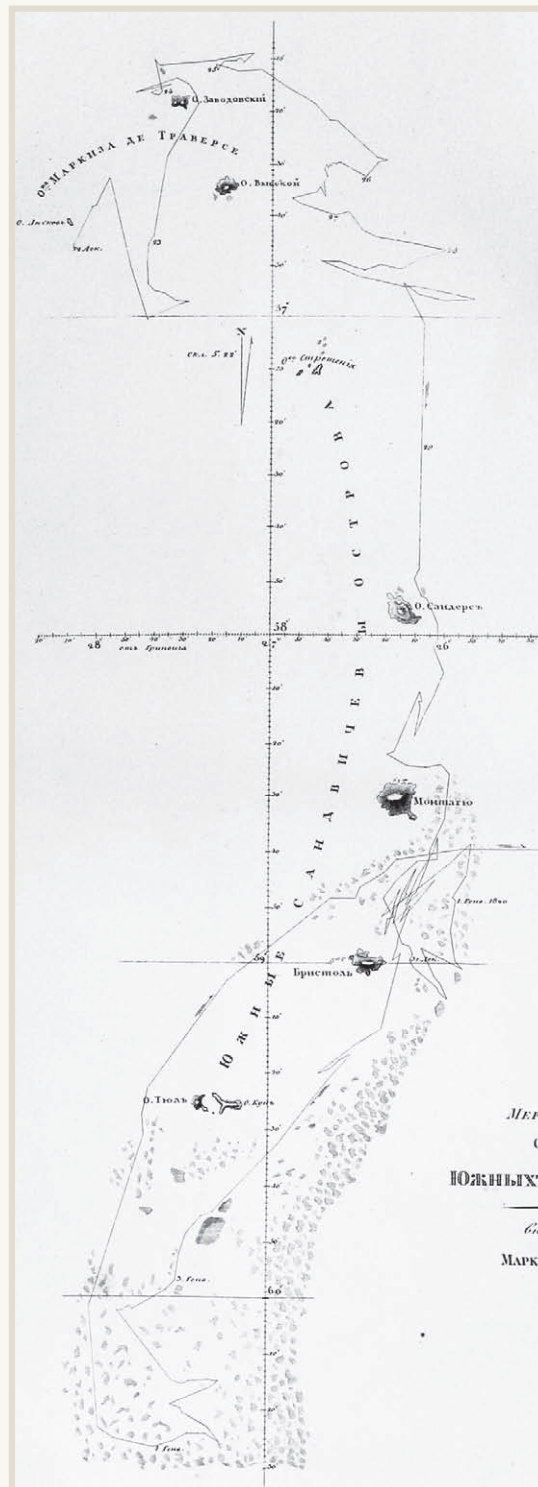
В начале 1819 года русское правительство приняло решение об организации научных исследований «в больших широтах Северного и Южного океанов». Предполагалось послать две экспедиции («дивизии», каждая из которых состояла из двух кораблей) для плавания в Северном Ледовитом океане и в антарктических водах. Впервые в практике русских морских вояжей корабли снаряжались исключительно с научными целями.

- В ожидании командира

Авторство идеи этих плаваний сегодня установить невозможно. Первые упоминания о проекте встречаются в переписке Ивана Крузенштерна с морским министром маркизом Де Траверсе и относятся к концу 1818 года. В подготовке антарктического плавания участвовали крупнейшие русские мореплаватели того времени — Иван Крузенштерн, Отто Коцебу, Гавриил Сарычев. Они по поручению Траверсе занимались составлением планов экспедиции, направляя морскому министру доклады со своими сообщениями о предстоящем плавании. Так, 12 апреля 1819 года Крузенштерн выслал министру

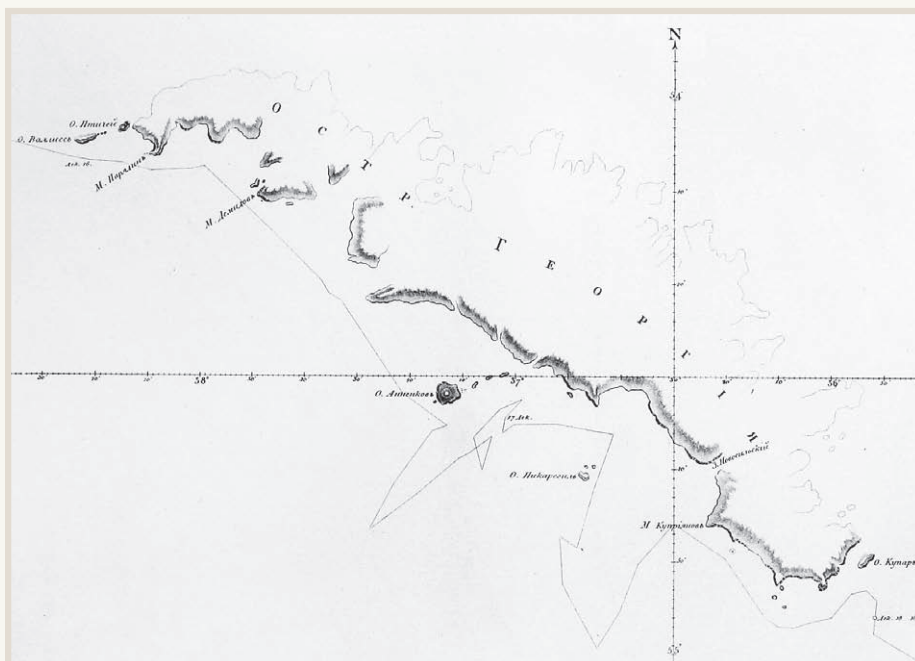
развернутую записку на 21 странице, сформулировав основные предложения об организации экспедиции. Относительно задач плавания Крузенштерн писал: «Сия экспедиция, кроме главной ее цели — изведать страны Южного полюса, должна особенно иметь в предмете поверить все неверное в южной половине Великого океана и пополнить все находящиеся в оной недостатки, дабы она могла признана быть, так сказать, заключительным путешествием в сем море».

Крузенштерн высказывал и свои пожелания относительно кандидатуры начальника экспедиции. Он считал наиболее под-



► Карта Южных Сандвичевых островов и острова Де Траверсе, открытых экспедицией Беллинсгаузена

▼ Карта южного побережья острова Южная Георгия, составленная участниками экспедиции



ходящим для этой должности капитана II ранга Василия Головнина. Однако Головнин в то время находился в кругосветном плавании и ввиду его отсутствия Крузенштерн предлагал назначить начальником экспедиции Фаддея Беллинсгаузена. Доводы Крузенштерна во внимание приняты не были, правительство предложило возглавить антарктическое плавание капитан-командору Макару Ратманову. Но Ратманов по состоянию здоровья от предложения отказался и высказался за назначение на эту должность Беллинсгаузена. Лишь 4 июня 1819 года, за 42 дня до выхода кораблей в море, высочайшим повелением Беллинсгаузену было вверено командование над шлюпом «Восток» и начальство над всей экспедицией.

В той же записке Крузенштерн высказывал возражения против неоправданной поспешности, с которой готовилась экспедиция. Указ о снаряжении кораблей был издан 6 апреля 1819 года, а их выход в море намечался на июль. Траверсе про-

▼ Равноденственные солнечные часы, использовавшиеся в мореплавании в конце XVII — начале XVIII в.

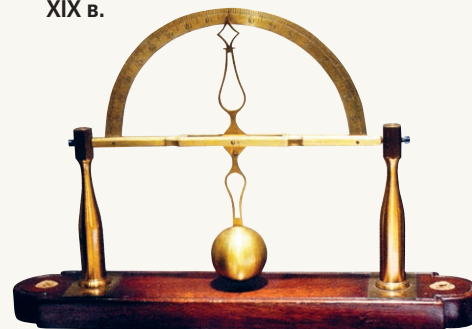


игнорировал замечания Крузенштерна, в результате оба судна отправились в путь, будучи не приспособленными для плавания во льдах и имея многочисленные недоделки.

Решать разнообразные проблемы, возникавшие по ходу снаряжения экспедиции, пришлось Михаилу Лазареву, который в марте 1819 года был назначен командиром шлюпа «Мирный», второго судна, принимавшего участие в антарктическом плавании. Именно Лазарев ввиду отсутствия начальника экспедиции занимался подготовкой кораблей, подбором экипажей и снабжением судов всем необходимым для плавания и ведения научных работ. Сложнее всего Михаилу Петровичу пришлось с экспедиционными кораблями. И «Восток», и «Мирный» изначально предназначались для обычных кругосветных походов. Поэтому перед выходом в море на судах необходимо было выполнить большой объем работ.

«Восток», построенный из сырого строевого леса, получил добавочные железные и деревянные крепления корпуса, подводная часть корабля была скреплена и снаружи обшита медью, сосновый руль заменили на дубовый, уменьшили высоту рангута. Тем не менее шлюп построен был небрежно, что не раз ставило моряков в сложное положение. «Неблагонадежность румпеля, — писал Беллинсгаузен, — столь нужного для безопасности судна, доказывает нерадение ко-

▼ Каютный кренометр, прибор для измерения угла крена судна, середина XIX в.



▼ Шлюпочный компас, использовавшийся в российском флоте в начале XIX в.



▲ Песочные часы, использовавшиеся в российском флоте в начале XIX в.

НАСЛЕДНЫЙ СТОЛ

В Музее морского подводного оружия России демонстрируется подлинная обстановка рабочего кабинета адмирала Макарова в ту пору, когда он был военным губернатором Кронштадта и командиром крепости. Интересно, что представленный в экспозиции картографический стол достался Макарову после того, как он возглавил Кронштадт, а изначально принадлежал Беллинсгаузену.

Это интересно

В поисках льдинного материка

рабельного мастера, который, забыв священные обязанности службы и человечества, подвергал нас гибели». Гораздо лучшими мореходными качествами отличался «Мирный». Для плавания во льдах шлюп пришлось снабдить второй обшивкой, добавить крепления корпуса, заменить такелаж и руль. Корабли, однако, имели весьма существенную разницу хода, что создавало проблемы при совместном плавании и о чем с раздражением писал Лазарев в одном из писем к Шестакову: «Но для чего посланы были суда, которые должны всегда держаться вместе, а между прочим, такое неравенство в ходу! Что один должен беспрестанно нести все лисели и через то нагружать рангоут, пока спутник его несет паруса весьма малые и дожидается? Эту загадку предоставляю тебе самому отгадать, а я не знаю».

● Поспоришь с Куком

Несмотря на то что экспедиция готовилась в великой спеш-

ке, снабжены оба корабля были неплохо. Это в первую очередь касалось противоцинготных средств, без которых в те времена не обходилось ни одно продолжительное плавание. На суда погрузили большое количество сушеных и консервированных овощей, лимонов, кислой капусты, хвойную эссенцию. Экспедиция располагала внушительным запасом медикаментов, на каждого участника путешествия имелось несколько комплектов обмундирования для плавания в разных климатических зонах. Корабли были обеспечены лучшими по тому времени навигационными и астрономическими приборами, закупленными в Англии. Для связи между шлюпами был предусмотрен недавно изобретенный флажный телеграф. На судах имелись обширные библиотеки.

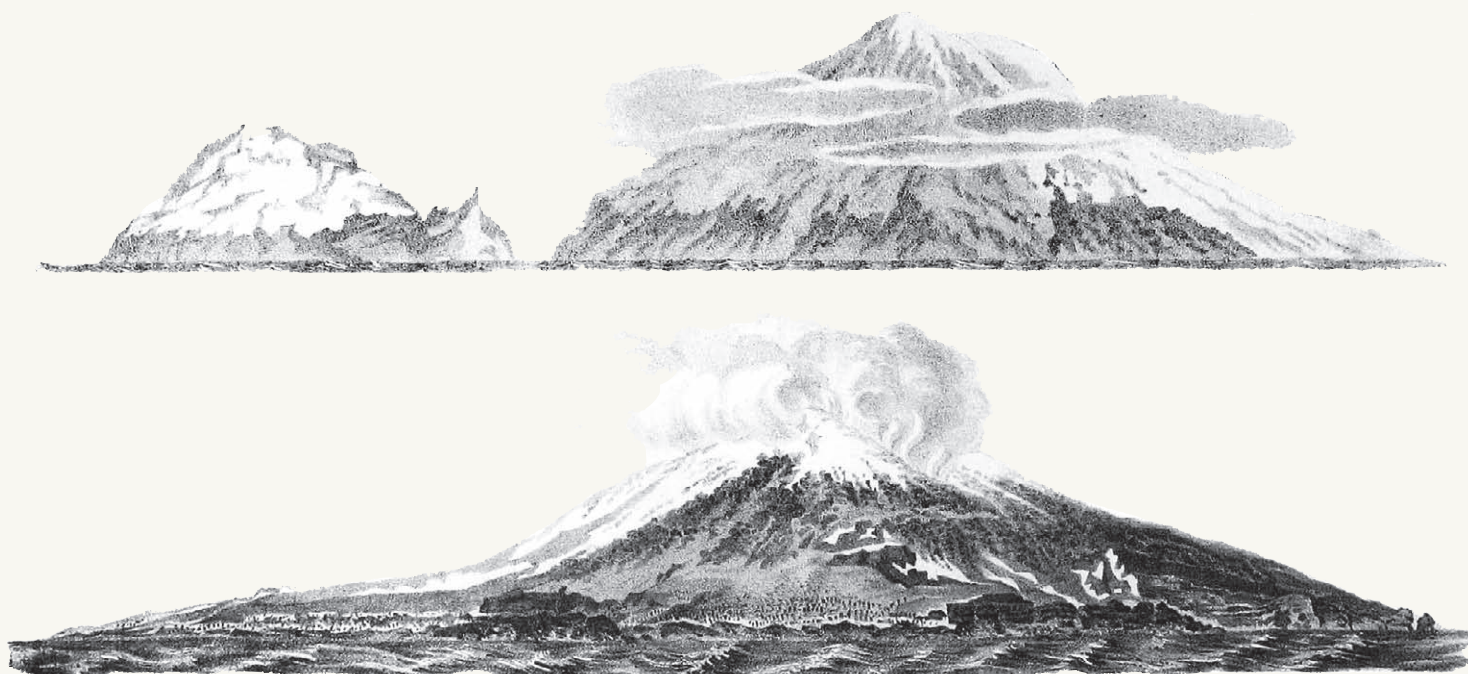
Команды обоих кораблей комплектовались в очень сжатые сроки. Экипажи набирали только среди добровольцев, которых оказалось очень много. Для матросов был установлен верхний возрастной предел в 35 лет,

кроме того, надо было обладать идеальным здоровьем, владеть как минимум двумя корабельными специальностями и уметь обращаться с огнестрельным оружием. Выполнение исследовательской программы в основном возлагалось на офицеров обоих кораблей и астронома — профессора Казанского университета Ивана Симонова. Живописец Павел Михайлов должен был выполнять необходимые зарисовки. Предполагалось, что в Копенгагене к экспедиции присоединятся два немецких натуралиста, но они в последний момент отказались от участия в плавании, о чем Беллинсгаузен не раз впоследствии сожалел.

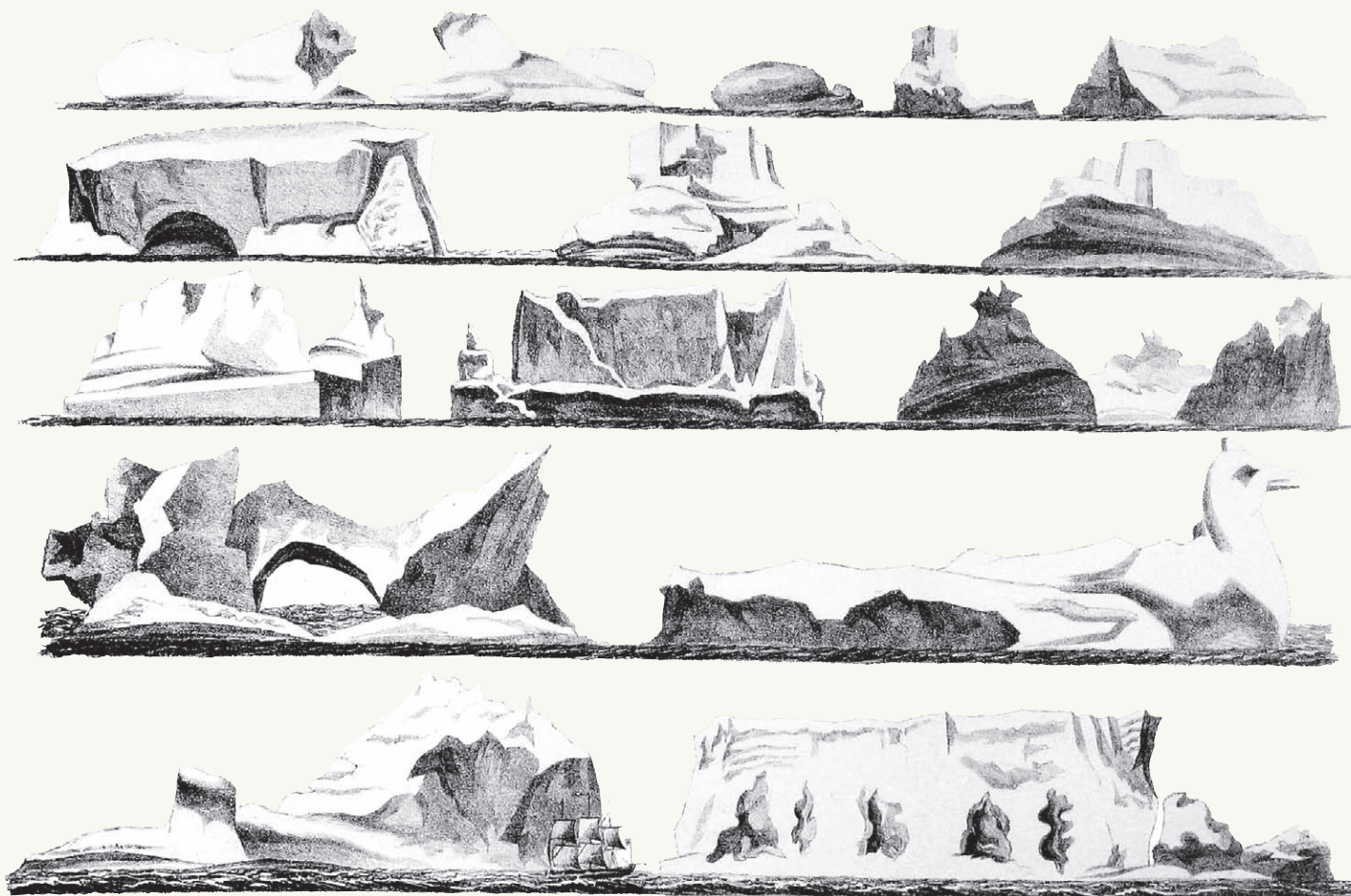
Перед экспедицией были поставлены задачи исключительной сложности. Русские корабли направлялись на крайний юг, в районы, остававшиеся белым пятном на географических картах. Главная цель плавания состояла в поисках неизвестной земли, которая могла находиться в южных полярных широтах. Спор о существовании этого легендарного материка, лежащего у Южного полюса Земли, велся еще с античных времен. Попытки достичь неведомого берега предпринимались не раз. В 1772 году Джеймс Кук возглавил экспедицию, организованную для поисков южного материка. Корабли этой экспедиции впервые в истории мореплавания пересекли Южный полярный круг и смогли пройти до 71°10' южной широты. Но земли Кук не нашел и посчитал, что положил конец поискам материка. В своем экспедиционном отчете Кук писал: «Я обошел океан южного полушария в высоких широтах и отверг возможность существования материка, который если и может быть обнаружен, то лишь близ полюса в местах, недоступных для плавания».

▼ Жители Новой Голландии (Австралии). Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова





▲ Остров маркиза Траверсе и острова Завадовского. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова



▲ Ледяные острова. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова

В поисках льдинного материка

Авторитет Кука был столь значим, что на протяжении десятилетий никто не рисковал подвергать сомнению категоричные суждения великого мореплавателя. Русской экспедиции предстояло попытаться спуститься к югу дальше, чем это удалось кораблям Кука.

Инструкции, полученные Беллинсгаузену, предписывали ему пройти Атлантическим океаном к Бразилии (с заходом в Портсмут и на Канарские острова), затем к острову Южная Георгия и далее к Земле Сандвича (ныне Южные Сандвичевы острова). Отсюда Беллинсгаузен должен «...пуститься к югу и будет продолжать свои изыскания до отдаленной широты, какой только он сможет достигнуть; употребит всевозможное старание и величайшее усердие для достижения сколько можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставит сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях. Ежели под первыми меридианами, под коими он пустится к югу, усилия его останутся бесплодными, то он должен возобновить свои покушения под другими...». В первых числах апреля экспеди-

МОЛЛЮСКИ-СТРОИТЕЛИ

Беллинсгаузену принадлежит авторство гипотезы о происхождении коралловых островов. Во время плавания к берегам Антарктиды он высказал предположение, что подводные скалы, поднятые близко к поверхности воды, постепенно надстраиваются колониями известковых моллюсков. Спустя несколько десятилетий эта гипотеза была подтверждена Дарвином.

ОБЪЕКТ ВНИМАНИЯ

Из кругосветного плавания на «Суворове» Лазарев привез купленных в Перу лам, альпаку и вигонь. Эти диковинные животные были практически неизвестны в России. Взглянуть на заморское чудо пожелал сам Александр I. Демонстрация состоялась в Петергофе, куда император прибыл со всей семьей. Животные очень понравились царствующим особам, императрица Елизавета даже кормила лам белым хлебом. При этом на моряков, вернувшихся из сложного и опасного вояжа, никто не обратил ни малейшего внимания.

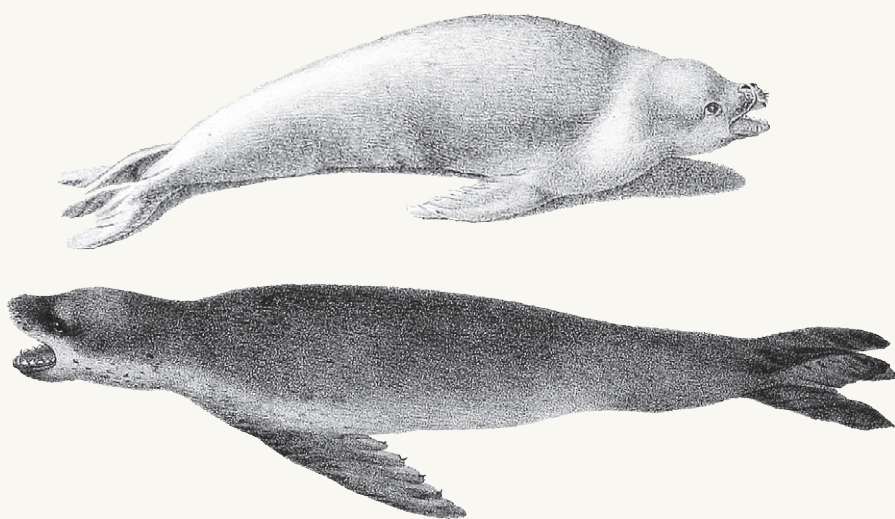
ции надлежало прибыть в Австралию, в Порт-Джексон (ныне бухта Сиднея) для отдыха экипажей и ремонта судов. А затем с мая по сентябрь заняться обследованием юго-восточной части Тихого океана. Закончив эту работу, экспедиция должна была вернуться в Порт-Джексон и после соответствующей подготовки в конце 1820 года «...снова отправиться на юг к отдаленнейшим широтам». Только после завершения второго этапа антарктических исследований Беллинсгаузен разрешалось выступить в плавание к берегам России.

● В тропических водах

Итак, 15 июля 1819 года в 6 часов вечера шлюпы «Восток» и «Мирный» при большом стечении народа снялись с якорей и, отсалютовав крепости, покинули кронштадтский рейд. Одиннадцать дней спустя корабли прибыли в Копенгаген, чтобы захватить двух естественных испытателей, которые пожелали отправиться с экспедицией. Но ученые, испугавшись трудностей плавания, от своих намерений отказались. Пополнив запасы пресной воды, корабли продолжили плавание и, пройдя Северным морем, 10 августа прибыли к Спитхедскому рейду в Портсмуте. Стоянка у берегов Англии была необходима, чтобы получить в Лондоне заготовленные для экспедиции хронометры, секстанты, телескопы и другие навигационные и астрономические инструменты. Здесь же корабли приняли в свои трюмы запас консервированного продовольствия. Девятого сентября «Восток» и «Мирный» отставили Портсмут и взяли курс на Канарские острова.

Плавание Атлантическим океаном проходило без происшествий. 25 сентября, когда

▼ Нерпы. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова





Пингвины



Бурый альбатрос

Пеструшка



Южная полярная
бурная птица



Альбатрос



Морская капуста



Цветок уратоа



Птица принц-регент

▲ Гравюры с рисунков художника экспедиции Павла Михайлова

В поисках льдинного материка

солнце клонилось к закату, на горизонте показался пик острова Тенерифе. Два дня спустя корабли встали на якоря у города Санта-Крус. Несколько дней ушло на проверку хронометров. На Тенерифе были закуплены фрукты и вино, анкера наполнили свежей водой.

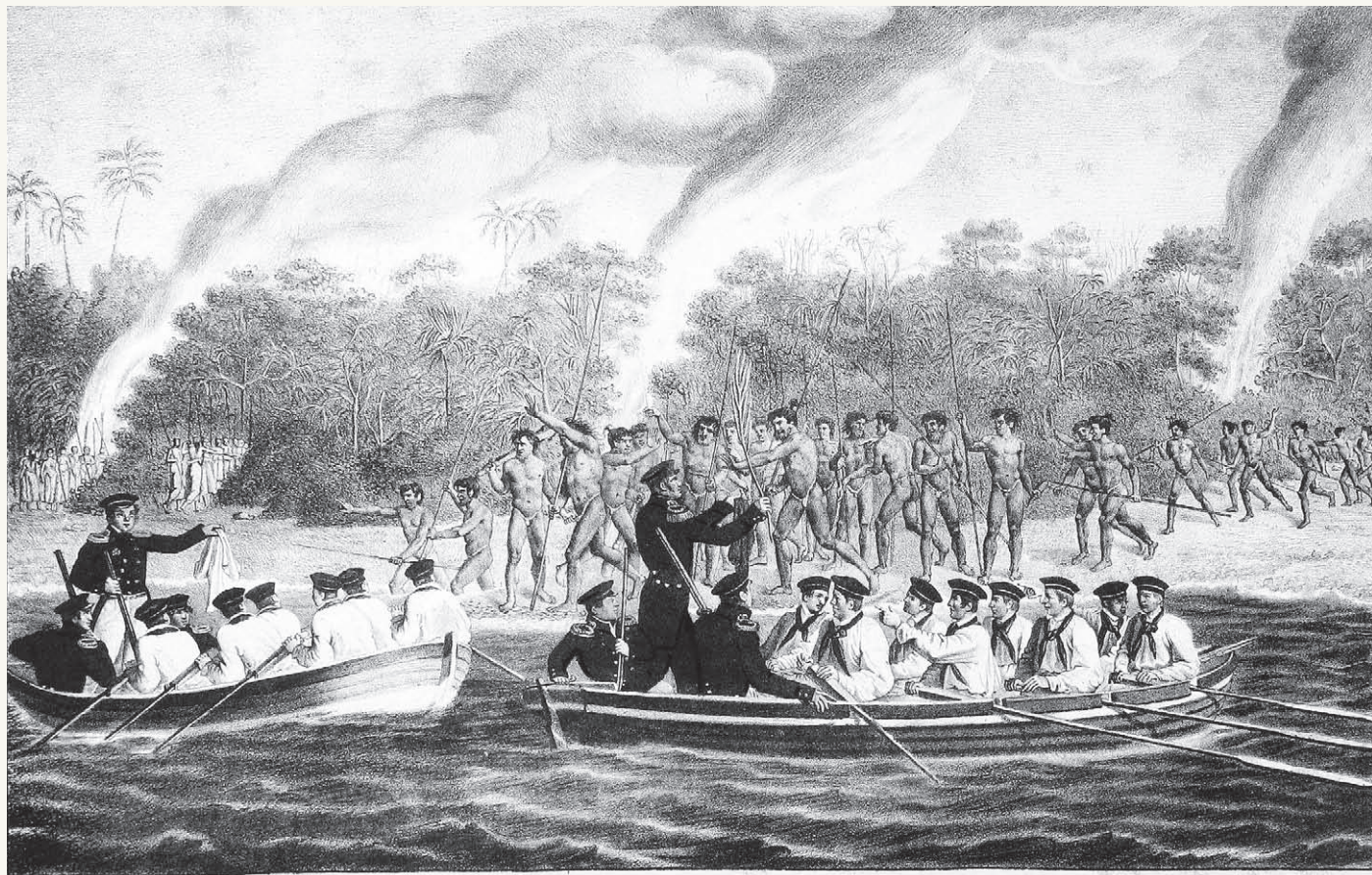
Переход к берегам Бразилии занял более двух месяцев. Четвертого октября корабли экспедиции пересекли Тропик Рака. По мере движения шлюпов к югу становилось теплее, ветер стих, появились летучие рыбы. Стояла прекрасная погода, что позволило заняться астрономическими наблюдениями и проверкой секстантов. Стаи скумбрий соревновались с судами в скорости. Моряки производили измерения температуры, солености и удельного веса вод Атлантического океа-

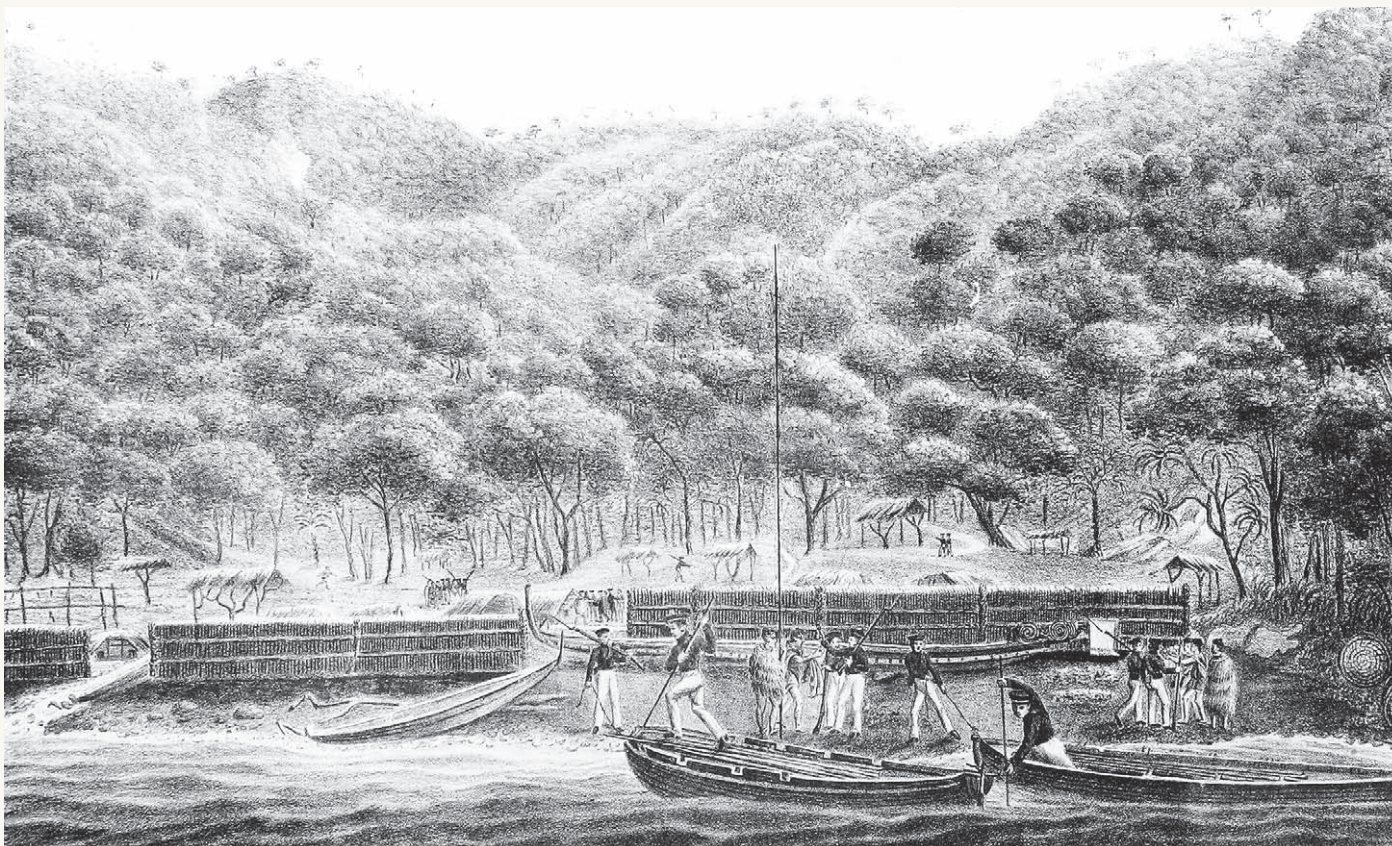
на, изучали течения, наблюдали свечение моря, занимались ловлей различных морских животных. Прошедший тропический ливень позволил запастись изрядным количеством пресной воды. Поймав попутный пассат, корабли ускорили свой ход. Павел Новосильский, шедший мичманом на «Мирном», писал: «Плавание в тропических морях восхитительно. Между тем как судно с пассатным ветром под всеми парусами быстро несется к своей цели, бесчисленное множество разнообразных обитателей моря и воздуха беспрестанно привлекает на себя ваше внимание. Повсюду жизнь кипит и блещет яркими, радужными цветами». 30 октября «Восток» и «Мирный» достигли экватора. По старому морскому обычаю это событие было отмечено праздником Нептуна

и салютом. 14 ноября оба шлюпа подошли к Рио-де-Жанейро и встали у Крысьего острова.

В Бразилии экспедиция провела двадцать дней. Все это время экипажи готовили корабли к плаванию в полярных широтах. Было проведено обследование обшивки судов, приведены в надлежащий порядок такелаж и парусное вооружение. На Крысьем острове устроили походную обсерваторию, где профессор Симонов и помогавшие ему офицеры в течение нескольких дней занимались проверкой хронометров. «Сии наблюдения для нас были весьма важными, — вспоминал Симонов, — ибо на них должны быть основаны все прочие, которые мы готовились делать в продолжение плавания нашего у южных льдов». Собираясь в длительное и сложное плавание в необитаемых полярных

▼ Вид кораллового острова Моллера. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова





▲ Главное селение Южного острова Новой Зеландии в заливе Королевы Шарлотты. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова

водах, Беллинсгаузен и Лазарев взяли в Рио-де-Жанейро большой запас продовольствия.

- К самой южной земле

Четвертого декабря «Восток» и «Мирный» снова вышли в море. После отслуженного корабельным священником молебна об успешном окончании предстоящего плавания суда отправились к острову Южная Георгия. Дойдя до 45-й параллели, Беллинсгаузен и Лазарев попытались отыскать остров Гранде, открытый в 1675 году французским мореплавателем Ларошем. Однако все попытки обнаружить эту землю, несмотря на ясную погоду и отличную видимость, оказались тщетны, и Беллинсгаузен пришел к выводу, что Ларош ошибся. Стало заметно холоднее, ветер посвежел, часто принимался дождь, сопровождаемый градом. Экспедиция

встретила большие стаи птиц и стада китов, а 23 декабря моряки впервые увидели пингвинов.

Утром 27 декабря показались остроконечные, покрытые вечными снегами вершины Южной Георгии и небольшого островка Уиллиса. Шлюпы обошли Южную Георгию с юга, и русские моряки произвели съемку и опись побережья острова, закончив его картирование, начатое Куком. При этом наиболее приметные мысы были названы именами участников экспедиции. А островок, открытый неподалеку от Южной Георгии, получил имя лейтенанта Анненкова, который первым увидел эту сушу. Отсюда «Восток» и «Мирный» направились на юго-восток, к Земле Сандвича, открытой Куком в 1775 году. Стояла пасмурная погода, температура держалась около нуля, сильное волнение затрудняло продвижение кораб-

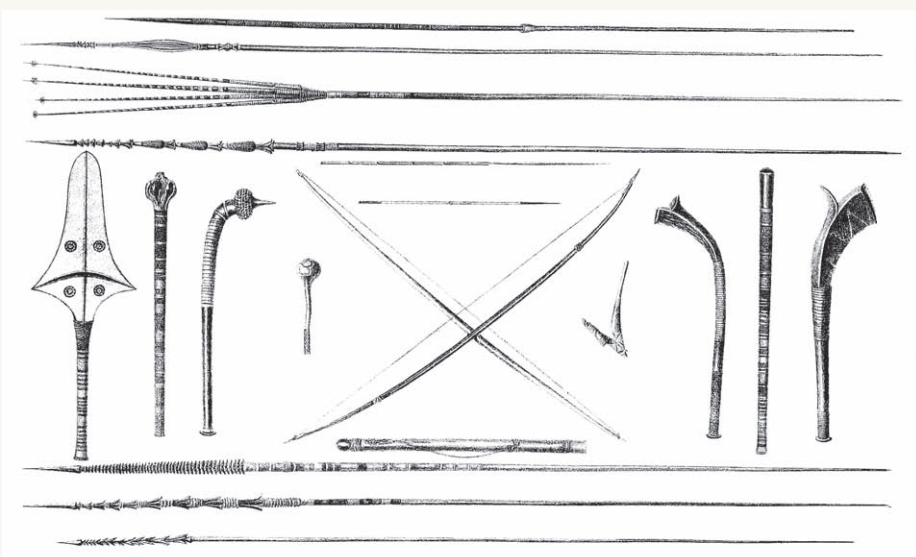
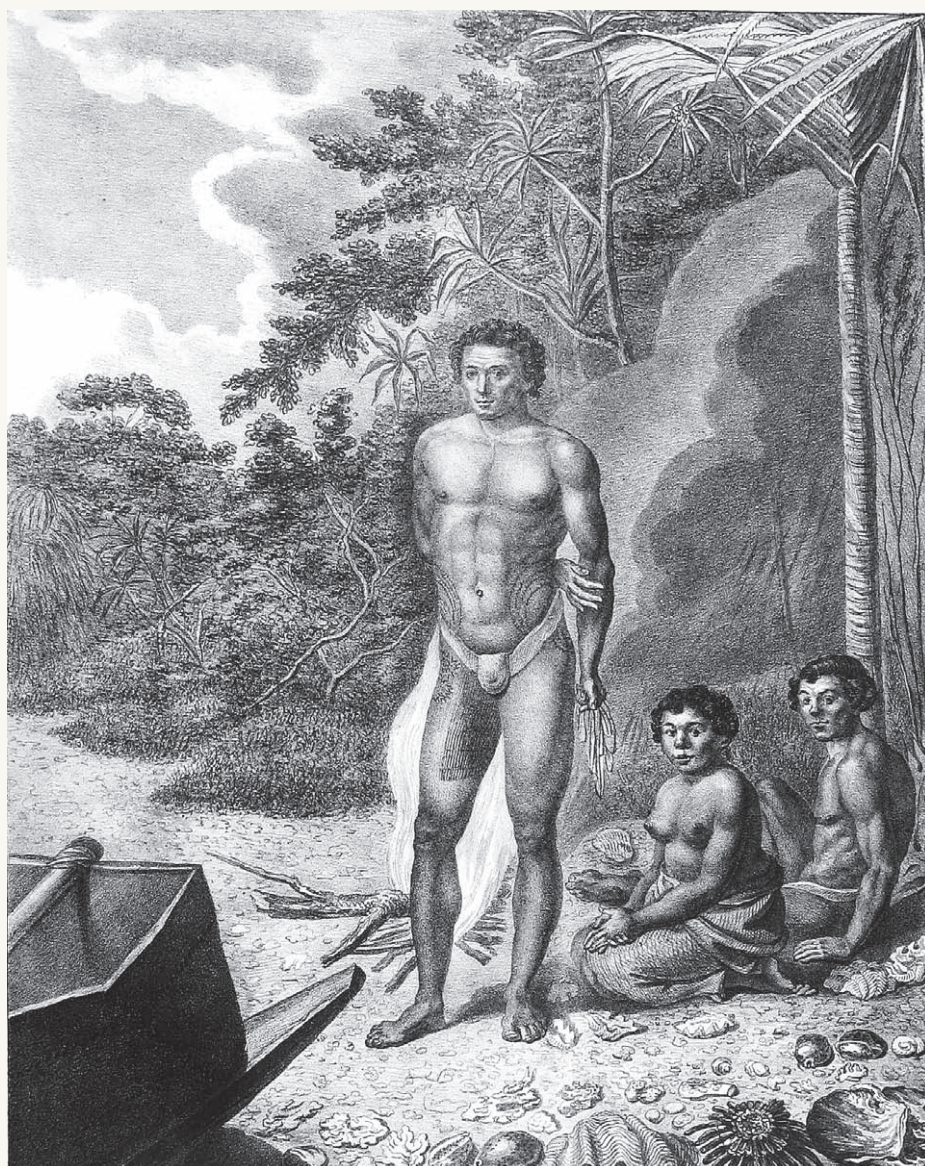
лей, в море появились льдины. Офицеры вели гидрологические и магнитные наблюдения, брали с различной глубины пробы морской воды. По пути экспедиция сделала первое крупное географическое открытие — была обнаружена и нанесена на карты группа вулканических островов, которые Беллинсгаузен назвал островами Де Траверсе, в честь морского министра России. Матрос шлюпа «Восток» Егор Киселев, оставивший весьма любопытный дневник плавания, по поводу открытой земли писал: «Нашли три острова новых, никакими мореходцами не посещены. И один остров — горит земля, дым валит, как тучи ходят. На сем острову есть премножество разных птиц, особливо пендвин — с желтыми хохлами, ходит как человек, кричит похоже на гагару, крылья маленькие, не летает, и премножество сафонных кур.

В поисках льдинного материка

За оные острова дано вознаграждение, кто их прежде видел, пять талеров, и записаны в журнал».

Несколько дней спустя корабли прибыли в район Земли Сандвича. Здесь обнаружилась ошибка Кука, который посчитал, что открыл один остров. На самом деле это был целый архипелаг, а мысы «Земли Сандвича», нанесенные на карту Куком, оказались отдельными островами. Беллинсгаузен, однако, решил оставить за островами названия, которые Кук присвоил мысам.

▼ Жители кораллового острова Нагиру. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова



▲ Оружие жителей острова Оно

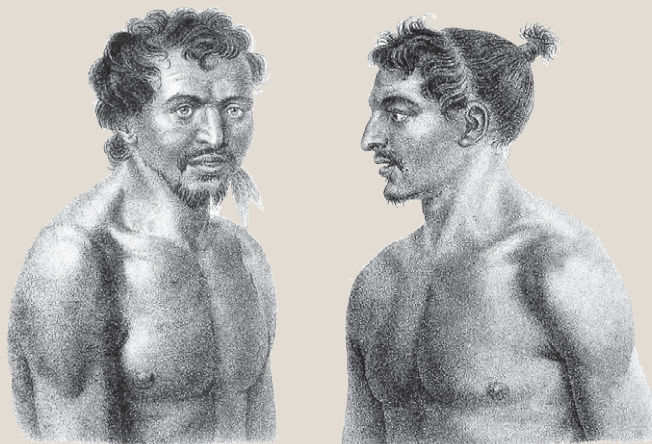
По этому поводу начальник русской экспедиции писал: «Капитан Кук первый увидел сии берега, и потому имена, им данные, должны оставаться неизгладимы, дабы память о столь смелом мореплавателе могла достигнуть до позднейших потомков. По сей причине я называю сии острова Южными Сандвичевыми островами».

Закончив опись островов, Беллинсгаузен направил корабли экспедиции на юг. Новый 1820 год встретили в окружении ледяных полей, среди тумана и непрекращающихся снегопадов. Суда были вынуждены постоянно лавировать между огромными айсбергами. 16 января путь преградил сплошной непроходимый лед, пришлось обогнуть Южные Сандвичевы острова и повернуть на восток. Корабли двинулись вдоль кромки, отыскивая во льдах проход к югу. Погода испортилась, снег и туман совершенно закрыли горизонт. 20 января шлюпы едва смогли выбраться из окруживших их ледяных полей, при этом «Мирный» разбил о лед форштевень. «Мы скитались во мраке туманов, — писал Симонов, —



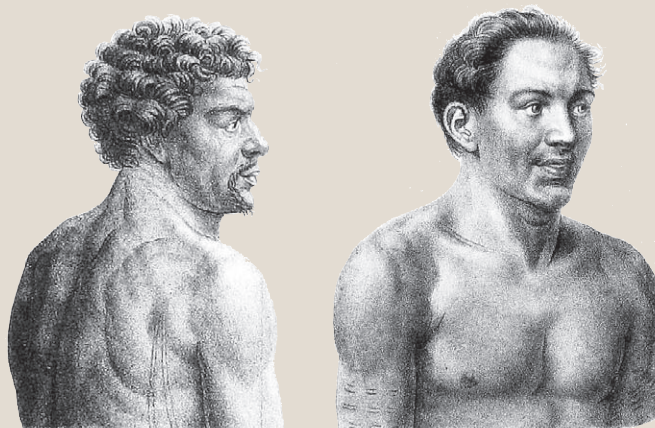
Бонгаре, вождь аборигенов, живших неподалеку от Порты-Джексона, и его жена Матора

Житель острова Опаро и острова Аракчеева



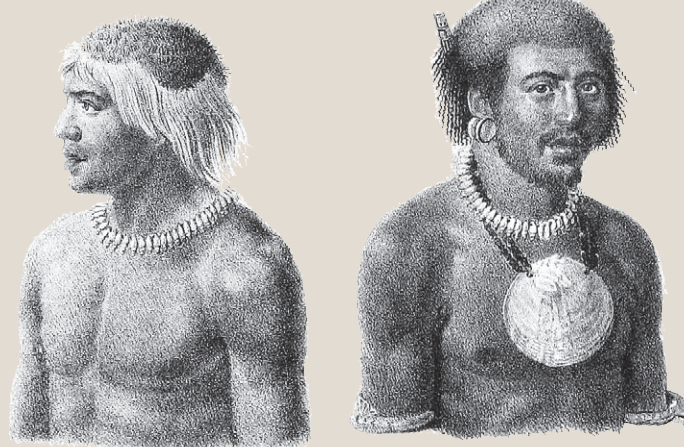
Жители острова Великого Князя Александра Николаевича

Жители острова Пализера



Новозеландский вождь и его жена

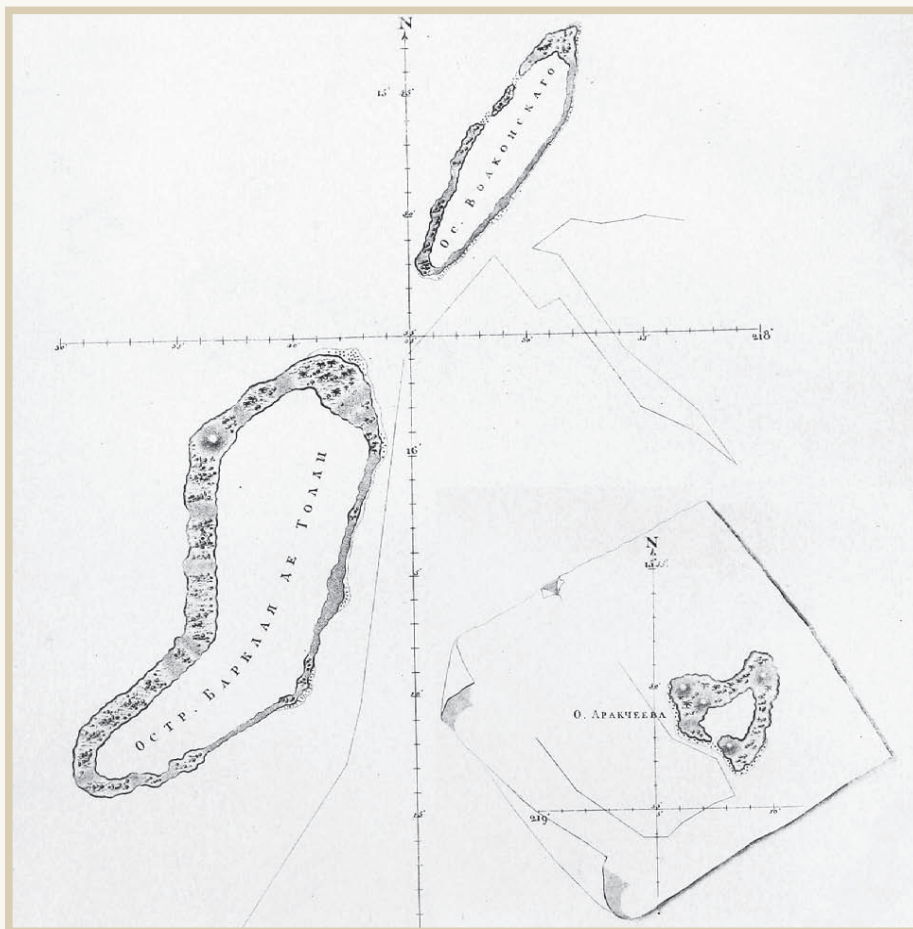
Жители острова Оно



▲ Гравюры с рисунков художника экспедиции Павла Михайлова

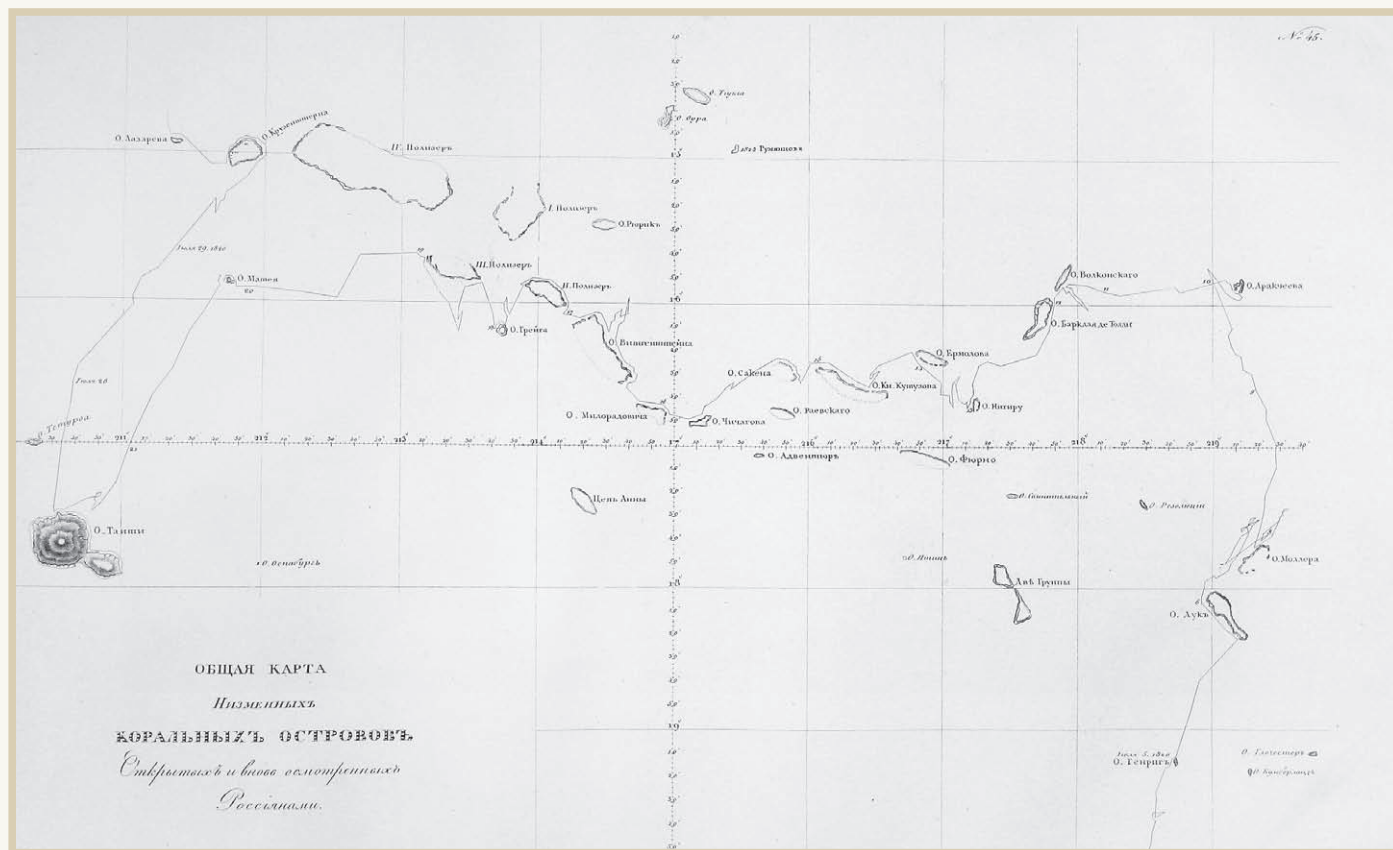
В поисках льдинного материка

между бесчисленным множеством огромных плавающих льдин, беспрестанно в страхе быть раздробленными сими громадами, простирающимися иногда до 300 футов в высоту над поверхностью моря. Хлад, снег, сырость, частые и жестокие бури беспрестанно нам сопутствовали в местах сих». 27 января «Восток» и «Мирный» пересекли Южный полярный круг. А на следующий день корабли экспедиции достигли $69^{\circ}25'$ южной широты и $2^{\circ}10'$ западной долготы, вплотную приблизившись к Антарктиде. В полдень моряки увидели полосу возвышенных льдов, которые поначалу были приняты за облака. Густой туман и снегопад не позволили как следует разглядеть берег. И хотя это заставило Беллинсгаузена воздержаться от заключения, что перед ним материк, 28 января



► Карта некоторых из островов России

▼ Общая карта островов России



1820 года считается датой открытия Антарктиды. Некоторое время корабли шли вдоль ледяного поля, а затем были вынуждены повернуть к северу.

Обойдя льды, «Восток» и «Мирный» вновь устремились к югу и 2 февраля подошли к материку на расстояние 30 миль, но продолжать двигаться далее на юг не было никакой возможности. Плавание проходило при постоянных туманах и снегопадах, которые сильно ухудшали видимость и делали опасным пребывание кораблей среди льдов, столкновение с которыми грозило шлюпам гибелью. Тем не менее Беллинсгаузен не оставлял попыток пробиться на юг, и с 17 на 18 февраля «Восток» и «Мирный» смогли дойти до $69^{\circ}7'$ южной широты и $16^{\circ}15'$ западной долготы, вновь оказавшись в виду антарктического побережья. Представший взору моряков берег позволил Беллинсгаузену высказаться гораздо более определенно: «Здесь за ледяными полями мелкого льда и ледяными островами виден материк льда, коего края отломаны перпендикулярно и кото-

рый продолжался, по мере нашего зрения, возвышаясь к югу подобно берегу. Плоские ледяные острова, близ сего материка находящиеся, явно показывают, что они суть обломки сего материка, ибо имеют и верхнюю поверхность подобно материку».

Тяжелые льды заставили корабли вновь повернуть к северу, выйдя к кромке, «Восток» и «Мирный» двинулись на восток. Последние дни февраля выдались непогожими, постоянно шел снег, поднявшийся ветер производил сильное волнение на море, такелаж и паруса покрылись ледяной коркой, временами с мачт и рей на палубы с грохотом падали сосульки. Корабли порой теряли друг друга из вида, приходилось палить из пушек и жечь фальшфейеры. 1 марта «Восток» и «Мирный» попали в шторм, во время которого видимость практически отсутствовала. О том, что это было за плавание, можно судить по словам Беллинсгаузена, человека отнюдь не робкого десятка: «...бояться было стыдно, а самый твердый человек внутренне повторял: Боже, спаси!».



▲ Астроном экспедиции профессор Казанского университета Иван Михайлович Симонов

Корабли продолжали идти на восток, встречая многочисленные айсберги. В каютах и кубриках от долгого пребывания в полярных широтах распространилась сырость. Опасаясь пожара, печи во время сильной качки не топили, да и оставшийся запас дров был невелик. Время от времени суда подходили к ледяным островам, и команда, наколов льда, заполняла им бочки, чтобы

▼ Вид острова Таити с мыса Венуса. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова



В поисках льдинного материка

потом получить пресную воду. Все это время непрерывно велись метеорологические наблюдения, офицеры обоих кораблей постоянно пополняли орнитологическую коллекцию, охотясь на многочисленных морских птиц. 12 марта исполнилось сто дней с момента выхода кораблей из Рио-де-Жанейро. В честь этой даты офицеры потчевали друг друга вареным на молоке шоколадом, для матросов зарезали свинью, сварили щи из кислой капусты и сверх обыкновенного выдали по стакану горячего пунша.

● Австралийские каникулы

Полярное плавание было решено завершить 17 марта и направиться в Австралию. Из донесения Беллинсгаузена морскому министру: «Поелику между тем наступило позднее время, море наполнено было множеством льда, и плавание, при продолжи-

тельных ночах, беспрестанных бурях, снеге, изморозях и туманах, делалось опасным и могло быть даже бедственно, да и команда от 104-дневного весьма трудного вояжа была в изнурении, то капитан Беллинсгаузен решил оставить большие широты и войти в меньшие...» По пути русские моряки решили осмотреть мало-посещаемую южную оконечность Индийского океана. Чтобы охватить исследованиями как можно большее пространство, шлюпы разделились и пошли самостоятельными курсами. Лазарев получил задание отыскать так называемый Компанейский остров, сведения о котором считались сомнительными. Местом встречи кораблей экспедиции был назначен Порт-Джексон.

«Востоку» 21 марта довелось испытать жесточайший шторм, во время которого судно чудом избежало гибели. Беллинсгау-

зен писал: «Ветер ревел; волны поднимались до высоты необыкновенной; море с воздухом как будто смешалось, треск частей шлюпа заглушал все. Мы остались совершенно без парусов, на произвол свирепствующей бури; я велел растянуть на бизань-вантах несколько матросских коек, дабы удержать шлюп ближе к ветру. Мы утешались только тем, что не встречали льдов в сию ужасную бурю. Наконец, в 8 часов с баку закричали: льдины впереди; сие извещение поразило всех ужасом, и я видел, что нас несло на одну из льдин; тотчас подняли фок-стаксель и положили руль на ветер на борт; но как все сие не произвело желаемого действия и льдина была уже весьма близко, то мы только смотрели, как нас к оной приближало. Одну льдину пронесло под кормою, а другая находилась прямо против середины борта, и мы ожидали удара,

▼ Вид острова Макуори с перешейка с северо-восточной стороны. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова



которому надлежало последовать; по счастью, огромная волна, вышедшая из-под шлюпа, отодвинула льдину на несколько сажен и пронесла у самого подветренного штурца. Льдина сия могла проломить борт или отломить руслень и свалить мачты». Более суток бушевал шторм и затем сменился полным безветрием.

Через несколько дней «Восток» вновь оказался в центре урагана, однако на сей раз опасность была не так велика, поскольку судно уже вышло за пределы плавучих льдов. Девятого апреля «Восток» прибыл в Порт-Джексон, а неделю спустя из вояжа вернулся и «Мирный», на долю которого также выпало несколько штормов. Во время перехода по Индийскому океану моряки убедились в отсутствии Компанейского острова и «стерли» его с карт.

После долгого и опасного плаванья среди льдов в сумраках ненастья яркость австралийских красок радовала глаз. Берега залива, в котором стояли русские корабли, поросли лесом, во все стороны простирались великолепные песчаные пляжи. Команде был дан отдых, больных свезли на берег. «Восток» и «Мирный» нуждались в ремонте, их начали готовить к новому плаванью. В Австралии корабли простояли чуть более месяца. За это время были проверены хронометры, проведены астрономические наблюдения, на шлюпах закончили необходимые ремонтные работы. Офицеры регулярно совершали экскурсии по близлежащим местностям, осматривая ландшафты и знакомясь с бытом и нравами местного населения. Пополнив запасы продовольствия и свежей воды, 20 мая 1820 года Беллинсгаузен и Лазарев вывели свои корабли в море. Теперь экспедиция на-

правлялась в малоисследованные районы островов Туамоту и Общества (Товарищества), как это и предписывалось инструкцией, полученной перед выходом из Кронштадта.

● К островам Океании

Курс русских кораблей был проложен к северу от Новой Зеландии, однако встречные ветры сильно отклонили шлюпы к югу, и Беллинсгаузен решил пройти проливом Кука, разделяющим Новую Зеландию на Северный и Южный острова. Девятого июня «Восток» и «Мирный» вошли в залив Шарлотты Северного острова, где путешественники хотели запастись пресной водой. Берег оказался обитаем, и вскоре появились лодки с туземцами. Русским морякам удалось установить с островитянами хорошие отношения. Беллинсгаузен одарил местного вождя, жители острова привезли свежей рыбы. Участники экспедиции осмотрели берег, побывали в селении туземцев. Островитяне поначалу испугались пришельцев, но, видя их добрые намерения, успокоились. Моряки выменяли у туземцев образцы одежды, оружие, украшения, Беллинсгаузен составил описание природы и жителей посещенного побережья, художник Михайлов сделал этнографические зарисовки, орнитологическая коллекция пополнилась любопытными экземплярами новозеландских птиц.

Шлюпы снялись с якорей 16 июня и двинулись на юго-восток проливом Кука. Вечером того же дня, уже перед выходом в океан, корабли встретил сильный южный ветер, который принес дождь и снег. На парусах взяли рифы, Беллинсгаузен и Лазарев вынуждены были лавировать в этом опасном, малоисследованном проливе. Ночью ветер стал еще крепче, шлюпы



Прекрасный певец



Птица аббат

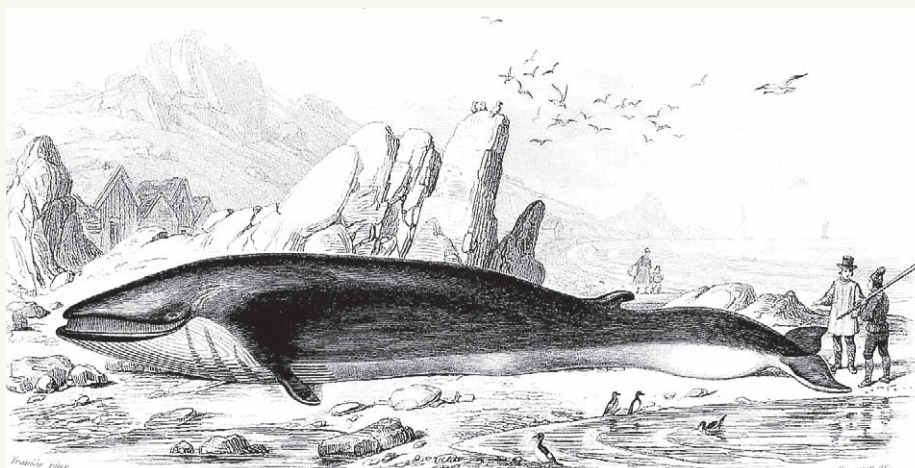


Хохлатый пингвин



Погодовестник

▲ Гравюры с рисунков художника экспедиции Павла Михайлова

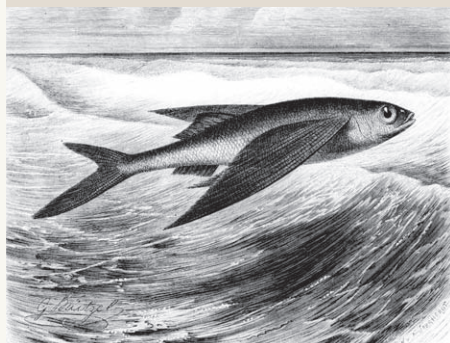


▲ Синий кит

ФЛОРА И ФАУНА

В южных полярных широтах корабли экспедиции неоднократно встречали большие стада китов — когда-то эти млекопитающие были очень многочисленны. Киты считаются самыми крупными животными на Земле. Длина тела голубого кита достигает 33 м, а масса — 150 т. Несмотря на столь внушительные размеры, киты очень подвижны и могут развивать скорость до 40 км/ч, правда, в таком темпе они способны перемещаться лишь несколько минут, обычно же они плавают в 3–4 раза медленнее. Дышат киты воздухом, всплывая к поверхности моря, и могут оставаться под водой почти целый час. Охота на китов считалась очень прибыльным занятием, их добывали ради жира, мяса и китового уса. Китобойные флотилии истребляли по несколько тысяч китов за сезон, что в результате привело к резкому сокращению численности этих животных. В конце XX века коммерческий китобойный промысел был запрещен.

Это интересно



▲ Летучая рыба

Во время плавания в тропических водах морякам русской экспедиции не раз доводилось наблюдать за жизнью удивительных обитателей моря — летучих рыб. В отличие от большинства морских жителей, летучие рыбы уверенно чувствуют себя не только в воде, но и в воздухе. У летучих рыб сильно развиты грудные плавники, которые напоминают крылья, и очень большой плавательный пузырь, облегчающий тело. Благодаря этим особенностям летучие рыбы способны преодолевать по воздуху весьма значительные расстояния. Их скорость в полете может достигать 65 км/час, а дальность «перелета», длящегося порой несколько десятков секунд, — 400 м. Многие путешественники часто становились свидетелями необычного зрелища, когда стая из сотен летучих рыб поднималась в воздух возле плывущего корабля. Как правило, летучие рыбы выскакивают из воды и планируют в воздухе, спасаясь от хищников. Все летучие рыбы съедобны, многие используются в пищу, а их икра часто идет на приготовление суши. В наших морях летучие рыбы встречаются только на Дальнем Востоке, в заливе Петра Великого Японского моря.

старались держаться подальше от бурунов, под которыми скрывались подводные скалы. Непрерывно шел дождь, сменяемый снегом. На исходе следующего дня разразился небывалой силы шторм. Обе команды напрягали все силы, чтобы спасти корабли, ветер начал стихать лишь к полудню 18 июня. Шлюпы оказались отброшены штормом на 65 миль вглубь пролива. Еще несколько дней встречный ветер не позволял кораблям двигаться проложенным курсом, и только 22 июня «Восток» и «Мирный» смогли миновать пролив Кука и выйти в открытый океан.

Суда направились на северо-восток, к островам Туамоту. 14 июля корабли пересекли Тропик Козерога. В этом плавании русским морякам довелось открыть целый архипелаг коралловых островов, лежащих неподалеку от островов Туамоту. С 18 по 31 июля участники экспедиции описали и нанесли на карты 13 неизвестных островов,



которые Беллинсгаузен назвал островами Россиян. Путешественники высаживались на некоторые из них, чтобы ознакомиться с их природой. «Лейтенант Торсон, художник Михайлов и прочие, — писал Беллинсгаузен о посещении острова Грейга, — побыв недолго на берегу, возвратились на шлюп. Они нарубили разных сучьев от растущих деревьев, которые все мягкой породы, наломали кораллов, набрали раковин и улиток, застрелили малого рода попугая, величиною с воробья, у которого перья прекрасного синего цвета, ноги и нос красные, совершенно подобные сафьяну; застрелили также малую горлицу серо-зеленого цвета, набрали несколько грецкой губки, обложенной мелкими кораллами». Закончив опись архипелага Россиян, шлюпы русской экспедиции пошли к острову Таити, где Беллинсгаузен решил проверить хронометры, взять запас свежих продуктов и воды, а также дать отдых экипажам кораблей.

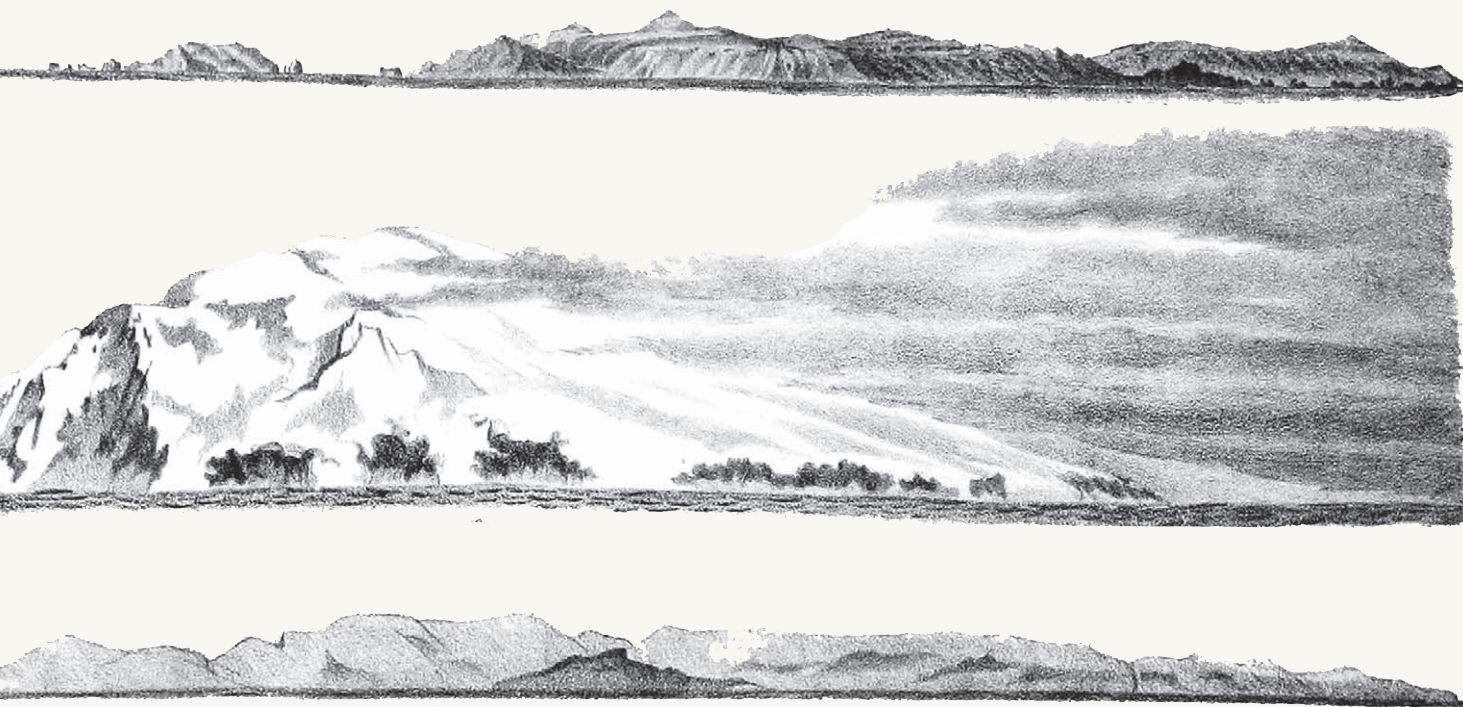
Берега Таити появились на горизонте 2 августа, а на следующий день «Восток» и «Мирный» встали на якоря в Матавайской бухте. Тут же к кораблям поспешили многочисленные лодки, местные жители привезли морякам лимоны, бананы, апельсины, ананасы и кокосовые орехи, а в ответ получили бисер, зеркальца, ножницы и ножи. Вскоре на «Восток» прибыл и король Таити Помаре, для которого на шлюпе был устроен обед. Корабли простояли у берегов острова пять дней. Туземцы с удовольствием вступали в торг с русскими моряками, поэтому экспедиция смогла не только пополнить запасы продовольствия, но и получить от островитян различные предметы быта, которые поступили в этнографическую коллекцию. Король Помаре неоднократно наносил визиты, всякий раз привозя многочисленные подарки — фрукты, сахарный тростник, коренья ямса и таро. Вечером 8 августа «Восток» и «Мир-

ный» оставили берега Таити и взяли курс на Порт-Джексон. На обратном пути участники экспедиции открыли еще три небольших островка и крупную мель. В Порт-Джексон «Восток» прибыл 21 сентября, а на следующий день рядом с флагманом встал на якорь «Мирный».

● Снова на юг

Началась тщательная подготовка судов к новому антарктическому плаванию. Особенно много хлопот было с «Востоком», который имел более слабые крепления корпуса. Стоянка в Австралии заняла почти два месяца. Закончив ремонт кораблей и взяв значительные запасы продовольствия, воды и дров, 12 ноября экспедиция покинула Порт-Джексон и направилась на юг. На этот раз Беллинсгаузен хотел обследовать восточный сектор Антарктики. Крепкие встречные ветры затрудняли движение кораблей. Через неделю после начала пла-

▼ Остров Макуори, остров Петра I, Берег Александра I. Гравюра с рисунка художника экспедиции Павла Михайлова



В поисках льдинного материка

вания в носовой части «Востока» открылась течь. Возвращаться в Австралию было слишком поздно, и ремонт пришлось производить в море. 22 ноября шлюпы достигли острова Макуори, расположенного на 54-й параллели. Перед взорами путешественников предстали темно-бурые скалы и зеленеющие долины, берег был занят огромными колониями пингвинов, в воздухе летало множество птиц, на прибрежных камнях расположились стада морских котиков. Беллинсгаузен, Лазарев, художник Михайлов и несколько офицеров осмотрели остров и описали его фауну. Отсюда капитаны повели свои суда на юг, придерживаясь меридиана острова Макуори.

За 60-й параллелью суда встретил крепкий западный ветер и пасмурная, ненастная погода, периодически шел мокрый снег. 10 декабря моряки увиде-

ли огромные ледяные острова, достигавшие в окружности одной мили. В этот же день корабли дошли до сплошных ледяных полей и двинулись на восток. 14 декабря, когда шлюпы взяли севернее и вышли на свободное ото льда пространство океана, разразился свирепый шторм, который продолжался двое суток. «Порывы ветра, — писал Беллинсгаузен, — набежали ужасные, волны подымались с горы, и подветренные их стороны были особенно круты... Нас дрейфовало на удачу, и мы беспрестанно ожидали кораблекрушения». Однако едва погода улучшилась, Беллинсгаузен вновь предпринял попытки пробиться на юг, направив суда вдоль кромки льдов. 25 декабря «Восток» и «Мирный» пересекли Южный полярный круг. Из-за опасности столкновения с айсбергами приходилось часто ме-



▲ Пушка-карронада — корабельное оружие, которое широко использовалось во флоте до появления нарезной артиллерии. Пушками такого типа были вооружены шлюпы «Мирный» и «Восток»

нять курс, с продвижением на юг разводья встречались все реже и уже на следующий день сплошные льды преградили путь экспедиции. Корабли вынуждены были вновь повернуть и, огибая лед, идти на восток. «Таким образом, — вспоминал Лазарев, — простирая плавание наше к востоку между льдами, при всякой

▼ Парусник в окружении ледяных полей и айсбергов





СМЕРТЕЛЬНАЯ ОПАСНОСТЬ

Во время плавания в высоких широтах корабли экспедиции не раз оказывались в опасном положении среди дрейфующих льдов. Самую большую угрозу для «Востока» и «Мирного» представляли айсберги. Даже современные суда, оборудованные лоцотами, не имеют гарантии от столкновения с этими огромными ледяными горами. А в начале XIX века встреча с айсбергом во время шторма или в условиях плохой видимости грозила гибелью и судну, и экипа-

Это интересно

жу. Родина самых больших айсбергов — Антарктида. Это осколки сползающих в море антарктических ледников. Иногда айсберги достигают колоссальных размеров. Самым большим считается айсберг В-15. Он откололся от шельфового ледника Росса в марте 2000 года. Площадь этого айсберга составляла 11 тысяч кв. километров, что больше, чем территория таких государств, как Монако, Люксембург или Ямайка.

возможности покушались к зюйду, но всегда неподвижные льды останавливали нас при приближении к параллели 70°».

Беллинсгаузен не оставлял надежды найти проход во льдах и попытаться найти неведомую землю, о возможной близости которой офицеры спорили едва ли не ежедневно. Неожиданный случай подхлестнул эти споры. На одном из ледяных полей моряки подстрелили королевского пингвина. К всеобщему удивлению, в его желудке обнаружили мелкие камешки. В этот день мичман Новосильский записал в своем дневнике: «Стало быть, пингвин этот был недавно на неизвестном берегу. Потому что самые

ближайшие острова удалены от нас более чем на 2000 миль». Надеждам участников экспедиции суждено было сбыться 22 января 1821 года, когда вахтенный сообщил, что видит землю. Это был неизвестный остров. На обоих судах царили необыкновенное оживление и радость. На «Востоке» и «Мирном» были подняты флаги, все свободные от вахты матросы взобрались на ванты и над полярным морем прогремело трехкратное «ура!». Лед не позволил подойти к берегу ближе, чем на 14 миль, однако благодаря ясной погоде и отличной видимости удалось точно установить координаты открытого острова, определить его раз-

меры и очертания. Засыпанный снегом остров имел 10,5 миль в длину, 4 мили в ширину и около 25 миль в окружности, его высота над уровнем моря составляла более 1200 метров. «Я назвал сей остров, — писал Беллинсгаузен, — высоким именем виновника существования в Российской империи военного флота — остров Петра I».

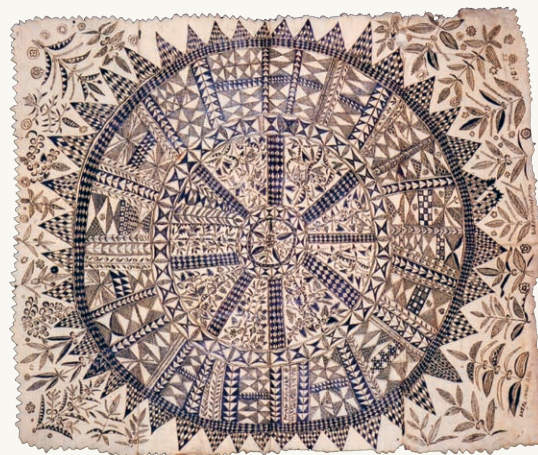
Закончив описание открытой земли, участники экспедиции двинулись дальше на восток. Впереди их ждали новые открытия. При крепком ветре шлюп «Восток» испытывал сильные удары волн о поврежденную носовую часть, вода поступала в трюм, слабый корпус трещал. Корабли

В поисках льдинного материка

продолжали идти на юго-восток, отыскивая разводья во льдах. 28 января моряки заметили необычную перемену цвета морской воды, что, по мнению Беллинсгаузена, служило признаком близости земли. На следующий день выдалась ясная солнечная погода, на горизонте моряки увидели берег, это была Антарктида. Побережье сплошь покрывали лед и снег, выделялись лишь несколько темных пятен скал.

Беллинсгаузен, исключительно осторожно относившийся к точности и достоверности открытия новых земель, на сей раз отбросил все сомнения, убедившись, что перед ним — участок антарктической суши: «Я называю обретение сие берегом потому, что отдаленность другого конца к югу исчезла за предел зрения нашего. Сей берег покрыт снегом, но осыпи на склонах гор и крутые скалы не имели снега. Внезапная перемена цвета моря подает мысль, что берег обширен, или, по крайней мере, состоит не из той только части, которая находилась перед глазами нашими». Открытую землю Беллинсгаузен назвал Берегом Александра I. К счастью, погода благоприятствовала наблюдениям, и участники экспедиции смогли точно определить координаты побережья, а художник Михайлов сделал зарисовки.

От Берега Александра I корабли экспедиции направились на северо-восток, к Южной Шетландии, об открытии которой англичанином Смитом русские мореплаватели узнали в Австралии. Сообщение Смита было воспринято в мире как открытие южного материка. Беллинсгаузен и Лазарев решили удостовериться в том, что найденная Смитом земля — континент. Пятого февраля вахтенный «Востока» доложил: «Виден берег powyше облаков!» Проведя в этом районе четверо суток, участники экспедиции убедились — Южная Шетландия не материк, а группа островов. Моряки занялись описью и съемкой архипелага, в результате все Южные Шетландские острова были положены на карту. Завершив эту работу, Беллинсгаузен принял решение о возвращении в Рио-де-Жанейро, а затем в Россию. Шлюп «Восток» к этому моменту находился в таком плачевном состоянии, что продолжать плавание в полярных широтах было немыслимо. Из воспоминаний Михаила Лазарева: «...“Восток” сделался так слаб, что дальнейшие покушения к зюйду казались почти невозможными. Беспрестанное отливание воды изнутри людей чрезвычайно, которые, впрочем, были еще здоровы. Гниль показалась в разных



▲ Тапа — материя, изготовленная на одном из островов Океании из вымоченной древесной коры

местах, притом и полученные от льдов толчки принудили капитана Беллинсгаузена оставить поиски свои слишком месяцем прежде и думать о возвращении».

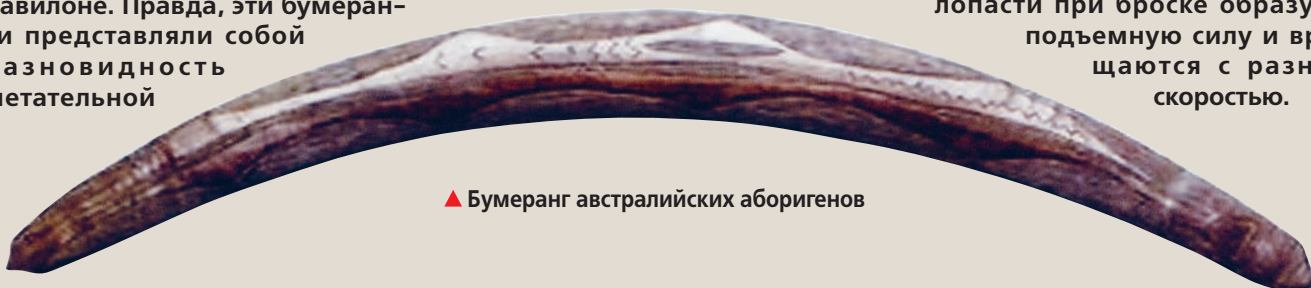
На обратном пути, несмотря на сложности плавания на судах, нуждавшихся в серьезном ремонте, офицеры «Востока» и «Мирного» вели многочисленные исследования. Постоянно шли наблюдения за температурой воздуха, прозрачностью воды, моряки проводили измерения глубин моря, брали пробы воды, изучали земной магнетизм, строение морских льдов, с помощью шаров-зондов определяли направление ветра на различных высотах. 11 марта корабли добрались до Рио-де-Жанейро.

ОРУЖИЕ АБОРИГЕНОВ

Одним из неперенных атрибутов австралийских аборигенов считается бумеранг. Однако, судя по археологическим находкам, это оружие было известно и другим народам древнего мира — в Египте, Греции, Вавилоне. Правда, эти бумеранги представляли собой разновидность метательной

палицы. А вот бумеранг, способный возвращаться в руки владельцу, по-видимому, действительно был изобретен в Австралии. Бумеранг описывает круг в полете благодаря своей форме — его изогнутые лопасти при броске образуют подъемную силу и вращаются с разной скоростью.

Это интересно



▲ Бумеранг австралийских аборигенов

Это интересно



▲ Почтовая марка с изображением колобантуса кито

ФЛОРА И ФАУНА

Растительность южного материка, открытого русской экспедицией, оказалась необычайно скудной. На долю свободных ото льда и снега территории приходится менее 1% площади Антарктиды. Это так называемые антарктические оазисы и участки Антарктического полуострова, где и растут немногочисленные представители флоры ледяного континента. В столь суровых условиях способны существовать только самые неприхотливые — мхи и лишайники. И все же на закованном в ледяной панцирь материке сумели обосноваться и два вида цветковых растений — колобантус кито и луговик антарктический. Один из героических цветов (колобантус кито) удостоился чести быть изображенным на почтовой марке Южной Георгии и Южных Сандвичевых островов.

Австралия, где участники экспедиции пополняли запасы продовольствия и отдыхали, известна как родина самых необычных животных и растений. На наших путешественников огромное впечатление произвели эвкалипты, образующие в Австралии целые леса. Эти гигантские деревья вырастают до высоты 150 м и достигают 8 м в поперечнике. Их густая крона почти не дает тени — листья эвкалиптов обычно обращены к солнцу ребром. Осенью дерево сбрасывает не листву, а кору, обнажая гладкий, будто отполированный ствол. Древесина эвкалипта тяжелая, твердая и по крепости превосходит древесину дуба. Листья эвкалипта содержат большое количество эфирных масел, отпугивающих насекомых, поэтому в светлых эвкалиптовых лесах путешественникам не приходилось страдать от комаров и мошек. Эвкалипт поглощает из грунта очень большое количество влаги. Это свойство нередко используют для осушения заболоченных почв, высаживая в таких местах эвкалипты.



Объем ремонтных работ, которые необходимо было провести на «Востоке», был столь велик, что суда простояли у берегов Бразилии почти два месяца. Пятого мая корабли русской экспедиции вышли в море, взяв курс на Лиссабон. После опасного плавания в полярных широтах переход через Атлантический океан казался отдыхом. 29 июня шлюпы прибыли в гавань португальской столицы, откуда после кратковременной стоянки суда отправились к берегам России. В 6 часов утра 5 августа 1821 года корабли русской антарктической экспедиции «Восток»

и «Мирный», отсалютовав крепости Кронштадт, встали на якоря. «Презрев все опасности, прошед места непроходившиеся и с успехом окончив возложенное на нас дело, возвратились мы в свое отечество, распространив круг человеческих знаний многими открытиями», — писал профессор Иван Симонов.

Русская экспедиция открыла шестую часть света — Антарктиду. Впервые в антарктических водах были проведены систематические метеорологические наблюдения, которые позволили получить представление о климате

южнополярной области Земли. Экспедиция провела большой комплекс океанографических работ, доставив сведения о морских течениях, глубинах, границе распространения плавучих льдов. Участниками плавания были уточнены координаты десятков географических пунктов, исследованы свойства и строение морских льдов, условий их образования и разрушения. Экспедиция привезла богатые зоологические и этнографические коллекции, многочисленные зарисовки. Беллинсгаузен и Лазарев доказали возможность продолжительного плавания в водах, омывающих берега Антарктиды.

▼ Полинезийское копье



❖ «Сгустившийся туман вынудил судно лечь в дрейф, но вскоре туман рассеялся, и в тихий солнечный полдень 5 января 1956 года экспедиция была у цели своего плавания — у берега Антарктиды».

М. Сомов



ГЛАВА 2

НА ШТУРМ АНТАРКТИДЫ

2.1 В ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКЕ. МИХАИЛ СОМОВ	44
У полюсов Земли	46
2.2 К БЕРЕГАМ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА	50
Все с собой	50
Здесь будет Мирный заложен	52
Слагаемые риска	56
Самолетом — в ледяную пустыню	58
В стране пурги	62
Навстречу ночи	66
Будни полярной вахты	68

2.1 В ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКЕ. МИХАИЛ СОМОВ

Михаил Михайлович Сомов принадлежал к числу людей, которым никак не подходят эпитеты «великий» или «выдающийся». Он был обременен многочисленными высокими званиями и наградами, а того, что он сделал для полярных исследований, хватило бы не на одну человеческую жизнь. Но сотни людей, знавших Михаила Сомова, помнят его как необыкновенно скромного, доброжелательного и преданного своему делу человека. Всем, кому посчастливилось работать с Сомовым, запомнились не только его целеустремленность и самоотдача, но и внимательное и бережное отношение к людям. Наверное, поэтому об экспедициях Сомова полярники до сих пор говорят с восхищением и уважением.

Будущий полярный исследователь родился 7 апреля 1908 года в Москве. Его отец — Михаил Павлович Сомов — в ту пору был еще студентом естественного отделения физико-математического факультета Московского университета. Мать — Елена Николаевна — занималась литературными переводами. С 1912 года Михаил Павлович начал работать в Министерстве земледелия, и семья Сомовых переехала в Петербург.

Детство и юность Михаила Сомова прошли вдалеке от полярных просторов, о которых он тогда и не помышлял. Его любимым развлечением были прогулки по паркам Ропши — бывшего царского имения, где после революции отец заведовал опытным рыбоводческим хозяйством. В 1921 году Михаила Павловича назначили заместителем директора Института рыбного хозяйства, и Сомовы перебрались в Москву. В Москве, на Остожен-

ке, Михаил Сомов окончил школу со счетоводным уклоном. После девятилетки устроиться счетоводом было сложно, и Михаил стал завсегдатаем биржи труда в Рахмановском переулке. Некоторое время Сомов помыкался без работы, а затем переквалифицировался в токаря и встал к станку в механических мастерских при Московской автошколе.

В 1928 году Михаил вместе со всей семьей переехал во Владивосток, так как Сомов-старший стал заместителем директора по научной работе Тихоокеанской научно-промысловой станции. Здесь, на Дальнем Востоке, Михаил Сомов и нашел свое при-



▲ Лаборант-гидролог Михаил Сомов, 1933 г.

МЕСТ НЕТ

Когда Сомов приехал поступать в Московский гидрометеорологический институт, выяснилось, что он опоздал на один день. В канцелярии ему сказали, что первый курс уже полностью укомплектован и мест больше нет. Но Сомова это не остановило — ему удалось добиться зачисления на второй курс при условии сдачи всех предметов за первый год обучения.

Это интересно

▼ Здание Штаба морских операций на Диксоне, 1940–е гг.



▼ Михаил Сомов в бухте Провидения





▲ Начальник дрейфующей станции «Северный полюс-2» Михаил Сомов



▲ На борту ледокола «Северный полюс», 1946 г.

звание. Поначалу он работал токарем в мастерских Дальневосточного университета. Но уже в 1933 году стал лаборантом Тихоокеанского института рыбного хозяйства и учился на вечернем отделении Дальневосточного политехнического института. В этом же году Михаил Сомов отправился в свою первую экспедицию — на тральщике «Аскольд», который занимался океанографической съемкой Японского моря, где исполнял обязанности техника-гидролога. А годом позже он был зачислен на второй курс гидрологического факультета Московского гидрометеорологического института.

В Гидрометинституте тогда преподавали крупнейшие специалисты в области метеорологии и гидрологии — профессора Николай Зубов, Василий Шулейкин, Сергей Хромов. Своего рода клубом, в котором обсуждались самые актуальные проблемы океанологии, стал морской кружок, организованный профессором Зубовым. За все время существования этого объединения был и Михаил Сомов. Доклады и прения, которые проходили на заседаниях кружка, обычно

заканчивались жаркими спорами. Эти научные диспуты стали великолепной школой для студентов. Под влиянием профессора Зубова Сомов увлекся исследованием ледового режима арктических морей. Талантливый студент еще во время учебы опубликовал несколько работ, посвященных этой теме, и за три года одолел пятилетний институтский курс, с блеском защитив дипломную работу.

● В морях Арктики

В 1937 году Сомов стал сотрудником Центрального института прогнозов. Одна за другой появляются его научные статьи о льдах арктических морей. Все они оказываются очень востребованы — начинается освоение Арктики, открывается судоходство по Северному морскому пути. В конце 30-х годов Михаил занимается уже практической работой в Арктике, принимает

Это интересно

С ЮГА НА СЕВЕР

Поначалу в качестве объекта своих научных интересов Сомов выбрал теплое Азовское море. Но руководство Центрального института прогнозов, где он работал, потребовало от него переключиться на Север, и Сомов занялся исследованием ледового режима арктических морей.



▲ Почтовая марка России, выпущенная в честь Михаила Сомова

На штурм Антарктиды

участие в многочисленных экспедициях. Для проводки судов по Северному морскому пути была создана служба ледовой авиаразведки. В первую же группу авиаразведчиков вошел и Сомов. Теперь, постоянно облетая акватории арктических морей и составляя ледовые прогнозы, он ежедневно наблюдает льды, которые до этого изучал по книгам и учебникам.

В 1939 году Сомов участвовал в работах Штаба морских операций Западного района Арктики в качестве гидролога-консультанта. С самолета он пересел на корабль (ледокол «Иосиф Сталин»), который летом 1939-го впервые в истории прошел Северным морским путем на восток и обратно за одну навигацию. Летом следующего года Михаил вновь отправился в плавание на «Иосифе Сталине», а осенью еще успел пройти на ледорезе «Литке» вверх по Енисею до Игарки, изучая процессы льдообразования.

С началом войны Арктика превратилась в театр военных

действий. По Северному морскому пути караваны судов доставляли боеприпасы и стратегические материалы из внутренних районов страны. Немцы стремились перерезать эту трассу. Ледовый и метеопрогнозы превратились в один из видов оружия, стали совершенно секретной информацией, за обладание которой велись ожесточенные схватки. Немцы забрасывали партии метеорологов на Шпицберген, Новую Землю, Землю Франца-Иосифа, высылали подводные и надводные корабли, единственной целью которых была разведка ледовой обстановки и погоды, а также совершали глубокие рейды вдоль арктического побережья СССР, чтобы уничтожить советские метеостанции. В 1941 году Сомов был прикомандирован к Беломорской военной флотилии, а затем получил назначение в Штаб морских операций Западного района Арктики, на Диксон. Его главной задачей стала проводка судов Северным морским путем. Он руководил работой ледовой



▲ Михаил Сомов на станции «Северный полюс-2»

разведки, обеспечивал капитанов кораблей информацией о состоянии льда и безопасности морских трасс. В 1942 году участвовал в отражении нападения на Диксон немецкого линкора «Адмирал Шеер». За свою работу в годы войны Сомов получил первую правительственную награду — орден Красной Звезды.

● У полюсов Земли

В 1945 году Михаил Сомов защитил кандидатскую диссертацию. С этого момента он участвует и руководит целой серией полярных экспедиций, которые открыли новый этап в изучении Арктики. В октябре 1945 года исследователь в качестве гидролога-

▼ Дизель-электроход «Михаил Сомов»





▲ Карта работ Первой советской антарктической экспедиции. «Русские географы и путешественники». Искусство, 1948 г.

На штурм Антарктиды

наблюдателя отправляется в первый послевоенный полет на Северный полюс, в 1946 г. — он заместитель начальника комплексной Восточной высокоширотной экспедиции на ледоколе «Северный полюс». В 1948 году Сомов организует работу воздушной высокоширотной экспедиции «Север». С помощью полярной авиации на дрейфующих льдах были созданы восемь временных баз, где велись разнообразные научные наблюдения. В 1949 г. Сомов вновь возглавил экспедицию «Север», которая открыла подводный хребт Ломоносова. За руководство этой экспедицией Сомов получил орден Ленина.

В 1950 году была организована дрейфующая станция «Северный полюс». Впервые после знаменитой папанински четверки группе ученых предстояло жить и работать на арктических льдах. Начальником станции стал Михаил Сомов. Более года станция дрейфовала в Ледовитом океане, собрав огромный научный материал. В 1951 г. Михаила Михайловича назначили заместителем директора Арктического института, а в январе 1952 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.



▲ Михаил Сомов в компании друзей-полярников

Это интересно

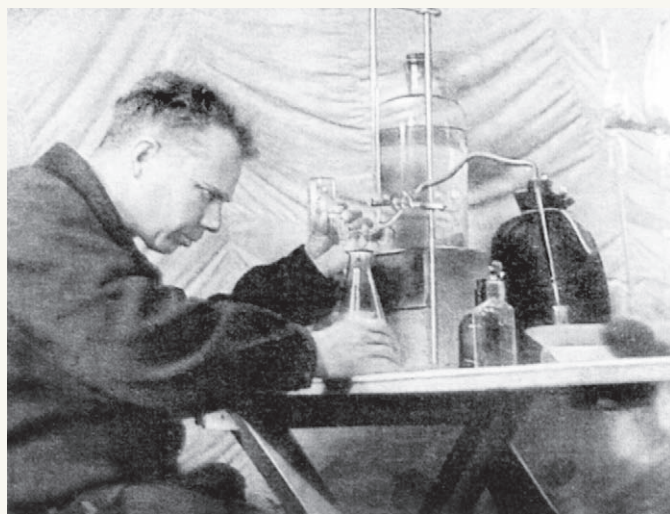
ПОЛЮС ДЛЯ СССР

В 1955 году в Париже состоялась сессия Специального комитета по проведению Международного геофизического года, на которой между странами распределялись районы Антарктиды для строительства научных станций. В то время в СССР каждая поездка за границу оформлялась очень долго. Из-за этих проволочек наша делегация, которую возглавлял профессор Владимир Белоусов, опоздала к началу заседания на один день. Белоусов, выступая, сказал: «Мы готовы основать станцию на Южном географическом полюсе, обеспечить ее всем и снабжать круглый год». Но председатель ему ответил: «Поздно, еще вчера Южный полюс попросила американская делегация, и он уже зарезервирован за США. Но остались еще более сложные места, в Восточной Антарктиде, — Полюс недоступности, Южный геомагнитный полюс, где СССР может организовать одну из своих станций. И тогда Белоусов сказал: «Берем обе»».

▼ На борту «Оби», идущей в Антарктиду, 1955 г.



▼ Михаил Сомов проводит химический анализ проб морской воды





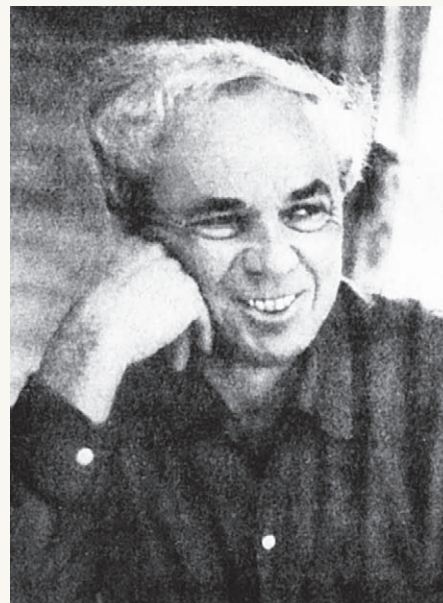
▲ Профессор Ханс В. Альман вручает Михаилу Сомову Золотую медаль Шведского королевского общества антропологии и географии

В 1955 году СССР решил организовать крупную антарктическую экспедицию, которая должна была построить в Антарктиде постоянно действующие научные станции. Возглавил это абсолютно новое для наших полярников дело Михаил Сомов. 5 января 1956 года экспедиционное судно «Обь» подошло к берегам Антарктиды. А в феврале того же года была открыта первая советская антарктическая станция Мирный, которая действует и поныне. Во время зимовки Сомов подготовил и провел первый внутриконтинентальный поход, результатом которого стала еще

одна научная станция — Пионерская. Расположенная в 400 км от побережья станция послужила опорной базой для походов Второй советской антарктической экспедиции.

По возвращении из Антарктиды Сомов был награжден орденом Ленина и стал заместителем директора Института Арктики и Антарктики по антарктическим исследованиям. К нему пришла мировая известность. В 1959 году Шведское королевское общество антропологии и географии вручило Михаилу Михайловичу золотую медаль «Вега», а в 1961 году Британское королевское географическое общество — Золотую медаль Патронессы.

Сомов стал одним из авторов Договора об Антарктике, подписанного в декабре 1959 года главами 12 государств. Он еще дважды побывал в Антарктиде — в качестве начальника восьмой и девятой советских антарктических экспедиций. А потом из-за ухудшившегося состояния здоровья ушел с поста заместителя директора ААНИИ и занялся редактированием и подготовкой к печати трудов советских антарктических экспедиций. Со временем болезнь прогрессировала, и работать Сомов уже не мог. Журналист Владимир Стругацкий, хорошо знавший многих полярников, вспоминал: «...На старости лет Сомов потерял па-



▲ Михаил Сомов на даче в Комарово

мать. Однажды он стоял с сестрой на троллейбусной остановке. Подошел 12-й, Сомов пропустил сестру вперед, а сам сесте не успел: водитель почему-то у него перед носом дверь закрыл и уехал. Сестра на следующей остановке выскочила, побежала назад, искать Сомова, но не нашла. Михаил Михалыч не вернулся домой ни к вечеру, ни на следующий день. И у Сомовых, и в ААНИИ началась паника. Сотрудники института на машинах целыми днями утюжили город, дорогу на Комарово, разыскивая Сомова. Подняли на ноги весь Ленинград. Фотографии знаменитого полярника, Героя Советского Союза раздали всем милиционерам. Нашли Сомова только спустя четыре дня. На мосту Володарского на него наткнулся постовой».

Михаил Михайлович Сомов умер 30 декабря 1973 года. Его похоронили на кладбище поселка Комарово, под Ленинградом. Именем Сомова названо море у берегов Антарктиды и антарктический ледник, расположенный на Земле Королевы Мод. А в 1975 году в первый рейс вышло научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов».

НАУКА В ДРЕЙФЕ

Станция «Северный полюс-2» открыла многолетнюю программу изучения Центральной Арктики. С тех пор каждый год на льдах Полярного бассейна работали две или три дрейфующие станции. Последняя советская дрейфующая станция — «Северный полюс-31» — завершила свои исследования в июле 1991 года. Научная программа была возобновлена в апреле 2003 года, когда к работе приступила первая российская дрейфующая станция «Северный полюс-32». В июне 2013 года из-за таяния полярных льдов исследования вновь пришлось прекратить. В октябре 2022 года в Арктику отправилась экспедиция СП-41, разместившаяся на специально построенной ледостойкой самодвижущейся платформе «Северный полюс».

Это интересно

2.2 К БЕРЕГАМ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

К началу 50-х годов XX века почти вся поверхность земного шара уже была исследована и нанесена на географические карты. Лишь на крайнем юге нашей планеты оставалась огромная, почти не изученная территория Антарктиды. В ту пору две трети этого материка были «белым пятном», даже контуры побережья далеко не везде точно отображались на картах, да и о внутренних районах Антарктиды имелись только разрозненные и весьма отрывочные сведения. Между тем было очевидно, что Антарктида оказывает огромное влияние на циркуляцию атмосферы, движение вод Мирового океана, электромагнитное поле Земли.

● Все с собой

Экспедиции, эпизодически посещавшие ледяной континент, не могли в полной мере изучить южнополярную область. Поэтому, когда научное сообщество в середине 1950-х годов решило провести Международный геофизический год (одновременное исследование природных явлений в разных частях света), основное внимание предполагалось уделить Антарктиде. Несколько стран заявили о своей готовности послать в Антарктику экспедиции и построить на материке постоянно действующие научные станции. Антарктическую экспедицию решил организовать и Советский Союз. Комитет по проведению Международ-

ного геофизического года выделил для наших ученых несколько наименее изученных и труднодоступных районов в Восточной Антарктиде.

13 июня 1955 года была образована Комплексная антарктическая экспедиция. Ее научным руководством занялась Академия наук СССР, все практические вопросы решало Главное управление Северного морского пути, а возглавил экспедицию Михаил Сомов. Основной задачей наших полярников было строительство береговой обсерватории Мирный — такое название решили ей дать в честь одного из кораблей экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева, открывшей Антарктиду. Обсерваторию предстояло



▲ Погрузочные работы в порту Калининграда. Из архива М.Е. Виноградова



▼ У ледяного барьера. Из архива М.Е. Виноградова

создать на участке антарктического побережья между 80° и 105° восточной долготы, в районе Земли Королевы Мэри или на Береге Нокса. Окончательный выбор места для строительства Мирного возлагался на начальника экспедиции.

Обсерватории отводилась роль основной базы советских исследователей Антарктиды. В Мирном предполагалось начать разнообразные наблюдения по программе Международного геофизического года, отсюда в глубь материка предсто-

яло отправиться отрядам Второй и Третьей антарктических экспедиций, которым поручалось построить несколько внутриконтинентальных научных станций.

Советская антарктическая экспедиция готовилась с размахом. Полярников и сотни тонн необходимых грузов на ледяной континент должны были доставить два ледокола — «Обь» и «Лена», для перевозки скоропортящихся продуктов выделялось судно-рефрижератор. В порту Калининграда днем и ночью на палубы и в трюмы судов грузили сборные домики, стройматериалы, топливо, одежду, тракторы, бульдозеры, самолеты, катера, вертолеты, радиостанции, понтоны, мотоботы, автомобили. Не забыли и ездовых собак. На палубе «Лены» разместились пятьдесят привезенных с Колымы лаек, нарты и упряжки. С собой приходилось брать все — от многотонных вездеходов до ниток и иголок.

В этой предотъездной суете не обходилось и без курьеров. Благодаря тому, что экспедиция курировалась на самом высоком правительственном уровне, все заявки на получение техники, оборудования и материалов удовлетворялись мгновенно, без обычной бюрократической волокиты. Проблема неожиданно возникла при получении взрывчатки, которая требовалась в большом количестве для проведения сейсмических наблюдений. По существовавшим правилам, в заявке надо было указать точное место, где будет храниться взрывчатка. Но поскольку экспедиция отправлялась в полную неизвестность, сделать это было невозможно. Отвечал за снабжение взрывчаткой ныне известный ученый, а тогда молодой выпускник Географического факультета МГУ Андрей Капица. Много лет спустя он



▲ «Обь» и «Лена» в водах Антарктики. Из архива М.Е. Виноградова

▼ Дизель-электроход «Лена» покидает Калининград. Из архива М.Е. Виноградова



Это интересно

ПОЛЯРНАЯ ЗАКАЛКА

Об одном забавном эпизоде, связанном со сборами экспедиции, вспоминал Андрей Капица: «Перед нашей отправкой в Антарктиду мне нужно было испытать свои приборы на 60-градусном морозе. Я собрался съездить в НИИ, где есть морозильные камеры. Сомов сказал: "Хорошо, ну, а в чем ты поедешь?" Я говорю: "Ну, не знаю, возьму что-нибудь из своих домашних вещей потеплее". "Чепуха, — говорит Сомов, — вот принесли нам образцы одежды климатической, попробуй ее, заодно испытаешь. Поедет с тобой врач, наклеит на тебя датчики, померяет температуру поверхности тела". Ну, мы с врачом Палеевым приехали туда, наклеили на меня датчики, расположились в камере, стали играть в шахматы. Через полчаса Палеев сказал, что ему холодно, и он смылся наружу, я, говорю, за тобой по проводам буду наблюдать. Я чувствую, что действительно холодно, но два часа кое-как выдержал. Приехал к Сомову и говорю: "Это не одежда, а черт знает что". Тот вызвал конструктора одежды, Шапошников был такой. Сомов ему: "Что ж вы за одежду такую шьете?! Капица два часа отсидел и замерз в ней, а там людям месяцами ходить в такой мороз". Шапошников посмотрел и сказал: "Что вы ему дали?! Это же макет на вате, чтобы вы посмотрели, как эта одежда будет выглядеть. Как он в нем два часа отсидел?!"»

На штурм Антарктиды

вспоминал, как ему удалось решить эту необычную проблему: «Я нашел дивный выход из положения. В Главное управление милиции города Москвы пошло такое письмо: “Советская антарктическая экспедиция просит дать разрешение на хранение взрывчатки в Антарктиде. Место хранения указать не можем, так как район на карту мира не нанесен”. Последовала резолюция: “Разрешить”».

Экспедиция вызывала огромный интерес. Как только в печати появились сообщения о предстоящих исследованиях Антарктиды, в Академию наук, в Главное управление Севморпути и к Михаилу Сомову хлынул поток писем. Люди самых разных профессий, возраста и образования просили зачислить их в экспедицию. Конечно, почти все они получили отказ. В антарктический рейс отправлялось около 400 человек — геологи, метеорологи, географы, гляциологи, океанологи. А еще — строители, врачи, летчики, повара, водители, механики. Большинство из них уже имели опыт высокоширотных экспедиций, работали на



▲ Воздушная разведка у берегов Антарктиды. Из архива М.Е. Виноградова

дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана и полярных станциях. 92 человека должны были остаться на зимовку. В состав Первой советской антарктической экспедиции вошли крупнейшие отечественные ученые: океанолог Владимир Корт, геолог Олег Вялов, географ Константин Марков, гляциолог Григорий Авсюк, метеоролог Александр Гусев.

▼ Дизель-электроход «Обь» среди антарктических льдов



▲ Выбор места на Антарктическом побережье для будущей научной станции

● Здесь будет Мирный заложен

30 ноября 1955 года, после торжественного митинга в калининградском порту «Обь» вышла в море. Плавание длилось чуть более месяца. В течение всего этого времени на борту судна продолжалась подготовка к высадке на антарктический берег — ученые занимались тестированием научного оборудования, строители тренировались в сборке жилых и вспомогательных помещений, радисты монтировали радиостанции, руко-



▲ Императорские пингвины встречают «Обь» на ледяном припае

водство экспедиции обсуждало возможные варианты выгрузки на материк и строительства научной станции.

Наконец, оставив за кормой почти 20 тысяч километров, флагман советской экспедиции оказался у ледяного континента, в море Дейвиса. Михаил Сомов так описал первую встречу с Антарктидой: «Сгустившийся туман вынудил судно лечь в дрейф, но вскоре туман рассеялся, и в тихий солнечный полдень 5 января 1956 года экспедиция была у цели своего плавания — у берега Антарктиды. Дизель-электроход «Обь» вошел в бухту Депо. К югу от нас простирался вытянутый в широтном направлении ледяной обрыв, или барьер, как его принято называть, высотой в двенадцать-пятнадцать метров. Дальше к югу за этим барьером, постепенно повышаясь, уходила к горизонту заснеженная поверхность ледяного плато. Западный конец барьера терялся у горизонта в многочисленных айсбергах. В нескольких милях к востоку от судна ледяной барьер

ФЛОРА И ФАУНА

Пингвины — один из самых узнаваемых символов Антарктиды. На шестом континенте эти птицы процветают, образуя огромные колонии. Пингвины вообще предпочитают держаться сообща. В большой стае легче добывать пищу, спастись от хищников и выращивать птенцов. В период размножения они собираются в группы, насчитывающие десятки, а иногда и сотни тысяч птиц. Конечно, в таких «общежитиях» не обходится без ругани и драк, во время которых взрослые могут разбить драгоценные яйца или затоптать птенцов. Детство у этих птиц длится лишь несколько недель, а потом родители перестают заботиться о птенцах. В мире насчитывается 18 видов пингвинов. Самые крупные — императорские пингвины, рост которых достигает 120 см. Все пингвины великолепные пловцы. Большую часть жизни они проводят в море, охотясь на мелкую рыбу, креветок и кальмаров. В воде их зачастую подстерегает морской леопард — коварный и беспощадный хищник. Поэтому, прежде чем нырнуть в море, пингвины подолгу мнут на берегу, подталкивая друг друга к воде, пока самый смелый не решится сделать шаг в неизвестность.

Это интересно



▲ Аборигены шестого континента позируют участникам экспедиции. Из архива М.Е. Виноградова

▼ Пурга у берегов Антарктиды. Из архива М.Е. Виноградова



На штурм Антарктиды

поворачивал к северу, образуя открытую бухту Фарр. Бухта, как мы и ожидали, была скована мощным, сильно заснеженным припаем, ширина которого превышала четыре километра».

«Обь» врезалась в припай и встала на ледовые якоря. Едва «Обь» пришвартовалась ко льду, судно тотчас окружили аборигены — десятки любопытных пингвинов не могли пропустить невиданное доселе зрелище. Доверчивые птицы совершенно не боялись людей. Зная, что среди полярников немало заядлых охотников, Михаил Сомов издал первый приказ по советской антарктической экспедиции. Звучал он коротко и ясно: «Пингвинов не убивать!»

Чтобы обследовать окрестности и подыскать на берегу подходящее место для строительства станции, было решено провести воздушную разведку. На лед выгрузили контейнеры с деталями самолета и начали сборку. Дабы не терять времени, Сомов отправил осмотреть близлежащий берег небольшую группу лыжников во главе с опытным альпинистом профессором Гусевым. Результаты этого первого похода на материк оказались неутешительны — берег был сплошь покрыт льдом, ни одного выхода скальных пород, необходимых для строительства наиболее важных сооружений станции, разведчики не обнаружили. Стало ясно, что требуется более тщательное обследование побережья с воздуха. Однако уже на следующий день Антарктида внесла коррективы в эти планы.

Погода резко изменилась, началась пурга, и разыгравшийся шторм разломал припай, на котором продолжалась сборка самолета. Казавшийся надежным лед, сковывавший море, мгновенно превратился в крошево. Значительно позже стало извест-



▲ Разгрузка «Оби» у берегов ледяного континента. Из архива М.Е. Виноградова

ЛЕКАРСТВО ОТ ХОЛОДОВ

Те, кто бывал в высоких широтах, знают, что в морозные и ветреные дни очень велика вероятность отморожений. Так называют повреждение холодом тканей тела. Отморожения часто наступают незаметно, поскольку из-за потери чувствительности болевые ощущения могут отсутствовать. Поэтому во время перехода очень важно следить за лицами товарищей. При появлении белых пятен на щеках, кончике носа, мочках ушей их следует немедленно растереть или согреть руками. Избежать отморожения пальцев можно, сжимая и разжимая их по несколько сот раз. Замерзшие руки и ноги хорошо отогревать, совершая широкие махообразные движения. Чтобы согреть отмороженную часть тела и восстановить в ней кровообращение, лучше всего растирать ее внутренней стороной варежек или меховой шапкой. Ни в коем случае нельзя растирать отмороженные участки тела снегом — его кристаллы легко травмируют кожу.

Это интересно

▼ Палуба «Лены», заваленная рухнувшим с ледника снегом. Из архива М.Е. Виноградова



но, что антарктический лед часто образуется из снега, сдуваемого с материка в море, и потому очень непрочен. Но тогда, в первые дни экспедиции, этого никто не мог знать. Детали самолета оказались на раскачивающихся ледяных обломках. Чтобы спасти машину, на судне объявили аврал. Ценой огромных усилий, высаживаясь на коварные льдины при ураганном ветре, участники экспедиции подняли на борт все узлы самолета. Несколько дней штормовала «Обь» в открытом море. Лишь 12 января на собранном АН-2 была произведена первая авиаразведка местности.



▲ Биолог экспедиции Георгий Беляев.
Из архива М.Е. Виноградова

К большому сожалению поллярников, этот полет результатов не дал — к западу, востоку и югу от места стоянки «Оби» простиралась сплошная ледяная равнина, непригодная для строительства Мирного. Воздушная разведка не прекращалась, и вскоре примерно в 90 километрах к западу от «Оби», в районе острова Хасуэлл, на берегу, среди льда, удалось найти небольшие скалистые сопки. Теперь самолеты летали только туда, тщательно обследуя местность и возможные пути подхода кораблей. 13 января Сомов вместе с группой специалистов выле-



▲ Начало разгрузки на ледяной барьер. Из архива М.Е. Виноградова

тел к месту возможного строительства поселка. Самолет сел на заснеженный берег, где еще не ступала нога человека. Профессор Гусев вспоминал позднее: «Больше часа пробыли мы здесь. Обошли пологие снежные склоны и скалы, свободные от снега и льда, прокладывая первый след там, где позже вырос поселок советских исследова-

тей Антарктики. Каждый оценивал местность в первую очередь в соответствии с требованиями своей специальности... Но когда все вновь собрались у самолета, то, кажется, все были довольны: и ученые, и летчики, и строители, и моряки. Мы еще не высказали вслух своего мнения, но всем было ясно, что строить поселок и базу экспедиции надо

▼ Судовые краны едва достигают края ледника, на котором принимают грузы.
Из архива М.Е. Виноградова



На штурм Антарктиды

именно здесь, и не потому, что другого выхода нет, а потому, что действительно место оказалось очень удачным».

● Слагаемые риска

Вечером 14 января «Обь» снялась со стоянки и утром следующего дня подошла к острову Хасуэлл. Началась разгрузка судна. Не было ни портовых кранов, ни причалов, поэтому в грузчиков и такелажников превратился весь личный состав экспедиции и экипаж «Оби». Выгрузка шла круглосуточно, люди работали по 12 часов, сменяя друг друга. Грузы поступали прямо на припай, здесь их перекладывали на сани, которые тракторы перевозили на берег. Одновременно с разгрузкой началось строительство Мирного. Антарктическое лето было в разгаре, но погода одаривала людей то пургой — и тогда все исчезало в хаосе мчащегося снега, то штормом, кото-



▲ Разгрузка самолета с палубы судна на ледяной припай

рый взламывал лед и заставлял «Обь» уходить в море, а потом искать новое место для швартовки. Припай становился все более ненадежен, он был испещрен трещинами и полыньями. Наиболее опасные участки ледовой дороги укрепляли бревнами, но это мало помогало. Зачастую новая трасса, с огромным трудом

проложенная строителями, разрушалась уже через несколько часов. Лед таял и проседал под тяжестью тракторов. С приходом «Лены» положение только ухудшилось — второе судно не могло пришвартоваться к припаю, не разрушив остатки льда.

А 21 января экспедицию постигло несчастье. Все еще шла разгрузка «Оби». Тракторы, которые перевозили грузы на материк, старались побыстрее проскочить мимо трещин, избородивших лед. Внезапно одна из машин резко осела набок, увязнув гусеницей в полынье. Водитель выпрыгнул и попытался подцепить трактор к тросу корабельного крана. В этот момент работавший здесь же тракторист Иван Хмара бросился в кабину и, надеясь спасти гибнущую машину, нажал на рычаги. Трактор тотчас ушел под воду. Все произошло мгновенно, на глазах у десятков людей. Из воспоминаний метеоролога Первой советской антарктической экспедиции Николая Русина: «Утром люди собрались вместе, чтобы отдать последний долг погибшему товарищу. На «Оби» и недавно прибывшей к берегам Антарктиды «Лене» приспустили флаги. Раздался прощальный залп, его подхватили протяжные гудки судовых сирен.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Максимальная толщина антарктического ледяного покрова превышает 4300 метров, его объем составляет 24 млн км куб. Запасов воды, содержащейся в антарктическом льде, хватило бы для питания всех рек Земли в течение 500 лет.

Это интересно

▼ Участники экспедиции расчищают палубу после обвала.
Из архива М.Е. Виноградова



Все молчали. Каждый думал о чудесном, веселом двадцатилетнем комсомольце, именем которого вечно будет называться теперь высокий скалистый мыс в Антарктиде — мыс Ивана Хмары».

Положение становилось отчаянным. Корабли не могли долго оставаться у берегов Антарктиды, приближалась осень, а вместе с ней и опасность ледового плена. Между тем в трюмах оставались еще сотни тонн грузов, необходимых для нормальной работы экспедиции. Чтобы уско-

рить разгрузку, использовали баржи, баркасы, собачьи упряжки и даже подвесную канатную дорогу. Но это мало что изменило. Тогда руководство экспедиции решилось на крайнюю меру — поставить суда к ледяному барьеру и вести выгрузку прямо на него. Барьер — это край огромного ледника, сползающего с берега в море. Он разбит трещинами, и у его края время от времени происходят обвалы. Швартоваться к барьеру — значит рисковать и людьми, и суд-



▲ Пласт снега и льда обрушивается с края ледника на палубу судна.
Из архива М.Е. Виноградова

▼ Участники экспедиции с помощью талей вытаскивают провалившийся в полынью трактор. Из архива М.Е. Виноградова



▲ «Лена» встает под разгрузку к 16-метровому ледяному барьеру.
Из архива М.Е. Виноградова

ном. Но другого выхода не было. Ледник тщательно проверили, срезали взрывами нависающие карнизы и подвели к его обрыву суда. Через несколько дней весь груз был доставлен на берег.

Несмотря на все сложности, с которыми столкнулась экспедиция, научные исследования начались с первых дней пребывания в Антарктиде. Еще во время разгрузки судов к наблюдениям приступили метеорологи и гидрологи, географы и геологи занялись описанием окрестностей Мирного и близлежащих островов. А 22 января группа ученых отправилась на самолетах за 360 километров к востоку от Мирного, чтобы обследовать так называемый оазис Бангера. Это свободное ото льда и снега пространство материковой суши с озерами и реками обнаружили в 1947 году летчики американской антарктической экспедиции. Профессор Гусев рассказывал об этом путешествии: «Вершины темно-бурых

На штурм Антарктиды

сопок, поднимающиеся до 100–200 метров, были затянуты дымкой. Над ними стояли кучевые облака, какие обычно возникают над степями Украины в середине солнечного летнего дня. Казалось, вот-вот пойдет дождь... Оазис жил своей климатически особенной жизнью... Зрелище было фантастическое. Оно напоминало одновременно и северные фьорды, и высокогорные районы со снежными пиками и озерами, а когда мы летели над холмами, лишенными снега, воды, растительности, — даже воображаемые лунные пейзажи...» Перед взором исследователей предстал обширный участок суши, окруженный ледниками. Вокруг шумели ручьи, сливавшиеся в реку, повсюду среди бурых скал виднелись разноцветные пятна озер. Ученые провели в оазисе неделю. Были собраны образцы горных пород, проведены метеорологические наблюдения, взяты пробы озерной воды, промерены глубины нескольких озер, сделаны геологическое и географическое описания оазиса.

- Самолетом — в ледяную пустыню

13 февраля 1956 года над Мирным поднялся государственный флаг СССР — первый советский антарктический поселок был построен. На пустынном до того берегу появились жилые домики, склады, дизель-электростанция, лаборатории, радиостанция и аэродром. Экспедиция выполнила одну из главных своих задач — в Антарктиде был создан плацдарм, с которого могло начаться продвижение в глубь континента. Тем не менее возведение и отделка жилых и рабочих помещений Мирного еще продолжалась, а полярникам, только что побывавшим в роли грузчиков, теперь пришлось стать строителями.



▲ Строительство Мирного



▲ Строительство Мирного. Из архива М.Е. Виноградова



▲ Открытие станции Мирный



▲ Рубан Игорь Павлович. «Над ледниковым щитом Антарктиды». 1963(?) / 1972 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

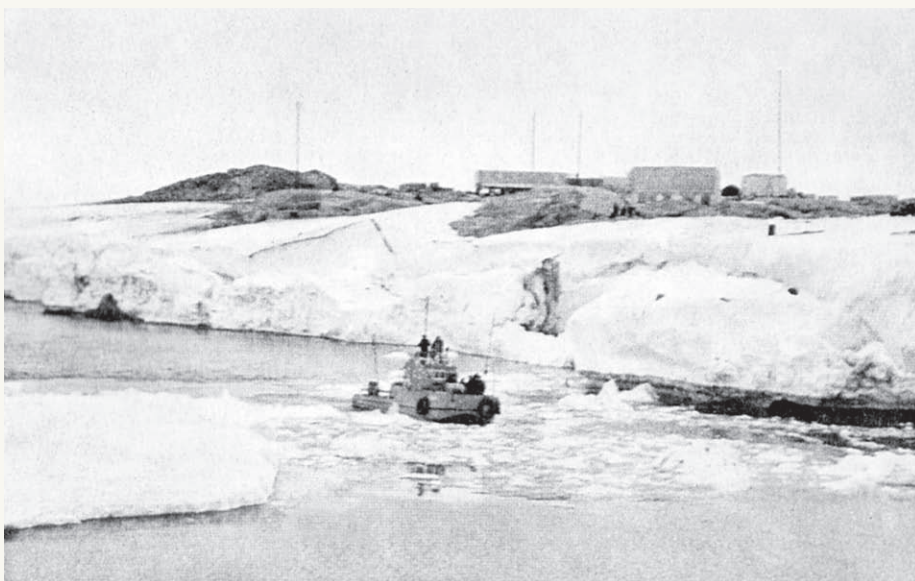
Сильно мешала непогода — пурга и штормовой ветер зачастую прерывали работу. По ночам температура падала до минус 10°, но днем все еще было тепло, антарктическое солнце жгло неми-

лосердно, и у многих участников экспедиции на лицах появились кровотокающие ожоги и язвы.

По мере ввода в строй научной аппаратуры в Мирном разворачивались магнитные, сейс-

мические, ионосферные наблюдения. Используя периоды хорошей погоды, летчики производили аэрофотосъемку района работ экспедиции. С помощью авиации удалось провести геодезические наблюдения на обширном участке побережья и составить его первую точную карту. 24 февраля состоялся и первый полет в глубь Антарктиды. Самолет Ил-12 известного полярного летчика Ивана Черевичного, преодолев почти 1500 километров, достиг района геомагнитного полюса Земли, где силами Второй советской антарктической экспедиции планировалось создать внутриматериковую станцию Восток. В эту воздушную разведку отправился также Сомов, которому необходимо было составить представление о том, что ждет тех, кто будет строить Восток. Эти места не посещала еще

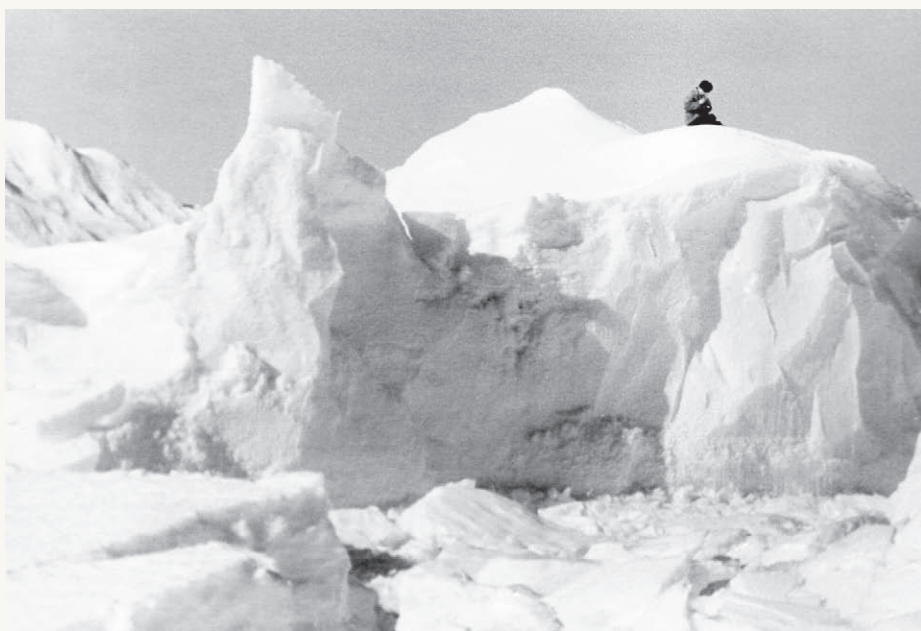
▼ Вид на Мирный



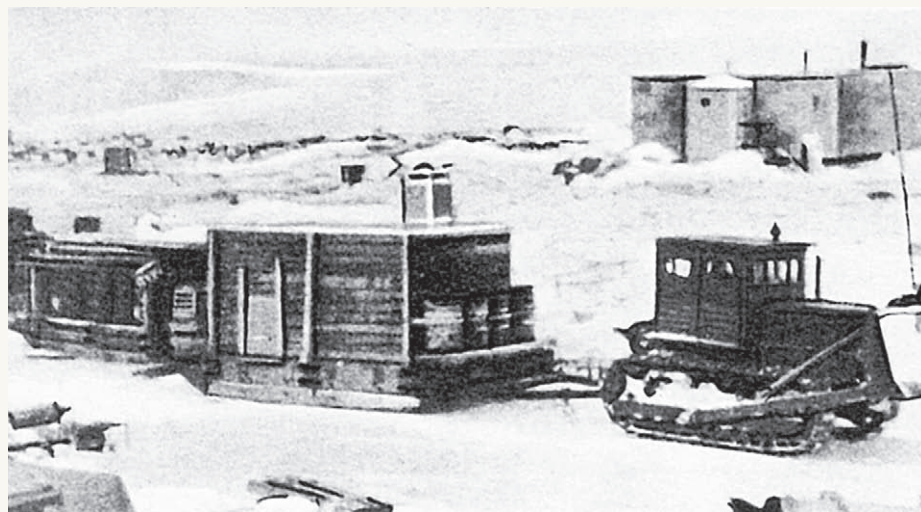
На штурм Антарктиды

ни одна экспедиция, они не были даже осмотрены с воздуха.

Полет длился более девяти часов. Из-за непрохождения радиоволн связь самолета с Мирным была прервана, от нехватки кислорода у штурмана Ил-12 случился сердечный приступ. Когда самолет приземлился в Мирном, встречать его вышли едва ли не все участники экспедиции. Сразу после возвращения Черевичный рассказывал: «28 лет летаю, облетал всю Арктику, приходилось пролетать над бесплодной, выжженной солнцем пустыней. Но ничто не может сравниться с тем, что видели мы с борта самолета. Погода ясная, видимость отличная — не менее 150 километров, и во все время полета перед нашими глазами однообразная белая пустыня: ни ориентира, ни возвышенности, ни выходов темных камней, нет даже трещин. Все мы разные виды выдвали, нас ничем не удивишь, а тут летишь, летишь, и все время ровная белая поверхность — и больше ничего. На душе такая тоска поднимается, что за сердце хватает. Нам казалось, что вернулись мы в эпоху древнего оледенения Земли, безжизненную и безмолвную, будто весь мир покрыт только льдом...» После этого полета стало ясно, что организация внутриматерико-

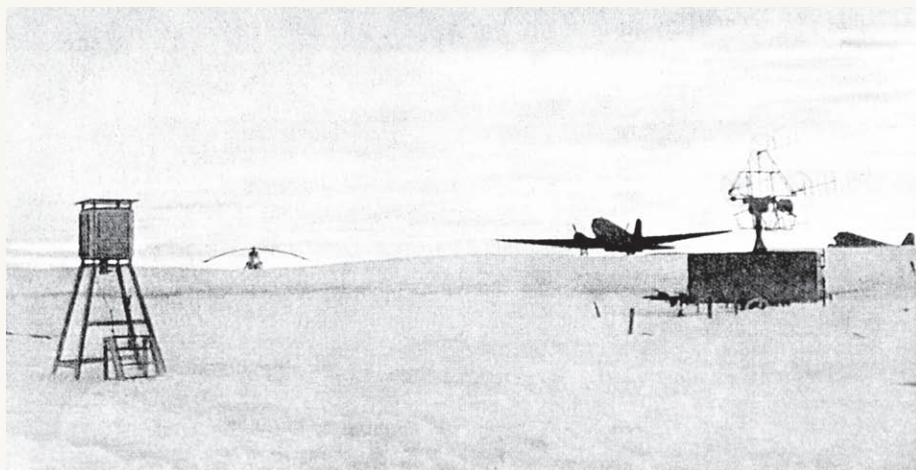


▲ На одном из антарктических айсбергов. Из архива М.Е. Виноградова



▲ Санно-тракторный поезд, вышедший из Мирного в центральные районы Антарктиды. 2 апреля 1956 г.

▼ Аэродром Мирного



▼ Метеоролог Николай Русин за наблюдениями на метеоплощадке



вых станций будет делом крайне сложным, и, чтобы оно увенчалось успехом, Первой антарктической экспедиции необходимо собрать как можно больше сведений о глубинных районах ледяного континента. Сомов решил использовать остаток осени для исследования внутренних областей Антарктиды.

Было выполнено несколько беспосадочных полетов в глубь материка, в том числе и рекогносцировочный полет в район полюса относительной недоступности, где предполагалось создать научную станцию Советская. А 6 марта самолет Ан-2, пилотируемый летчиком Алексеем Кашем, приземлился в 400 километрах к югу от Мирного. Экипажу поручалось выяснить условия работы самолетов при взлете и посадке на ледяном куполе Антарктиды, а Александр Гусев, отправившийся в этот полет, должен был провести метеонаблюдения и оценить проходимость местности для гусеничной техники. Посадка прошла удачно, несмотря на то что импровизированный «аэродром» оказался покрыт жесткими снежными застругами. Неожиданности начались сразу. Из воспоминаний Александра Гусева: «Когда машина остановилась, и мы вышли из нее, вид у нас был растерянный. Мороз захватывал дыхание, ледяной ветер, как ножом, резал лицо, руки. Хотелось пригнуться, куда-нибудь спрятаться. Тут только я взглянул на термометр... Он показывал 46° мороза. Вот она где, настоящая Антарктида! А ведь только еще начало осени!»

Самолет сел на высоте 3000 метров над уровнем моря. Высота и кислородное голодание тотчас дали себя знать — любая физическая работа становилась необычайно трудной, даже поставить палатку оказалось нелегко. Ночь прошла беспокойно, люди часто



▲ Пилот Первой советской антарктической экспедиции Герой Советского Союза Алексей Каш



▲ Выступление Михаила Сомова по случаю открытия станции Мирный



▲ У памятника Ивану Хмаре

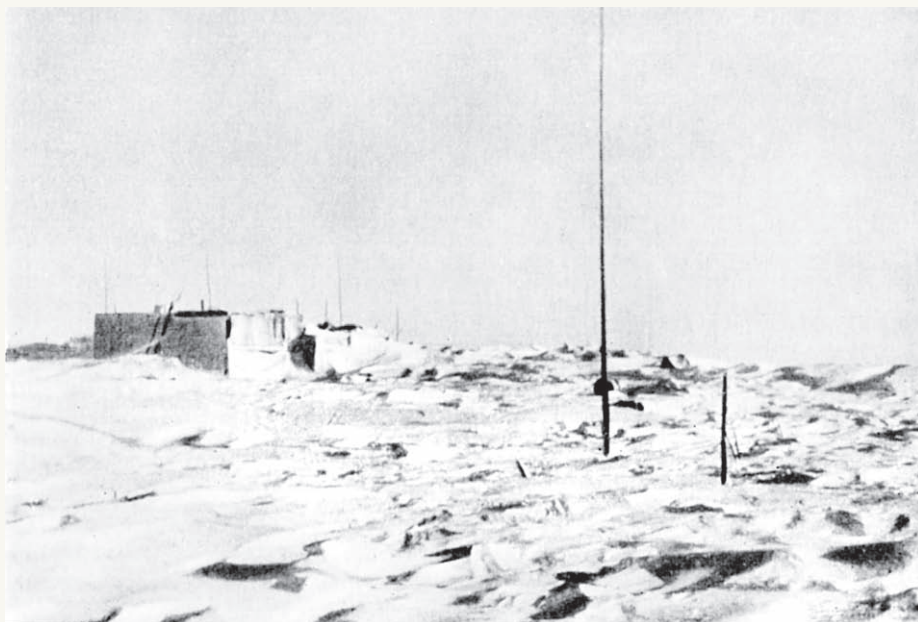
На штурм Антарктиды

просыпались от приступов удушья. Под утро температура упала ниже 50°C , непрерывно дул ветер с низовой метелью. А в это время в Мирном было всего минус 6°C . Полярники провели на куполе пять дней. Погода почти не менялась. В палатке, несмотря на непрерывную работу газовых горелок, температура не поднималась выше -30°C , спать приходилось в одежде и двух спальных мешках. Возвращение в Мирный тоже было непростым — при взлете лыжи плохо скользили по жесткому от мороза снегу, самолет било о заструги. От удара стойка лыжи прогнула фюзеляж и сломала один из его шпангоутов. Все обошлось благополучно лишь благодаря мастерству экипажа.

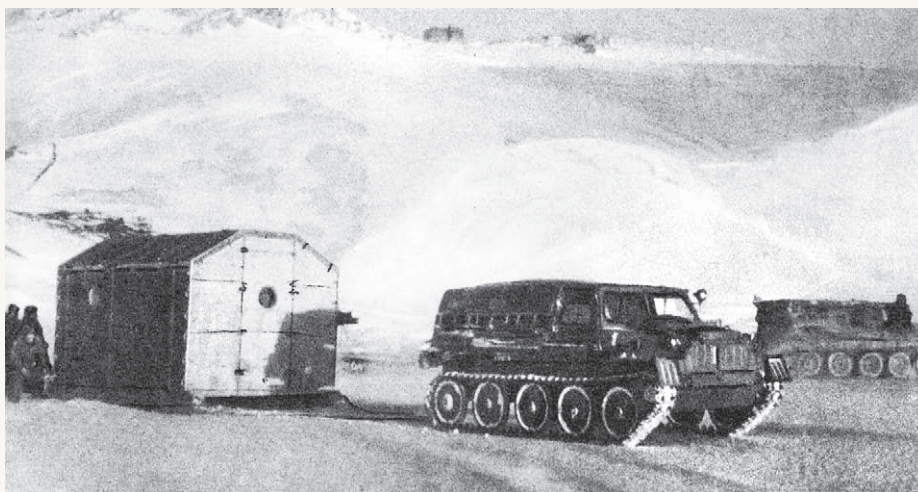
● В стране пурги

17 марта последнее экспедиционное судно покинуло Антарктиду. Те, кому предстояло зимовать на ледяном континенте, долго стояли на скалах и смотрели, пока корабль не скрылся за айсбергами, видневшимися на горизонте. В этот день Сомов записал в своем дневнике: «Мы остались одни. Нас 92 человека. Теперь долгое-долгое время мы можем рассчитывать только на самих себя. Работы, той работы, которую нельзя не делать, ибо она решает вопрос — жить нам или не жить, этой работы непочатый край. По существу, еще ни один объект стройки не закончен. Везде что-нибудь да не доделано. Иногда очень существенное. Перечислять все эти недоделки просто невыносимо. Важно то, что доделывать мы можем только людьми из числа зимовщиков».

Приближалась зима. Об этом постоянно напоминали усилившиеся морозы и зачистившая в Мирный пурга. Ураганные ветры, иногда не прекращавшиеся



▲ Первая внутриконтинентальная советская антарктическая станция Пионерская



▲ Создание одной из выносных научных станций на морском припае



▲ На тракторах в глубь антарктической пустыни

На штурм Антарктиды

неделями, оказались обычным явлением для этих мест. Порой они обрушивались на Мирный со скоростью 200 километров в час, словно пытаясь опрокинуть станцию в море. В такие дни запрещалось выходить из помещений. «Идти в это время по улице — это играть со смертью», — писал метеоролог Николай Русин. Почти на всех домиках Мирного установили прожекторы, вдоль улиц натянули леера. Но в ревущем мраке пурги исчезало все, и легко было заблудиться даже в десяти шагах от дома. Михаил Сомов, вспоминая о той первой антарктической зимовке, рассказывал, что однажды ураган полностью разрушил передвижной домик, весивший свыше двух тонн и укрепленный на одной из скал около Мирного. Немало хлопот доставляла пурга и летчикам — на аэродроме в случае урагана им приходилось крепить самолеты ко льду якорями. Как-то раз пурга застала один из самолетов в оазисе Бангера. Скорость ветра достигала 50 метров секунду. Огромная 14-тонная машина, закрепленная ледовыми якорями, билась на ветру, словно бумажный змей. Тросы ослабли, и летчики, обвязавшись канатом, ползком пробирались к якорям, чтобы заново укрепить маши-

ну. При этом один из пилотов, сидя за штурвалом, выжимал из двигателей полный газ, стараясь удержать самолет на земле. Этот странный «полет» продолжался двое суток. «27 марта в Мирном начались новые пурга и ураган, которые бушевали более двух суток», — отметил в дневнике Николай Русин. — В поселке громыхали железные крыши не закрепленных еще растяжками домов, струи снежной пыли стегали глаза, идти было невозможно. Скорость ветра при порывах достигала 40 метров в секунду... Этим жестоким ураганом и за-

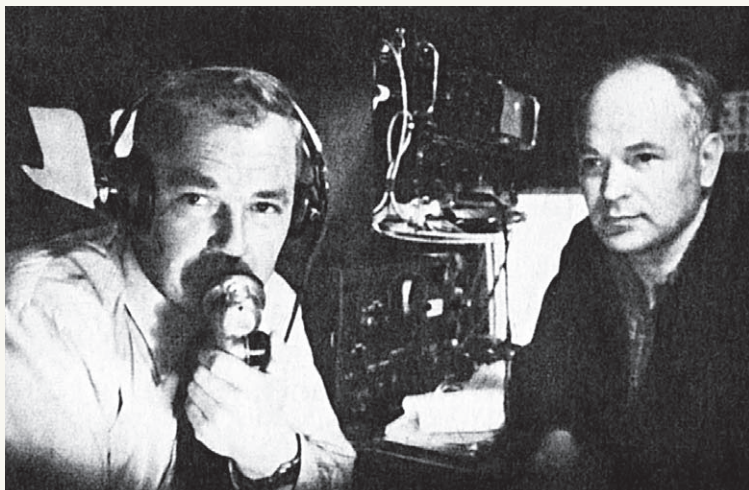


▲ Первый начальник южнополярной станции Оазис радист Петр Целищев



▲ В балке первого антарктического внутриконтинентального похода. Праздничный стол по случаю дня рождения Михаила Сомова. 7 апреля 1956 г.

▼ Михаил Сомов и радист Алексей Чельшев во время полета над Антарктидой



▼ Торжественная встреча в Мирном зимовщиков станции Пионерская. На снимке: Александр Гусев (слева) и гляциолог Леонид Долгушин. 17 ноября 1956 г.



кончился поединок между летом и зимой».

Очень скоро все домики Мирного, которые летом возвышались надо льдом на пять метров, замело по самую кровлю и полярникам пришлось делать люки в крышах. Начались обычные экспедиционные будни. Но всех занимала одна мысль: что там, в глубине материка?

Это была одна из основных тем всех бесед. Всем было интересно узнать, что там ожидает человека. Рекогносцировочные полеты только подстегнули этот интерес. Авиаразведка показала, что поверхность материка очень быстро повышается до высот 3000–3500 метров. Это означало, что во время большого похода, запланированного на следующий летний сезон, людям придется работать в высокогорье, при пониженном атмосферном давлении, в разреженном, бедном кислородом воздухе и при очень низких температурах. Но все же эти сведения, полученные во время полетов в глубь континента, казались слишком скудными. Следующей экспедиции предстояло создать внутриматериковые станции, а для того, чтобы это сделать, надо было хотя бы познакомиться с природой внутренних районов Антарктиды, понять, как ведет себя в этих условиях техника. Размышляя над этим, Сомов решил организовать санно-тракторный поход.

● Навстречу ночи

Отправиться в глубь Антарктиды отряду из 11 человек во главе с Сомовым предстояло на двух тракторах. К тяжелым машинам прицепили несколько саней, на которые поставили жилые домики, помещение для кухни, погрузили запасы топлива, продовольствия, научное оборудование. 28 марта Сомов записал в дневнике: «Сегодня



▲ Рубан Игорь Павлович. «В глубь Антарктиды». 1957 г.
ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

Это интересно

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Станция Мирный, построенная в 1956 году, никогда не прерывала своей работы и долгие годы была главной базой Российской антарктической экспедиции.

СВАИ ПРОТИВ СНЕГА

Тот Мирный, что строили полвека назад, давно находится под многометровой толщей снега. В первый же год домики замело. С наступлением лета здания откапывали, тратя на это колоссальное количество времени и сил. Современный Мирный весь стоит на стальных сваях, и ветер, несущий с материка тонны снега, свободно проносится сквозь поселок.

ДОЛОЙ СУЕВЕРИЯ

Когда строительство Мирного подходило к концу, все возведенные домики решили для удобства пронумеровать. Заминка возникла с номером 13 — никто не хотел, чтобы на его жилище красовалось это сомнительное число. Тогда Сомов, с юмором относившийся к суевериям, распорядился присвоить этот номер дому руководства, в котором сам и поселился.

На штурм Антарктиды

наконец окончательно решил, что мне необходимо самому участвовать в походе на 400-й километр. Иначе мне невозможно будет принять правильное решение о посылке тракторного поезда со станцией Восток. Пришлось сегодня горько разочаровать сразу нескольких претендентов на роль начальника этого не совсем обычного похода». 2 апреля поезд вышел из Мирного навстречу огромной ледяной пустыне, которую не пересекал еще ни один человек.

Двигался санно-тракторный поезд очень медленно. Сначала ему пришлось преодолеть лабиринт огромных ледовых трещин, окружавших Мирный. А потом были поля сыпучего снега, где вязли сани и тракторы, и пространства, покрытые жесткими двухметровыми застругами, на которых тяжелые машины раскачивало, словно лодки во время крепкого шторма. Столь поздней осенью еще ни одна экспедиция не проникала в глубь ледяного континента. Дни становились короче, поезд шел навстречу полярной ночи и зиме, погода становилась все хуже.

В пургу часто людям приходилось идти впереди трактора,

ФЛОРА И ФАУНА

В суровых условиях Антарктиды обитают лишь два цветковых растения. Одно из них — щучка антарктическая, или луговик из семейства мятликовых. Встретить этот неприхотливый злак можно на Антарктическом полуострове, на каменистых склонах гор и холмов, обращенных к югу. Колоски щучки обычно не вырастают выше 20 см и выдерживают заморозки даже во время цветения. Некоторое время назад начались работы по скрещиванию луговика с другими злаками для выведения морозоустойчивых сортов пшеницы и ржи.

Это интересно

указывая ему путь. Александр Гусев, отправившийся в это путешествие, вспоминал: «Надолго у участников похода останется в памяти картина: ночь, над ледяной пустыней бушует ветер, поднятый снег несется сплошной стеной и космами взметається над застругами. В вихрях снега едва различимы неясные контуры трактора и тяжелых саней. Два мутных светлых пятна фар движутся во тьме ночи, и слышен натруженный гул моторов, а впереди трактора в слабом свете фар видны связанные веревкой человеческие фигуры с ледорубами в руках — они сильно нагнулись навстречу ветру и упорно шагают в неизвестность». Но порой налетал такой ураган, что ни о каком движении не могло быть и речи. Однажды пурга длилась неделю, и поезд потом еле выбрался из-под снега. А в конце апреля нача-



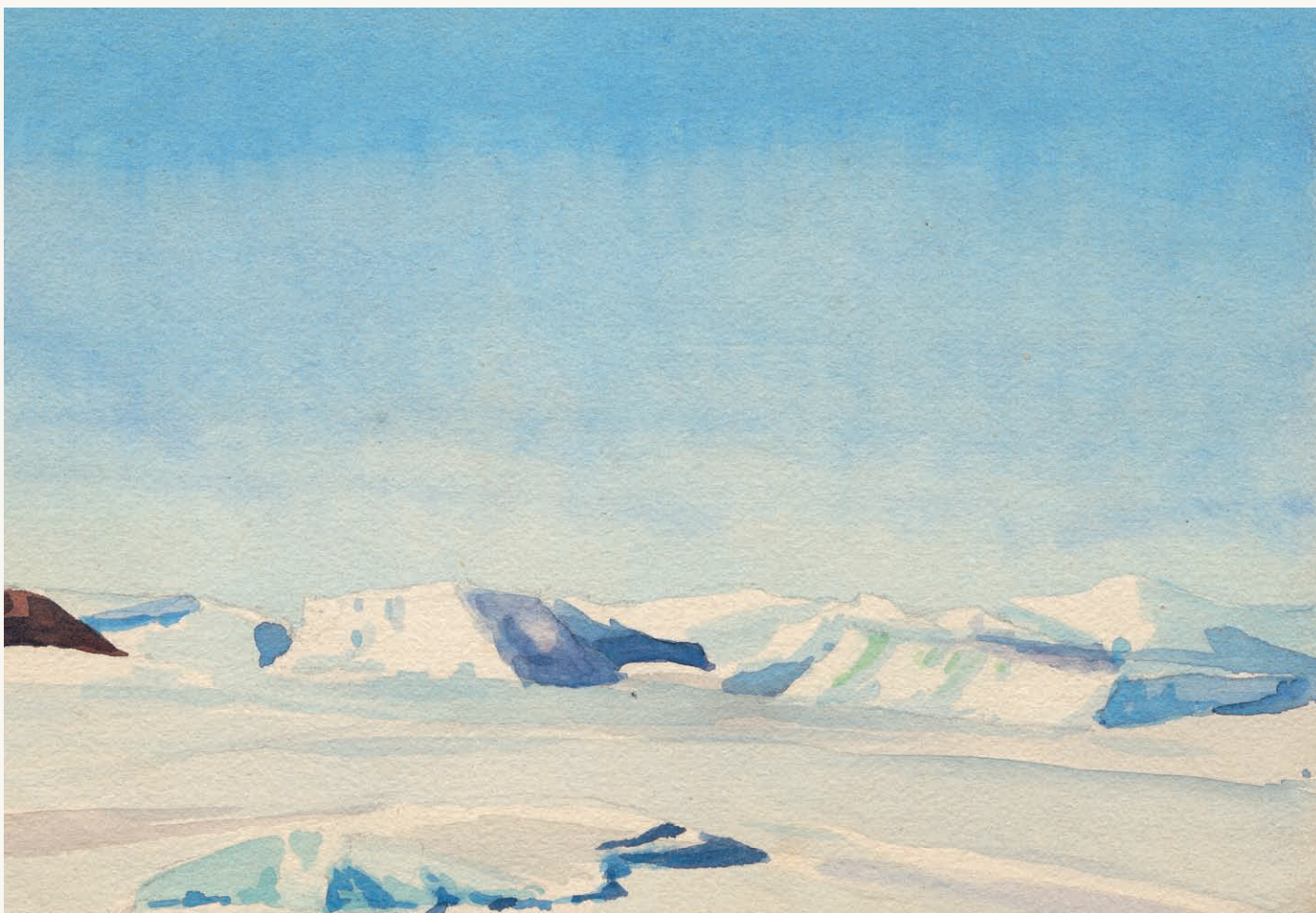
▲ Щучка антарктическая

лись такие морозы, что лопались стальные серьги, которыми сани крепились к тракторам.

За месяц участники похода прошли около 400 километров. По всему маршруту велись непрерывные научные наблюдения, экспедицией был накоплен огромный опыт. Но, планируя этот поход, полярники рассчитывали, что месяца им хватит не только на то, чтобы углубиться в ледяные пространства Антарктиды, но и на то, чтобы вернуться в Мирный. Эти расчеты не оправдались. Оставшегося запаса топлива на обратный путь не хватало. А соблазн провести первый в истории круглогодичный цикл научных наблюдений во внутреннем районе Антарктиды был велик. Поэтому Со-

▼ Первый Новый год на ледяном континенте





▲ «У лагеря». Акварель зоолога К.А. Бродского. 1956 г. Из архива М.Е. Виноградова

мов решил остановиться и организовать на основе поезда внутриматериковую станцию.

По воздуху забросили горючее, продукты, приборы. Полеты на новую станцию, которую называли Пионерская, были необычайно сложными. Вот лишь одна дневниковая запись, сделанная Сомовым 7 мая: «План осуществился — три машины вылетели к Гусеву, но сразу же все пошло кувырком. Не знаю причину, но Ан-2 вылетел после всех и, отстав от всех, не смог найти Пионерскую. Сорокин хорошо сбросил 15 баллонов с газом и без «потерь» вернулся домой. Поляков с Черевичным сели, но взлетели по-страшному, опять сломали лыжу, оборвали амортизаторы, возвращались домой с наполовину выпущенной лыжей и т.д.

Словом, опять были часы и минуты, когда не можешь быть равнодушным и сердце щемит от тревоги за судьбу своих товарищей. Долетит ли Поляков с выпущенной лыжей со скоростью 165 километров в час? А у него на борту возвращаются Капица, Бабарыкин, Маликов, Фирсов. Найдет ли дорогу домой Ан-2, заблудившийся где-то в районе Пионерской и не знающий, где он находится? Все кончилось благополучно: Ли-2 со сломанной лыжей сел удачно, и у Ан-2 хватило горючего, хотя вышел он к побережью почти около оазиса. Но чего стоили эти томительные часы ожидания и неизвестности? А сколько этих часов уже было за эту экспедицию?! И кто знает, сколько их еще впереди!» На зимовку остались четыре че-

ловека — метеоролог, начальник станции Александр Гусев, гляциолог Леонид Долгушин, радист Евгений Ветров и механик Николай Кудряшев. Остальных участников похода вывезли самолетами. Так на карте Антарктиды появилась новая научная станция. Она находилась в 375 километрах от Мирного, на высоте 2700 метров над уровнем моря. Ей предстояло стать опорной базой для большого санно-гусеничного похода, намеченного на лето 1957 года. Именно благодаря этой станции мир впервые узнал, насколько суровы зимние условия Центральной Антарктиды.

Во время зимовки морозы почти все время держались около шестидесятиградусной отметки, постоянно дул ветер, не прекращалась метель, ледяная мгла,

На штурм Антарктиды



▲ Почтовая марка СССР, посвященная Первой советской антарктической экспедиции

воздух был беден кислородом. О том, как приходилось работать на Пионерской, писал в своих воспоминаниях Александр Гусев: «Трудно было на зимовке. Только в середине дня едва посереет на севере горизонт, а в пургу и в эти часы ничего не различишь вокруг. В такие дни на наблюдения идешь как в атаку. Враждебный ветер старается свалить тебя с ног, идешь, согнувшись, спотыкаясь о заструги. Луч фонарика светит тускло, а огонек в метеорологической будке, зажженный при выходе из домика для ориентировки и отсчетов по приборам, видишь, лишь когда совсем близко подойдешь к ней. Пока идешь до метеоплощадки, знаешь, что впереди есть что-то, а дальше как край света. Оттуда несутся снег и холод. Что там — неизвестно. Кто заблудится и попадет туда ночью в пургу — сгинет в ледяной пустыне». В начале июня полеты на Пионерскую прекратились, и в течение долгих пяти месяцев связь с внешним миром поддерживалась только по радио.

● Будни полярной вахты

А тем временем в Мирном развернулись разнообразные полевые исследования. За три зимних месяца — июнь, июль и август — выдалось лишь десять безветренных дней. Однако уже в начале августа, не дожидаясь весны, в окрестностях обсерватории ученые создали четыре временные выносные метеостанции, которые в течение нескольких недель вели наблюдения на льду континента и на припае в море Дэйвиса. Гляциологи, используя собачьи упряжки, обследовали ледники, окружающие Мирный, определив их возраст и историю формирования.

Врач экспедиции Николай Палеев провел серию экспериментов, изучая вопросы акклиматизации человека в полярных широтах. Об одном из этих исследований не без юмора писал Николай Русин: «В ночь с 30 на 31 августа жители Мирного наблюдали такую картину. По крыше здания метеорологической станции, находившейся на уровне поверхности снега, подпрыгивая и ежась от холода, ходил

человек. Он был в меховом полушубке, в шапке-ушанке, непро дуваемых кожаных брюках, валенках. Дул жестокий шторм, из-за плотной метели чуть виднелся свет ближайшего прожектора, мороз достигал 30 градусов. Когда порывы ветра были особенно сильны и человеку было трудно удержаться на ногах, он хватался за стоящую рядом мачту, чтобы его не снесло с крыши. Из-под полушубка к вентиляционной трубе шел длинный резиновый шланг. Казалось, что человек кем-то посажен на цепь или привязан за конец толстого троса. Он был в очках, которые запотели и обмерзли от налипшего на них снега. От невыносимого холода коченели члены, двигаться было трудно. Человек как бы медленно замерзал. Это был Николай Палеев. Он был весь увешан термометрами, прикрепленными прямо к телу. Провода от термометров шли к зданию станции, где я отмечал охлаждение тела Палеева под одеждой каждые 5 минут».

Одним из наиболее эффективных методов исследования



удаленных районов Антарктиды стали своеобразные научные десанты. С помощью авиации отряды ученых различных специальностей, снабженные всем необходимым, высаживались за сотни километров от Мирного и работали в этих точках в течение нескольких суток. Кроме того, были произведены рекогносцировочные полеты в район гор Амундсена и Страткона, осмотрен потухший вулкан Гаусса. Эти полеты позволили внести многочисленные изменения и уточнения в карты Антарктиды. 15 октября в 380 километрах от Мирного, в оазисе Бангера, была открыта третья советская антарктическая станция — Оазис. Создание этой станции также не предусматривалось планами экспедиции, и только благодаря настойчивости и упорству исследователей в этом интереснейшем районе Антарктиды начались постоянные научные наблюдения.

17 ноября состоялось триумфальное возвращение в Мирный четверых полярников, зимовавших на Пионерской. Тех, кто бо-

лее полугода провел в ледяной пустыне, встречали как героев. «Буквально все 88 человек прибегали на припай, около мыса Хмары, где делал посадку маленький красный самолет, — писал Михаил Сомов. — Каждому хотелось не только пожать им руку, но и обязательно крепко-крепко обнять каждого. Я серьезно забеспокоился о судьбе прибывших. Из самолета выходили люди, ошеломленные шумной, восторженной встречей и теплым тихим солнечным днем, какого они не видели уже долгие месяцы. Удивлены были они и тем, как легко дышится здесь, на уровне моря. Рядом с жителями Мирного все они выглядели бледными, худыми, несколько отекавшими».

Долгая зимовка подходила к концу. В Мирном с нетерпением ждали «Обь» — 7 ноября судно вышло из Калининграда в очередной антарктический рейс. На его борту были полярники Второй антарктической экспедиции, которым предстояло продолжить работу, начатую на ледяном континенте.

В Мирном приступили к строительству дорог с припая на барьер для предстоящей выгрузки судов. Ежедневно на большой карте, висевшей в кают-компании Мирного, полярники отмечали местоположение «Оби». С каждым днем судно было все ближе. 10 декабря Черевичный на Ил-12 вылетел навстречу судну. По пути была произведена ледовая разведка. Через пять часов самолет оказался над кораблем и сбросил вымпел с подробной информацией о состоянии льдов на подходах к Мирному. 12 декабря 1956 года к берегам Антарктиды вновь подошла «Обь», доставив на смену зимовавшим полярникам участников Второй антарктической экспедиции. Первый, самый трудный этап исследования Антарктиды, был завершен. Его главным результатом стали три постоянно действующие научные станции, на которых началось планомерное изучение природы ледяного континента по программе Международного геофизического года.

▼ Рубан Игорь Павлович. «Гора Страткона. Антарктида». 1957 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»



❖ «Нашим взорам открылась величественная картина безжизненного, неприступного острова. Мы увидели отвесные скалы высотой в несколько сот метров, нависшие над ними ледники, ущелья, заполненные льдом, сползающим в океан гигантскими языками... По совести говоря, мы чувствовали себя не особенно уютно».

И. Ман



ГЛАВА 3

ПО МОРЯМ АНТАРКТИКИ

3.1 ЖИЗНЬ, ПОСВЯЩЕННАЯ ОКЕАНУ. ВЛАДИМИР КОРТ	72
Главный океанолог страны	73
Морские эксперименты	74
3.2 ПЕРВОПРОХОДЦЫ ЮЖНОГО ОКЕАНА	76
В море Дейвиса	76
Первый трал	78
У неведомого Берега Нокса	80
Неизвестный архипелаг	82
У сомнительной земли	84
К островам Баллени	86
На острове Маккуори	88
Гостеприимство антиподов	90
Снова на юг	91
Через Индийский океан	92

3.1 ЖИЗНЬ, ПОСВЯЩЕННАЯ ОКЕАНУ. ВЛАДИМИР КОРТ

С именем Владимира Григорьевича Корта связано становление океанологии в нашей стране. Человек, искренне любивший море, он был и рядовым участником океанографических экспедиций, и их вдохновителем, и организатором. Не один десяток лет Владимир Григорьевич провел в плаваниях под разными широтами нашей планеты. Биография Корта — это длинный список морей, тайны которых он открывал для людей.

Владимир Григорьевич Корт родился 4 июля 1913 года в Санкт-Петербурге. Его отец Григорий Степанович Слюньков был рабочим и трудился на заводах Петербурга. Мать, Евгения Сергеевна, происходила из крестьян Тульской губернии, служила горничной, а потом стала домохозяйкой. Неблагозвучная фамилия причиняла Владимиру немало неприятностей, и по достижении совершеннолетия он ее сменил.

Свою трудовую деятельность Владимир Григорьевич начал рано. В 1930 году, окончив школу фабрично-заводского ученичества и получив специальность механика, он стал работать токарем на Ленинградском оптико-механическом заводе, а затем перешел в Ленэнерго. Но молодой человек мечтал о совсем иной судьбе — ему хотелось побывать в дальних плаваниях, мечталось увидеть и узнать океан. Будучи человеком деятельным, долго пребывать в грезах Владимир не мог, и в 1932 году, окончив подготовительные курсы, он поступил на вечернее отделение Географического факультета

Ленинградского государственного университета. Совмещать учебу с работой было непросто, но трудности не пугали, ведь он приблизился к своей мечте — даже название специальности, «океанография», которой обучался, ласкало его слух.

В 1935 году вечернее отделение упразднили, студентов перевели на дневное. Надо было выбирать между работой и учебой, и Корт решил продолжить образование. В 1937 году он окончил Географический факультет. Необычайно способного студента заметили, и аттестационная комиссия оставила его в аспирантуре при кафедре океанографии. Одновременно с учебой в аспирантуре Корт работал в Арктическом научно-исследовательском институте. Наконец сбылась его мечта — он принял участие в нескольких экспедициях по трассе Северного морского пути, где исследовал колебания уровня моря и морские течения. Результатом стала диссертация, которую молодой ученый успешно защитил в 1941 году, получив звание кандидата географических наук.



▲ Руководитель Первой морской советской антарктической экспедиции Владимир Корт. Музейно-библиотечный отдел ИО РАН

В самом начале войны Владимир Григорьевич написал заявление о приеме на военную службу и уже 3 июля 1941 года был зачислен на Балтийский флот, воевал на Ленинградском фронте. Используя свои знания об океанографии, он разработал схемы наиболее эффективной установки минных полей на море и но-

▼ Эмблема Института океанологии, который возглавлял Владимир Корт



▼ Ордена Красной Звезды и Отечественной войны, которыми был награжден Владимир Корт





▲ Владимир Корт и Михаил Сомов на палубе «Оби», идущей к берегам Антарктиды



▲ Владимир Корт в роли Нептуна на научно-исследовательском судне «Витязь», 1973 г.

вые методы артиллерийской разведки, которые использовались во время обороны Ленинграда. После завершения войны служба Корта в Военно-морском флоте не окончилась. Оставаясь офицером флота, он продолжал заниматься научными исследованиями. До 1951 года Владимир Григорьевич был начальником Главной морской обсерватории ВМС. Он организовал и провел пять экспедиций в Балтийское море, результатом которых стал «Синоптический атлас течений Балтийского моря». В начале 50-х годов экспедиционные исследования Балтийского, Норвежского, Гренландского и Баренцева морей, выполненные при непосредственном участии Корта, позволили создать фундаментальные атласы этих акваторий. Все, кто знал Владимира Григорьевича, отмечали его необычайную работоспособность и увлеченность. Несмотря на вечную занятость и нехватку времени, он ухитрялся еще и работать над докторской диссертацией по теме «Течения Балтийского моря». Многие на его ме-

сте оставили бы эту затею. Но не таков был Корт — в 1952 году он защитил диссертацию и стал доктором географических наук.

● **Главный океанолог страны**

Годом позже Владимир Григорьевич закончил службу в Военно-морском флоте в звании инженер-полковника. Академия наук предложила ему возглавить Институт океанологии. Это предложение Корт принял — его ждала новая масштабная и очень интересная работа, та, о которой он мечтал в юности.

Институт океанологии, созданный в 1946 году на базе Лаборатории океанологии Академии наук, был в то время совсем небольшим научным коллективом с довольно скромными возможностями для исследований. С приходом Корта все изменилось. Именно при нем состоялось становление института как ведущей океанологической организации Академии наук и всей страны. Владимир Григорьевич руководил институтом 12 лет. Его приоритетом стали экспедиционные исследования в Мировом океане,

в которых он всегда принимал непосредственное участие.

Одно из выдающихся достижений Корта — организация первых отечественных научных исследований в Южном океане. В 1955–1958 годах он возглавлял первую и третью Советские морские экспедиции на дизель-электроходе «Обь», занимавшиеся изучением Антарктики по программе Международного геофизического года. Результаты этих масштабных работ легли в основу фундаментального Советского атласа Антарктики, который на протяжении десятилетий использовали ученые разных стран мира. В экспедициях, проведенных Кортом и его коллегами, впервые был получен, обобщен и проанализирован огромный материал о природе Антарктики, показано влияние Южного океана на климат всей планеты, начались исследования мощнейшего Антарктического циркумполярного течения.

Но научные интересы Корта не ограничивались Антарктикой. В 1957 году он руководил также экспедициями на научно-исследовательском судне «Ви-

По морям Антарктики

тязь», изучавшими течения в экваториальной зоне Индийского и Тихого океанов, занимался проблемой взаимодействия океана и атмосферы.

В 1965 году Владимир Григорьевич оставил пост директора Института океанологии и возглавил Лабораторию гидрологических процессов. Теперь он мог полностью сосредоточиться на научной работе. В конце 1960-х — начале 1970-х годов Корт занялся любимым делом — под его руководством и при его участии идут фундаментальные исследования морских течений. За изучение пограничных течений в Атлантическом океане Корт вместе со своими сотрудниками удостоился Государственной премии.

● Морские эксперименты

В 1970 году Корт стал одним из главных организаторов первого советского масштабного эксперимента в центральной Атлантике ПОЛИГОН-70. Выдающимся результатом этой работы стало открытие синоптических вихрей в океане, что привело к новому представлению о динамике его процессов. В это же время по инициативе Владимира Григорьевича началась подготовка десятитомной монографии «Тихий океан». В создании этого капитального труда, который обоб-



▲ Владимир Корт среди руководства Первой советской антарктической экспедиции во время совещания в кают-компании «Оби»

щил знания о природе и ресурсах величайшего океана планеты, приняли участие ведущие сотрудники Института океанологии. Монография вышла из печати в 1977 году, и коллектив авторов, в том числе и Корт, был отмечен Государственной премией.

Продолжением эксперимента ПОЛИГОН-70 стала экспедиция ПОЛИМОДЕ, проведенная Академией наук в 1977–1978 годах по советско-американской программе. Эту экспедицию также возглавлял Корт. Более года десять научно-исследовательских судов изучали океанские синоптические вихри в Саргассовом море. Это был уникальный для того времени эксперимент, в результате которого было обнару-



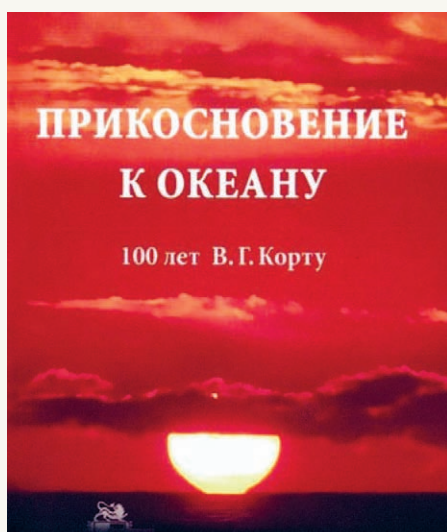
▲ В рабочем кабинете Института океанологии. Музейно-библиотечный отдел ИО РАН

жено более 20 циклонических и антициклонических вихрей. По итогам экспедиции в 1986 году в США вышел Атлас ПОЛИМОДЕ на русском и английском языках.

Более трех десятилетий Владимир Григорьевич Корт был организатором и вдохновителем всей экспедиционной работы Института океанологии, участвовал в подготовке плаваний и разработке программ для научно-исследовательских судов, выполнявших рейсы в самых разных районах Мирового океана. Среди них — непревзойденные в истории экспериментальной океанологии проекты МЕЗОПОЛИГОН в Северной Атлантике,

▼ Владимир Корт с коллегами на борту судна австралийской антарктической экспедиции «Киста-Дан»



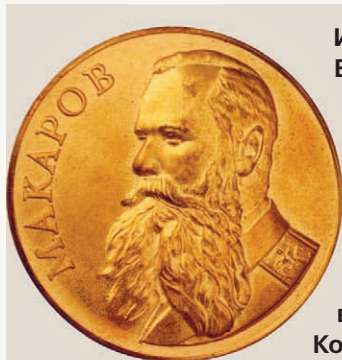


▲ Монография, опубликованная к 100-летию со дня рождения Владимира Корта

МЕГАПОЛИГОН в северной части Тихого океана. Корт стал участником 30 морских экспедиций, которые занимались исследованием океанических течений от высоких северных широт до южнополярной области нашей планеты. Владимир Григорьевич оставил огромное научное наследие — он опубликовал 150 научных работ. В 1979 году Корт был избран членом-корреспондентом Академии наук СССР.

Уже в 1980-х годах океанолог снова обратился к изучению Антарктики — он выступил как орга-

▼ Золотая медаль Академии наук СССР имени С.О. Макарова, которой был награжден Владимир Корт



ИМЕНЕМ АДМИРАЛА

Владимир Григорьевич Корт был обладателем очень редкой награды. В 1979 г. по предложению Президиума Академии наук постановлением Совета министров СССР была учреждена Золотая медаль имени С.О. Макарова. Присуждалась она «за выдающиеся научные исследования в области океанологии». Первое награждение состоялось в 1981 году. Медали удостоился Владимир Корт «за цикл исследований течений Мирового океана». За все время существования награды ее обладателями стали лишь шесть человек. Последний раз медаль вручалась в 1993 году. Ей был награжден Виктор Нейман, сотрудник Института океанологии и продолжатель дела Владимира Корта.

низатор экспедиции на трех судах Института океанологии, которые занялись изучением разных частей Южного океана. В последние годы жизни Корт работал над монографией о современных исследованиях Антарктики и Южного океана, но завершить ее не успел. Владимир Григорьевич Корт умер 15 мая 1994 года и был похоронен на Троекуровском кладбище Москвы.

Дело, которому он служил, продолжает жить. По-прежнему работает его Лаборатория гидрологических процессов. В 2019–2022 годах Институт океанологии вновь провел экспедиционные исследования в Антарктике.

В посвященной 100-летию со дня рождения Корта статье, опубликованной его друзьями и коллегами, есть такие слова: «Мы помним Владимира Григорьевича Корта как выдающегося океанолога, талантливого организатора науки, честного, принципиального и при этом обаятельного, доброго и общительного человека, искренне любившего Мировой океан, глубоко преданного науке, которой он посвятил жизнь». Пожалуй, это можно считать лучшей эпитафией человеку и ученому с мировым именем.

В 2005 году в честь Корта была названа подводная гора в южной части Атлантического океана.



▲ Научные труды Владимира Корта

3.2 ПЕРВОПРОХОДЦЫ ЮЖНОГО ОКЕАНА

В феврале 1956 года строительство Первой советской антарктической станции Мирный было завершено. Теперь полярникам предстояло разделиться на две группы. Одна из них оставалась зимовать на континенте, а вторая — отправлялась в плавание на дизель-электроходе «Обь», чтобы заняться исследованием Антарктики с моря. Возглавил первую Морскую антарктическую экспедицию профессор Владимир Корт. Судном командовал капитан Иван Ман.

● В море Дейвиса

Утром 1 марта «Обь» прошла траверз Мирного. На берег высадились остающиеся на зимовку полярники, раздались залпы ружейных выстрелов, взлетели салюты разноцветных ракет. Судно в ответ отсалютовало кормовым флагом и тремя прощальными гудками и взяло курс на север, лавируя между айсбергами и тяжелыми ледяными полями.

Морская антарктическая экспедиция планировала посетить наименее исследованные морские акватории, которые большую часть года покрыты льдами. Даже сегодня задачи, поставленные перед участниками плавания, кажутся необычайно сложными и разнообразными. Им предстояло изучить геологическое строение дна океана, ледовый режим антарктических вод и особенности распределения айсбергов, направление



▲ Капитан дизель-электрохода «Обь» Иван Ман

и скорость морских течений, характер волн, химический состав и температуру воды на разных глубинах, а также распределение живых организмов в водах Антарктики. Кроме того, было необходимо уточнить морские карты, а также непрерывно вести метеорологические наблю-

дения и фиксировать изменения магнитного поля Земли.

«Обь» сполным правом можно было назвать плавучей лабораторией или даже плавучим институтом. Судно изначально строилось как научно-экспедиционное и было оборудовано по последнему слову техники. На его борту разместились лаборатории геологии моря, гидрохимическая, биологическая, геофизическая, гидрологическая лаборатории, укомплектованные всеми приборами, необходимыми для научной работы прямо во время рейса. «Обь» создавалась для полярных экспедиций, это было судно ледокольного типа, оснащенное четырьмя мощными дизельными двигателями, которые позволяли преодолевать тяжелые многолетние льды и быстро достигать районов, намеченных для исследований.

В Первой морской антарктической экспедиции участвовали 119 человек — 68 членов экипа-

▼ В лаборатории геологии моря на борту «Оби»



жа, 49 ученых и киногруппа из оператора и режиссера. В плавание на «Оби» отправились аэрометеорологи, гидрологи, геологи, биологи, геофизики и гидрографы. В соответствии со специальностями научный состав экспедиции был разбит на семь отрядов. Предполагалось начать исследования в море Дейвиса, а затем вдоль берегов Антарктиды отправиться на восток.

Едва за горизонтом скрылся Мирный, ученые начали готовиться к наблюдениям. Проверили работу океанографических лебедек, на палубу вынесли приборы, которые предстояло опустить под воду: батометры для взятия проб воды, дночерпатели, позволяющие собирать образцы грунта и представителей антарктической морской фауны с поверхности дна, геологические трубки, с помощью которых берутся колонки грунта, планктонные сетки для сбора организмов, живущих в воде.

Вечером того же дня «Обь» подошла к точке первой океанографической станции и легла в дрейф. Все работы заняли час — исследователи получили



▼ Ледяной барьер в море Росса. Музеи Виктории в Мельбурне, Австралия

▲ Рубан Игорь Павлович. «Шельфовый ледник Антарктиды». 1966 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»



По морям Антарктики

первые пробы морской воды, подняли на палубу первые дночерпатели с грунтом и первые планктонные сетки, наполненные мелкими морскими организмами. По окончании научных наблюдений «Обь» вновь взяла курс на север и вскоре вошла в сплоченный восьмибалльный лед, который, однако, не стал препятствием для судна.

Исследования продолжались, и к исходу 2 марта участники экспедиции провели 12 океанографических станций. Работали быстро, поскольку глубины в море Дейвиса оказались невелики — 500–1000 м, так что спуск и подъем приборов не занимали много времени. Всего за несколько дней ученые собрали немало сведений, необходимых для составления достоверных морских и батиметрических карт моря Дейвиса, которых тогда еще не существовало. Это было особенно важно, поскольку море Дейвиса омывало район, выделенный для советских исследований в Антарктиде.

УЧЕНЫЙ СЕКРЕТАРЬ

Евгений Сузюмов, оставивший нам подробные записки о Первой морской антарктической экспедиции, был человеком необычной судьбы. Родился он в Пензе, очень далеко от моря. «...Мы чувствовали себя навеки сухопутными людьми», — писал о себе и своих друзьях детства сам Сузюмов. В 1930-е годы он работал в Наркомате зерновых и животноводческих совхозов и о дальних плаваниях даже не помышлял. Жизнь Сузюмова круто переменялась прямо накануне войны — он был командирован в Главное управление Северного морского пути и стал помощником легендарного Ивана Папанина. Всю войну Сузюмов провел на Севере и как член штаба Папанина занимался важнейшей работой — принимал суда союзников, доставлявшие по ленд-лизу в порты Архангельска и Мурманска самолеты, танки, оружие, автомобили, боеприпасы, продовольствие. Все это надо было незамедлительно разгружать и отправлять на фронт, невзирая на бомбардировки, штормы и непогоду, нехватку рабочих рук и транспорта. Сузюмов был и одним из тех, кто отвечал за непрерывную работу Северного морского пути. А это — поддержание радио- и метеостанций, проводка судов, их сопровождение ледоколами. Уже после войны Сузюмов побывал в двух больших плаваниях — участвовал в переходах кораблей из Мурманска во Владивосток. В 1949 году он стал ученым секретарем Института океанологии. А двумя годами позже — заместителем начальника Отдела морских экспедиционных работ Академии наук. С этого момента главное дело Сузюмова — планирование и организация океанологических экспедиций. Он был одним из инициаторов Первой советской антарктической экспедиции, входил в руководство экспедиций в Тихий и Атлантический океаны на судах «Михаил Ломоносов», «Витязь», «Дмитрий Менделеев». Во многом именно его усилиями на Кубе был создан Институт океанологии. А еще Евгений Сузюмов — автор нескольких замечательных книг о полярниках и путешественниках.

Это интересно

▼ Рубан Игорь Павлович. «У ледового барьера Антарктиды». 1956 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»



● Первый трал

3 марта «Обь» закончила работы в море Дейвиса, вышла в открытый океан и направилась вдоль кромки шельфового ледника Шеклтона. Эта гигантская ледяная река, стекающая в море с континента, простирается более чем на 400 км с запада на восток и на 170 км с юга на север. Толщина ледника достигает 200 м. От него откалываются огромные столовые айсберги, которые довелось наблюдать участникам экспедиции.

С наступлением осени в Южном полушарии погода в Антарктике резко переменялась. Мороз начал сковывать море, «Обь» шла среди «сала» и блинчатого льда. Работу ученых осложняли участвовавшие туманы, пурга и штормовой ветер. Часто

судно со всех сторон окружали айсберги, что в условиях плохой видимости делало плавание весьма опасным. Капитан Ман приказал держать постоянно включенным радиолокатор, с помощью которого удавалось найти проход во льдах. Но иногда судну приходилось отступать. Из записей в журнале экспедиции от 3 марта: «17 ч. 02 м. Вошли в молодой лед. Идем среди айсбергов. Курс 53°.

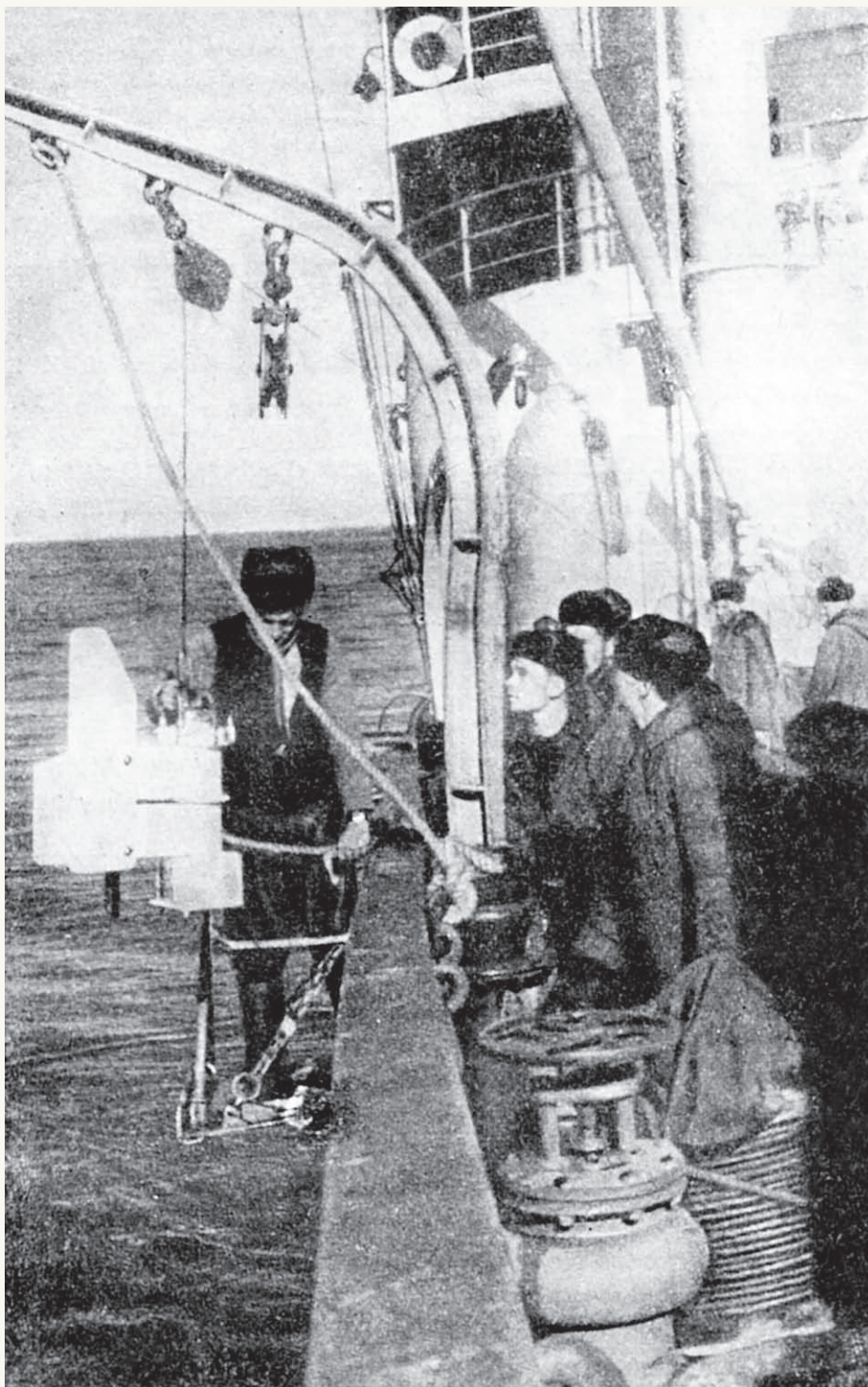
17 ч. 28 м. Легли на курс 283° ввиду невозможности движения вперед. На пути гряда айсбергов с набитым между ними льдом. Следуем по кромке льда, выбирая более легкий возможный путь следования по назначению».

4 марта впервые в водах Антарктики советские исследователи использовали трал на дне океана — большую сеть на жесткой основе с входным отверстием опустили на дно на стальном тросе при помощи мощной лебедки. Затем «Обь» на самом малом ходу пошла вперед и трал в течение получаса волочил по дну, собирая все, что встречалось ему на пути. К моменту подъема трала на кормовой палубе собрались команда корабля и едва ли не все участники экспедиции. Евгений Сузюмов, ученый секретарь экспедиции, вспоминал этот эпизод: «И вот трал уже поднят над водой. С него потоками стекает вода, а на самом дне его, или, как говорят, “в кутке” или “мошне”, скопилась темная масса ила и камней, блеснула серебристая рыбья чешуя и выглядывают красные морские звездочки». Интерес к антарктическому «улову» был необычайный, биологи едва смогли пробиться сквозь толпу взволнованных зрителей. Первая добыча и впрямь оказалась богатой. Из отчета Владимира Корта: «Трал принес большое количество... самых разнообразных донных

морских животных как беспозвоночных, так и рыб. Многие из них... изучены еще очень слабо. В улове больше всего было иглокожих (морские звезды, офиуры, голотурии, морские ежи), далее следовали губки, многочисленные креветки и другие весьма

необычные ракообразные, черви, моллюски, одиночные кораллы. Было поймано четыре небольших осьминога. В трал попало более двух десятков рыб, принадлежащих к восьми видам различных семейств. Два из них близки к рыбам наших

▼ Гидрологические работы во время выполнения очередной станции



По морям Антарктики

арктических и дальневосточных морей, например похожий на угренка антарктический ликод и прозрачно-студенистая рыба семейства морских слизней — Паралипарис Уилда. Эта рыба до последнего была известна лишь по одному экземпляру, добытому австралийской экспедицией Моусона более 40 лет назад. Пойманный нашими биологами экземпляр является вторым за всю историю исследования Антарктики». Биологи ликовали — вопреки всем предположениям, жизнь в антарктических водах оказалась даже богаче, чем в высоких широтах Арктики. Ученые тут же приступили к лабораторным исследованиям — наиболее ценные образцы они фиксировали спиртом и формалином, а также занялись определением и описанием добытых представителей антарктической морской фауны.

● У неведомого Берега Нокса

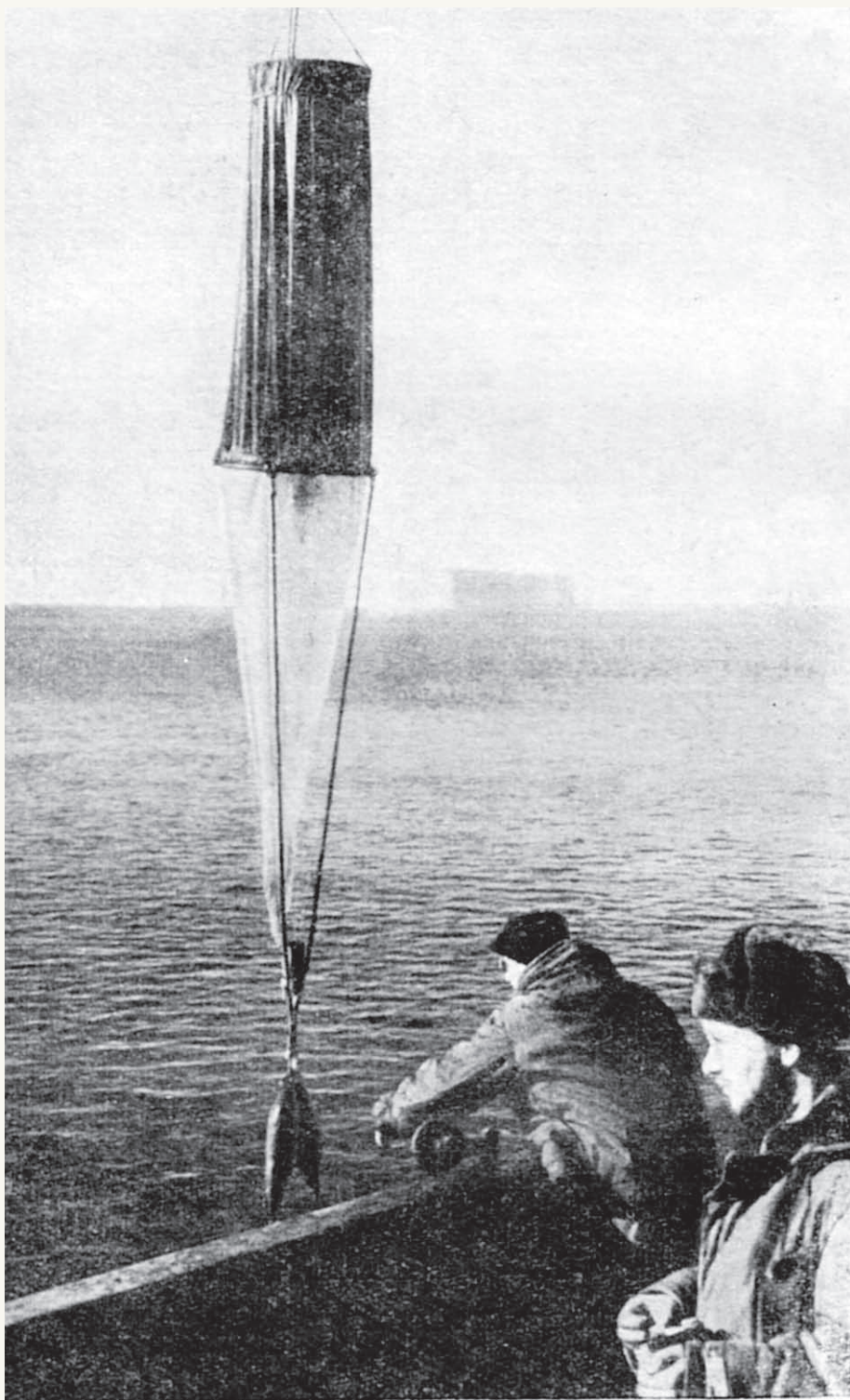
«Обь» продолжала двигаться на восток уже вдоль Берега Нокса. На эту территорию шестого материка еще не ступала нога человека. Берег Нокса — это часть обширного и труднодоступного района под названием Земля Уилкса. Его открыл американский исследователь Чарльз Уилкс, который 13 февраля 1840 года заметил с борта своего корабля землю, покрытую снегом и льдом. Почти 100 лет никто не мог подтвердить это открытие, пока в 1931 году знаменитый австралиец Дуглас Моусон не увидел с самолета холмистую линию Берега Нокса и определил, что он лежит значительно южнее точки, указанной Уилксом.

Советская экспедиция планировала подойти к юго-восточному углу ледника Шеклтона, в район острова Боумен.

Целый день судно шло со скоростью 3–5 миль в час через морские битые льды, пробиваясь сквозь пелену тумана и снегопада. Однако плотность льда только возрастала, и «Обь» сбавила ход. Разразившаяся пурга, пре-

вратившая все вокруг в непроглядную белую завесу, заставила судно повернуть обратно. Капитан Ман приказал прекратить попытки прорваться к берегу и возвращаться на чистую воду, за кромку льда.

▼ Биологи поднимают планктонную сеть



6 марта море не переставало штормить, снег и туман ограничивали видимость. Работать участникам экспедиции было тяжело, но и в этих условиях, в почти не исследованных местах, они выполнили две океанографиче-

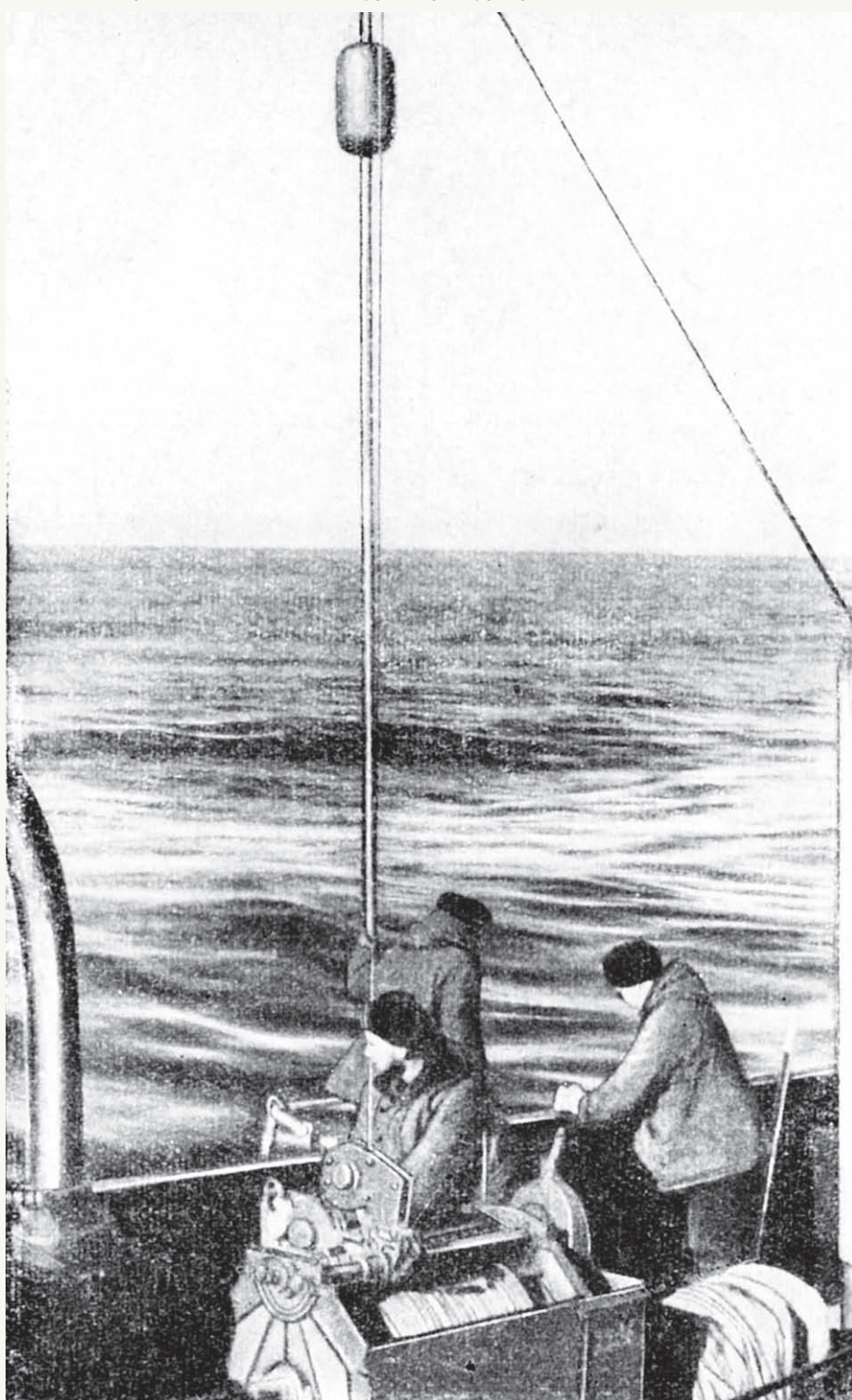
ские станции. По совету метеорологов «Обь» легла в дрейф, чтобы дожидаться улучшения погоды. По их данным, судно попало в циклон, который двигался с запада на восток и должен был вскоре миновать район ра-

бот экспедиции. И действительно, через два часа стихла пурга, ушел туман и показалась линия горизонта. На южной стороне небосвода путешественники увидели широкое темное пятно — верный признак морских вод, свободных ото льда. Туда и устремилась «Обь», проламывая ледяные поля в очередной попытке достичь берегов материка. Уже в кромешной тьме показалась полоска чистой воды, но капитан, опасаясь ледового плена, вновь отдал команду лечь на обратный курс. Это было особенно досадно — казалось, таинственный Берег Нокса совсем близко. Начальник экспедиции Корт даже пытался было спорить с капитаном. Но Ман был непреклонен — рисковать судном и людьми нельзя.

Утром 7 марта «Обь» снова двинулась на юг. Быстро форсировав полосу льда, судно вышло на чистую воду. Ман решил осмотреть окрестности сверху. На каждом судне на вершук фок-мачты закреплен наблюдательный пункт — небольшая кабинка, снабженная телефоном и сигнализацией. Когда-то для этих целей использовали бочку, и это название так и закрепилось во флоте. Поднявшийся в «бочку» Ман сообщил, что полоса чистой воды уходит за горизонт. Это была отличная новость, у экспедиции появился шанс достичь Берега Нокса.

По широкой полосе чистой воды «Обь» полным ходом пошла к матерiku. Вскоре участники экспедиции увидели в бинокли ледяной склон. В разрывах облаков появилось солнце, лучи которого осветили далекую полосу ледяного берега. В этих совершенно неисследованных местах решено было выполнить очередную океанографическую станцию. Вновь в глубины океана опустили батометры, вертуш-

▼ Геологи опускают на дно океана грунтовую трубку



По морям Антарктики

ки, грунтовые трубки, дночерпатели, планктонные сетки. При крепком семибалльном ветре работать даже в толстых ватных костюмах было нестерпимо холодно. Выглянувшее солнце дало возможность морякам определить координаты судна. «Обь» находилась почти в том самом месте, где 116 лет назад Уилкс впервые увидел Берег Нокса.

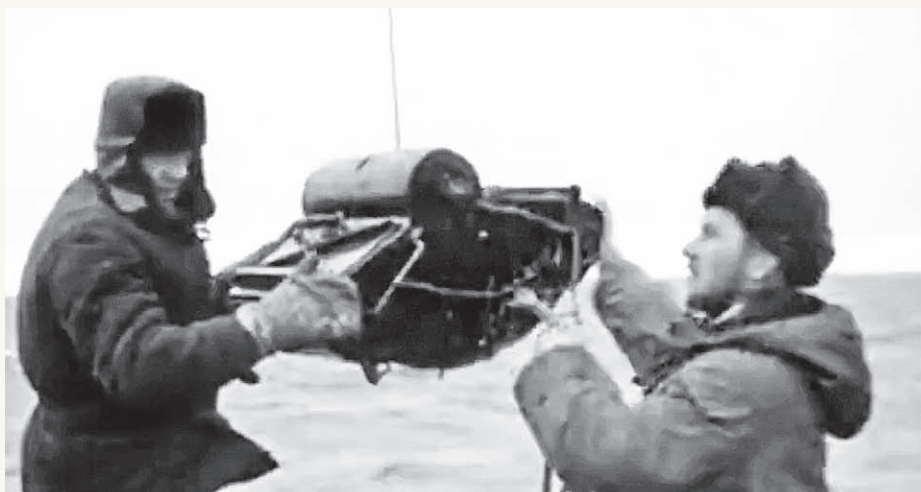
Экспедиция продолжила свое движение к матерiku, обходя айсберги и большие льдины. Берег Нокса уже можно было рассмотреть и без бинокля — ледниковый щит, круто поднимающийся от моря в глубь материка, ледяные склоны и обрывы, испещренные трещинами. В трех милях от Берега Нокса «Обь» вновь легла в дрейф, чтобы дать возможность ученым провести еще одну океанографическую станцию.

Перед участниками экспедиции предстала белая линия берега, резко отклоняющаяся к востоку. За ней был виден вдаль темный каменный участок суши. В нем исследователи узнали один из островов, обнаруженный еще 16 января советской антарктической экспеди-



▲ Определение географических координат с помощью секстанта

▼ Подъем дночерпателя



▼ В гидрохимической лаборатории на борту «Оби»



цией во время полета над этим районом на самолете Ли-2. Архипелагу дали название острова Пионеров.

● Неизвестный архипелаг

Совершив большой переход на юг, утром 9 марта «Обь» вновь оказалась в виду материкового берега. По широким разводящим, не сбавляя хода, судно прокладывало себе путь между айсбергами. Эхолот показал резкое уменьшение глубины. Лавируя, «Обь» шла на юг вдоль 112-го меридиана, приближаясь к Берегу Сабрина, открытому в 1839 году английской экспедицией Джона Баллени. Советские

исследователи оказались в абсолютно не изученном уголке планеты — к ледниковому барьеру Берега Сабрина не подходило еще ни одно судно. «Обь» продвигалась все ближе к материку. Выйдя на чистую воду, судно легло в дрейф, чтобы ученые смогли выполнить океанографическую станцию. Работы провели быстро — всеми владело радостное волнение первооткрывателей. Берег находился всего в четырех милях от судна, и соблазн высадиться на него был велик. Корт и Ман совещались — плотный график экспедиции подгонял идти дальше. Но, к всеобщей радости, было решено задержаться на несколько часов, найти удобное место и попытаться организовать высадку. «Обь» пошла на запад, вдоль побережья Антарктиды. Примерно через час путешественники увидели группу островов, не нанесенных на карту, которые были частично свободны ото льда. «Обь» встала на якорь. С кормы на воду спустили быстроходный катер, в нем разместилась «десантная группа» — десять ученых и шесть членов экипажа. Двадцать минут спустя они ступили на неведомую землю. Из дневника Евгения Сузюмова: «Остров был необыкновенно красив. На каменной низкой основе высится шестидесятиметровый ледник, наклонившийся в сторону океана, дальше идут голые скалы, на каменных террасах и снежных перемычках много пингвинов. С западной стороны острова склон пологий и низкие камни и не такой сильный прибой».

На побережье путешественники увидели многочисленные колонии пингвинов. Остров оказался сложен нагромождением огромных камней, сглаженных ледником. Исследователи часто останавливались, чтобы подробнее рассмотреть



▼ Почтовая марка СССР с изображением дизель-электрохода «Обь»

ФЛАГМАН ПОЛЯРНОГО ФЛОТА

Это интересно

Дизель-электроход «Обь», ставший главным научно-исследовательским и транспортным судном советской антарктической экспедиции, был построен по заказу Советского Союза в Нидерландах. Корабль спустили на воду в 1954 году, изначально он предназначался для плавания в летний период по трассе Северного морского пути без сопровождения ледокола. «Обь» имела водоизмещение около 13 тысяч тонн, длину 130,2 м, ширину около 19 м. Судно располагало четырьмя двигателями общей мощностью 8200 л.с., которые позволяли развивать скорость на чистой воде около 15 узлов. «Обь» отличалась надежностью, высокими мореходными качествами и способностью работать во льдах. Переоснащение судна выполнили на Рижской судовой верфи. В кормовой части была сделана площадка для вертолета. В твиндеках третьего и четвертого трюмов устроили каюты, в которых могли разместиться 150 человек. На «Оби» были оборудованы океанологическая, метеорологическая, гидробиологическая, гидрохимическая, эхолотная, геологическая и некоторые другие лаборатории, а также подсобные помещения для хранения научных приборов. Палубу судна оснастили несколькими лебедками, которые позволяли ученым работать с буксируемыми приборами прямо на ходу судна и опускать их до глубины 6000 м во время стоянок в океане. «Обь» могла принимать в трюмы большие запасы топлива и пресной воды. Судно имело мощную радиостанцию и несколько радаров. Все это давало возможность использовать его для длительных и сложных автономных плаваний. В 1973 году во время рейса к антарктической станции Ленинградская в сложных метеорологических условиях «Обь» попала в ледовый плен и дрейфовала 91 день. Это случилось из-за того, что судно вышло в плавание с большим опозданием и оказалось в Антарктике в период резкого ухудшения погоды. Из-за тяжелой ледовой обстановки «Обь» не смогла подойти к берегу, и 23 апреля судно вмерзло в лед. Начался дрейф, который продолжался до 22 июля, когда ледяное поле, державшее «Обь», раскололось. В 1975 году вымпел флагмана антарктического флота перешел к научно-экспедиционному судну «Михаил Сомов». «Обь» перевели на арктические маршруты по Северному морскому пути. А в 1980 году дизель-электроход был списан и передан Министерству геологии СССР, которое использовало «Обь» в буровых работах на шельфе в устье Печоры. Впоследствии судно поставили у острова Колгуев, чтобы превратить его в общежитие для нефтяников. Здесь «Обь» была разбита штормом и выброшена на мель. Много лет некогда знаменитый дизель-электроход лежал на мели, подвергался разграблению охотниками за цветными металлами, горел. В 2009 году «Обь» отбуксировали в Архангельск, где порезали на металлолом.

По морям Антарктики

эти каменные глыбы. Геологи определили, что остров относительно недавно освободился из-под ледникового покрова. Было решено подняться на вершину острова и осмотреть его с высоты. Карабкаясь по каменистым выступам и террасам, участники экспедиции взойшли на вершину, где их ждал сюрприз. Здесь они увидели гурий — небольшую пирамидку, сложенную из камней. В ней обнаружили банку с запиской, из которой следовало, что полтора месяца назад остров посетила Австралийская антарктическая экспедиция. Советские исследователи вернули записку на место, вложив в банку и свое письмо с информацией об экспедиции на «Оби». Покончив со сбором коллекций и оставив на острове гидрологов для точного определения координат, «десантная группа» решила осмотреть и соседний остров, лежавший всего в полумиле отсюда.

Приняв на борт ученых, катер снова вышел в море, и тут исследователи обнаружили, что архипелаг состоит из шести островов.



▲ Императорские пингвины на фоне «Оби»

Все они когда-то были покрыты ледниковым щитом, а по мере отступления ледника постепенно освобождались из многолетнего плена. Как только на поверхности появились их вершины, летнее солнце помогло островам избавиться ото льда. Участники экспедиции направились к самому крупному из островов, низменному и длинному, с большими лежбищами тюленей. Ни с востока, ни с юга подойти к острову

не удалось. Наконец была найдена небольшая бухточка с низким берегом — отличное место для высадки. Та часть острова, которую посетили исследователи, оказалась сложена из огромных окатанных гранитных глыб. В самой высокой точке путешественники сложили гурий, в него поместили записку и корабельный флаг. К катеру возвращались уже в сумерках, забрали гидрологов, оставшихся на первом острове, и в полном мраке вернулись на судно. Погода позволила точно определить координаты обследованных островов. Ни на одной карте из имеющихся в распоряжении экспедиции архипелага не было. «Обь» снялась с якоря и взяла курс на север.

▼ Антарктический айсберг у Земли Эндерби. Музеи Виктории в Мельбурне, Австралия



● У сомнительной земли

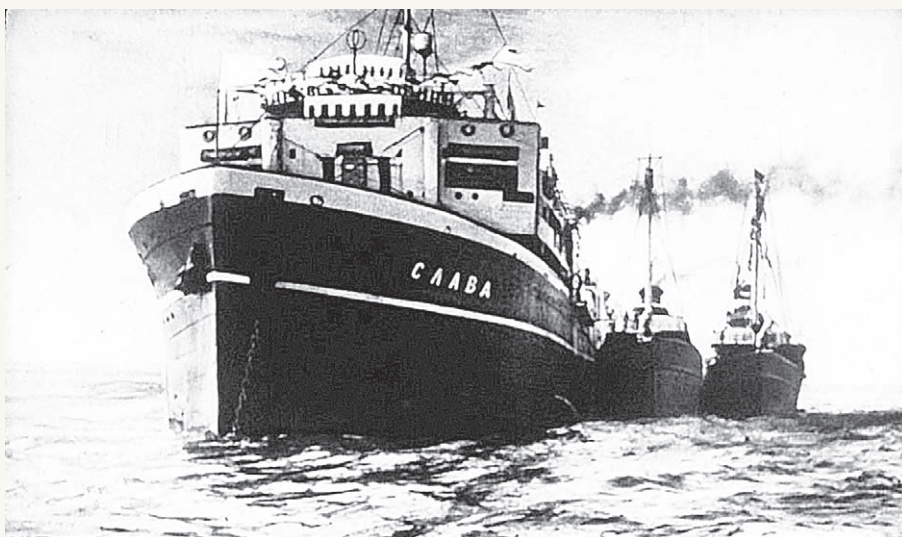
Судно устремилось за пояс плавучих льдов. Оставив за кормой 180 миль, «Обь» вышла в открытый океан. Здесь было заметно теплее, однако работа ученых легче не стала. В этих широтах морское дно уходило на глубину 4000 метров. Поэтому спуск и подъем приборов занимал очень много времени. На одну океанографическую станцию порой уходила половина дня. Закончив исследования,

«Обь» повернула на юго-восток, и экспедиция вновь направилась к Антарктиде, намереваясь подойти к ледяному континенту по 125-му меридиану.

14 марта «Обь» в третий раз приблизилась к антарктическому материку, теперь у Берега Банзаре. Эта часть Земли Уилкса была открыта с самолета в 1930 году Дугласом Моусоном. Но люди еще ни разу здесь не высаживались. В 1936 году поблизости прошла британская экспедиция на судне «Дискавери-2», и ее участники обнаружили «видимость земли», но ничего более определенного сообщить о ней не смогли, а лишь предположили, что возле ледяного берега расположен остров. Так на картах Антарктики появилась отмеченная пунктиром сомнительная Земля Дискавери. И вот 20 лет спустя в этом районе оказалась «Обь», советские исследователи могли разрешить вопрос о существовании острова.

Видимость в этот день была хорошая. Участники экспедиции с борта корабля наблюдали за разнообразными представителями антарктической фауны. Над судном вились небольшие снежные буревестники и капские голуби, на ледяном припае можно было увидеть многочисленных тюленей-крабоедов, в стороне от них — морских леопардов, в полыньях ныряли императорские пингвины, поодаль пускали фонтаны киты.

Посоветовавшись, Корт и Ман решили попытаться обойти Землю Дискавери, чтобы установить, остров это или часть материка, но путь судну преграждали многочисленные айсберги. Проскользнув между двумя ледяными гигантами, «Обь» прошла в бухту и двинулась вдоль ледяного барьера. Карта в этом районе оказалась бесполезна — там, где плыла «Обь», был



▲ Китобойная флотилия «Слава»

КИТОБОИ И НАУКА

Первые исследования в южной полярной области советские ученые начали проводить сразу после окончания Второй мировой войны. В 1946 году была создана китобойная флотилия «Слава», которая вела промысел китов в южной части Атлантического океана. Вместе с китобоями в плавание уходили и ученые. На протяжении многих лет наблюдения в этих труднодоступных районах Земли вели биологи, гидрологи, метеорологи. Суда флотилии были оборудованы приборами для измерения скорости и направления течений, температуры воздуха, атмосферного давления, силы и направления ветра, а также для взятия проб воды, донного грунта, планктона. В 1948 году в составе флотилии появилось научно-поисковое судно. Со временем ученые стали регулярно устанавливать автономные буйки с самописцами течений. Научные исследования в составе китобойных флотилий позволили получить первые большие и разнообразные материалы о состоянии Южного океана.

ВО ВЛАДЕНИЯХ ВЕТРА

Землю Адели, к берегам которой «Обь» подошла в марте 1956 года, называют «полюсом ветров». Действительно, для этой части Антарктики характерны очень сильные ветры, которые дуют почти постоянно и нередко достигают ураганной силы. Среднегодовая скорость ветра в этих местах — 19 м/сек, но часто наблюдаются и ураганы, несущиеся со скоростью 50 м/сек. Шкала Бофорта, по которой меряют силу ветра, здесь оказалась непригодна, поскольку по ее классификации самый жестокий 12-балльный ураган соответствует ветру, мчащемуся со скоростью 29 м/сек. Первым испытал на себе суровый нрав здешней погоды отряд австралийца Дугласа Моусона, который зимовал на мысе Денисона в 1912 году. Исследователи наблюдали чудовищной силы ураганы и смерчи. Ветер поднимал в воздух камни, уносил прочь тяжеленные сани, сбивал с ног людей. В ночь на 5 июля зимовщики зарегистрировали скорость ветра 185 км/час, в порывах она достигала 324 км/час. В какой-то момент казалось, что рухнут стены их дома, сложенные из массивных бревен. Дуглас Моусон писал в дневнике: «Страшный мир пустоты, ярости и ужаса. Мы спотыкаемся и боремся с мраком Стикса. Беспощадный порыв ветра — какой-то мстительный кошмар — бьет, колет, замораживает; колющий снег слепит и душит... Мы открыли проклятую страну. Мы нашли царство пурги и ветров».

Это интересно

По морям Антарктики

обозначен материк. Надвигавшаяся ночь принесла непогоду. Ветер усилился до девяти баллов, началась пурга, ледяной берег скрылся за белой завесой метели, всего за полчаса все палубные надстройки занесло толстым слоем снега. «Обь» шла сквозь шторм вперед, полагаясь только на радиолокатор. Утро не принесло улучшения погоды, и капитан приказал переждать снежную бурю. Судно уткнулось носом в припай, двигатели пустились на полный ход, удерживая «Обь» у ледяной кромки. Воспользовавшись остановкой, ученые, несмотря на ураганный ветер, выполнили еще одну океанографическую станцию. Весь

день прошел в борьбе со штормом, который, казалось, задался целью выдворить экспедицию с этих берегов. Но мощные машины «Оби» держали судно у припая.

Лишь на следующее утро ветер немного ослабел, прекратилась метель, и путешественники увидели перед собой протяженное поле плавучего льда, бесчисленные айсберги и на горизонте — возвышающуюся полосу берегового ледника. «Обь» отошла от припая, исследование неизвестной Земли Дискавери продолжалось.

Улучшение погоды оказалось кратковременным, вновь пошел снег, видимость сократилась до



▲ Чучело пингвина Адели. Музей Виктории в Мельбурне, Австралия

ДОМ МОРСКИХ СЛОНОВ

Остров Маккуори стал примечательной точкой, в которой пересекались маршруты плавания «Оби» и экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева. И на советских ученых, и на их великих предшественников большое впечатление произвели колонии морских слонов, обитающих на острове. Длина тела этих огромных ластоногих достигает 6,5 м, а вес 5 тонн. Молодые морские слоны внешне мало чем отличаются от обычных тюленей. Но с возрастом у самцов вырастает гипертрофированный нос, напоминающий хобот. Максимального размера он достигает на восьмом году жизни. Потревоженные животные обычно издают хриплый и очень громкий рев, способный напугать противника. В XIX веке морские слоны стали жертвой алчности промысловиков, добывающих тюлений жир, и были почти полностью истреблены по всей Антарктике. В 1919 году по предложению Дугласа Моусона остров Маккуори был объявлен заповедником. Популяция морских слонов постепенно начала восстанавливаться и к моменту визита на остров советской экспедиции насчитывала 6000 особей.

Это интересно

нескольких сотен метров. «Обь» продвигалась среди огромного скопления айсбергов, едва ли не поминутно меняя курс. Капитан Ман не отрывался от экрана радиолокатора, отдавая команды рулевому. В конце концов судно вновь пришлось вклиниться в припай, дожидаясь хорошей погоды и видимости.

Трое суток в постоянной борьбе с непогодой экспедиция занималась изучением района Земли Дискавери. «Обь» пересекла Южный полярный круг и 19 марта достигла самой южной точки своего плавания — 66°44' южной широты и 129°09' восточной долготы, которая, если верить имевшимся картам, находилась уже на материке.

Благодаря работам советских исследователей удалось сделать важный вывод: Земля Дискавери — не часть материка в виде полуострова, как это было изображено на некоторых картах, а остров или мелководье, покрытое мощным ледником. С материком ее соединяет ледяная перемычка в виде нагромождения ледяных масс.

▼ Морские слоны острова Маккуори



Эта перемычка не позволила «Оби» пройти между материком и Землей Дискавери. Но советская экспедиция обошла район с трех сторон и обнаружила глубоководный желоб, отделяющий Антарктиду от «сомнительной земли».

● К островам Баллени

21 марта «Обь» снова штормовала в открытом океане. Из записей Евгения Сузюмова: «Ветер 27 м/сек. Сердит и грозен океан. Его поверхность покрыта большими волнами с белыми гребнями, и от обилия этих гребней и пены океан кажется седым. С трудом можно различить нос корабля перед сплошной мутной стеной, в которую направляется «Обь»». С улучшением погоды у путешественников появилась возможность провести океанографические исследования. Однако экспедицию преследовали неудачи. Сначала сломалась буксирная лебедка, и трал, опущенный на глубину 4000 метров, остался на дне. Затем о гранитное дно океана были погнуты две геологические трубки для подъема колонок грунта и утерян дночерпатель, оборвавший трос.

23 марта «Обь» работала в новом районе, на траверзе Земли Адели. Из-за близости Южного магнитного полюса этот участок Антарктики привлекал многих исследователей и был уже неплохо изучен. Береговая линия здесь не преподносила никаких сюрпризов, карты изобиловали и промерами глубин. Однако плавание в этих водах было непростым — магнитные компасы тут стали непригодны, экипажу пришлось полагаться только на гирокомпасы. «Обь» пересекла море Дюмон-Дюрвиля в северной его части. Путь к Земле Адели и Земле Короля Георга V преградили мощные сплоченные льды, не дававшие судну про-



▲ Королевские пингвины на острове Маккуори. Музеи Виктории в Мельбурне, Австралия

биться к югу. Ширина пакового пояса увеличивалась с каждым днем, его северная кромка достигала 63-й параллели.

Покинув море Дюмон-Дюрвиля, экспедиция вышла на юго-западную окраину Тихого океана, оказавшись в море Росса. Здесь путешественники наблюдали айсберги колоссальных размеров, отколовшиеся от шельфового ледника — знаменитого барьера Росса, который занимает площадь, превышаю-

щую размеры некоторых стран. Тихий океан встретил хорошей погодой, ветер наконец успокоился, и «Обь» шла по чистой воде, лишь слегка покачиваясь на пологой океанской зыби.

Вечером 27 марта экспедиция дошла до самой восточной точки своего маршрута — островам Баллени. Этот архипелаг из пяти островов вулканического происхождения лежит на Южном полярном круге. Острова, открытые в 1839 году британской экс-

По морям Антарктики

педицией Джона Баллени, славятся своей неприступностью. Их каменистые берега представляют собой отвесные скалы, высадиться на которые необычайно трудно. «Обь» подошла к самому северному из островов — острову Янг и легла в дрейф. Здесь ученые провели очередную океанографическую станцию, после чего судно двинулось к югу вдоль берега острова.

Наутро, дождавшись, когда стихнет ветер, уляжется волнение на море и улучшится видимость, исследователи отправились на катере к острову Янг. Через несколько минут они уже были неподалеку от берега. «Нашим взорам открылась величественная картина безжизненного, неприступного острова. Мы увидели отвесные скалы высотой в несколько сот метров, нависшие над ними ледники, ущелья, заполненные льдом, сползающим в океан гигантскими языками... По совети говоря, мы чувствовали себя не особенно уютно», — записал капитан Ман. Все попытки высадиться на остров оказались тщетны. Более получаса катер следовал вдоль берега, но везде путешественники видели лишь скалистые обрывы и уходящие ввысь барьеры ледников. Это



▲ Берег одного из островов из группы Баллени. Музеи Виктории в Мельбурне, Австралия

плавание в непосредственной близости от острова оказалось небезопасным — участники экспедиции видели, как с его скал в море сходят снежные лавины, и стали держаться на отдалении. Исследователям не удалось даже подойти к берегу, чтобы взять образцы горных пород и льда. Пришлось ограничиться осмотром острова с моря, затем катер повернул к «Оби».

К концу марта экспедиция прошла вдоль берегов Антарктиды 4000 миль, выполнив 54 океанографические станции. Наступал второй этап плавания — исследования на маршруте острова Баллени — Новая Зеландия. На

этом пути, проложенном вдоль 160-го меридиана, «Обь» должна была пройти над обширной подводной возвышенностью, известной под названием Новозеландский порог.

● На острове Маккуори

Экспедиция продвигалась на север. С каждым днем становилось теплее, и 31 марта «Обь» пересекла пятидесятую параллель. Судну предстоял переход через так называемые неистовые пятидесятые — так моряки прозвали пространство океана в Южном полушарии между 60-й и 50-й параллелями, которое испокон веков славилось ураганными ветрами. Во время плавания «Оби» эти широты подтвердили свою скверную репутацию, и судну пришлось выдержать жесточайшие штормы, во время которых было утрачено несколько научных приборов.

3 апреля «Обь» подошла к небольшому острову Маккуори, где базировалась австралийская научная станция. Накануне капитан Ман отправил запрос о возможности захода на остров. С Маккуори ответили: «Мы считаем за честь посещение вашим судном острова Маккуори. С удовольствием встретимся с вами

▼ Высадка на неизвестные острова у Берега Сабрины





▲ Рубан Игорь Павлович. «Шторм в “ревущих” сороковых широтах». 1958 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

и вашими спутниками. Мы уверены, что посещение острова будет для вас приятным и полезным. Адамс, начальник острова Маккуори».

Дождавшись, когда шторм начал стихать, «Обь» подошла к северо-восточной оконечности острова и бросила якорь в бухте Балкс, там же, где сто с лишним лет назад останавливались корабли первой русской антарктической экспедиции «Мир-

ный» и «Восток». Стоянка «Оби» располагалась в полумиле от острова, и, когда туман рассеялся, путешественники смогли рассмотреть берег, знакомый им по описаниям Беллинсгаузена и зарисовкам художника Михайлова. На воду спустили катер, на нем на остров отправилась небольшая делегация, сопровождаемая завистливыми взглядами оставшихся на «Оби», — всем хотелось побывать на земле, ли-

шенной снега и льда и покрытой зеленой растительностью.

Никакого причала на острове не было, и советские исследователи высаживались прямо в воду. Здесь же, в воде, состоялось знакомство с начальником станции Жаном Адамсом, помогавшим гостям выбраться на берег. Австралийцы приняли радушно — пригласили осмотреть научную станцию, рассказали о ее работе и об истории острова, устроили

По морям Антарктики

в кают-компании дружеский ужин и импровизированный концерт. Беседа затянулась до самого вечера, а шторм, все это время бушевавший в океане, только усилился. Возвращаться на «Обь» было невозможно, и путешественники остались ночевать на берегу.

Наступившее утро улучшения погоды не принесло. Катер, пришедший с «Оби», попытался подойти к берегу, но шторм выбросил его на прибрежные камни. С большим трудом совместными усилиями катер удалось спасти. До судна добирались на вельботе, посадка в который тоже была очень непростой. «Обь» посетили начальник станции Адамс и двое ученых. Вымокших до нитки австралийцев переодели во все сухое и подарили им валенки, которые привели гостей в восторг. Затем им устроили экскурсию по судну, показали его механизмы, трюмы и лаборатории.

После захода солнца, уже в полной темноте, «Обь» покинула остров Маккуори, дав напоследок три прощальных гудка, и взяла курс на север, к берегам Новой Зеландии.

● Гостеприимство антиподов

Это плавание продолжалось несколько дней. Океан наконец успокоился и перестал бушевать, но туманы и густая облачность стали постоянными спутниками экспедиции. 6 апреля в темноте и тумане «Обь» прошла траверз острова Окленд. Небольшие глубины, над которыми пролегал путь судна, позволяли работать быстро. 7 апреля экспедиция выполнила последнюю на этом маршруте океанографическую станцию и полным ходом направилась в Веллингтон. Капитан Ман объявил аврал, и экипаж вместе с научными работниками взялся приводить судно в порядок после долгого и сложного плавания — драить палубы, счищать ржавчину, красить надстройки.

9 апреля «Обь» вошла в пролив Кука, который разделяет Северный и Южный острова Новой Зеландии и бросила якорь в порту Веллингтона. Приход советского судна вызвал колоссальный интерес. На борт «Оби» устремились журналисты, кинооперато-

ры и фотокорреспонденты. Три дня экспедиция пробыла в Новой Зеландии, и все они до отказа были забиты встречами, приемами, лекциями. С советскими исследователями пожелали увидеться премьер-министр Новой Зеландии, члены правительства и парламента, мэр Веллингтона. На борт судна прислали образцы редких растений из Веллингтонского ботанического сада, которых было так много, что кают-компания, где разместили представителей флоры, стала напоминать оранжерею. В порту стояла очередь из желающих посетить и осмотреть советское научное судно, и за два дня «Обь» приняла около 3 тысяч гостей. Вечером 12 апреля экспедиция покинула Веллингтон. Собравшиеся в порту люди провожали «Обь» аплодисментами и пожеланиями счастливого плавания.

Судно направилось в Австралию, в Аделаиду, где капитану было поручено взять груз зерна для доставки его в Европу. Тасманово море встретило жаркой солнечной погодой, плавание осложнял только крепкий встречный ветер. По пути ученые экспедиции продолжали выполнять океанографические станции, пополняя сведения об этом регионе Земли. 21 апреля «Обь» вошла в залив Святого Винсента, а следующим утром с помощью лоцмана поднялась вверх по реке Торренс и ошвартовалась в порту Аделаиды. У причала толпились встречающие — австралийцам не терпелось взглянуть на гостей из далекой страны. Едва участники экспедиции спустились с трапа, как тотчас получили приглашение пообедать у Дугласа Моусона. Это был необычайно приятный сюрприз — о легендарном исследователе Антарктики знали все. Моусон принадлежал к поколению пионеров изучения ледяного континента, был совре-

▼ Карточка радиопочты с изображением дизель-электрохода «Обь» и полярных исследователей





▲ Австралийская научная станция на острове Маккуори. Музей Виктории в Мельбурне, Австралия

менником Амундсена, Скотта, Шеклтона. Несмотря на свой солидный возраст, национальный герой Австралии продолжал преподавать на геологическом факультете университета Аделаиды и участвовал в подготовке программы Международного геофизического года. Встреча, наполненная разговорами об Антарктике, затянулась до самого вечера. А на следующий день Дуглас Моусон посетил «Обь», где с интересом осматривал научные лаборатории и общался с советскими учеными. Это знакомство переросло в дружбу — последние два года своей жизни Моусон поддерживал переписку с Евгением Сузюмовым, Иваном Маном и другими участниками плавания.

Девять дней провела «Обь» в порту Аделаиды. Как и в Веллингтоне, здесь не было отбоя от желающих подняться на борт судна. Экипажу пришлось прини-

мать многочисленных посетителей — на «Оби» за время стоянки побывали 10 тысяч человек. Ученые тем временем знакомились с природой Южной Австралии. В день отплытия в университете Аделаиды был устроен прием в честь советской антарктической экспедиции, а 1 мая «Обь» покинула берега Австралии и взяла курс на юго-запад, к морю Дейвиса. Предстоял еще один этап антарктических исследований.

● Снова на юг

К 8 мая за кормой судна остались «ревушие сороковые». «Обь» шла через «неистовые пятидесятые». Появились первые айсберги и первые гонцы Антарктиды — голубые буреветники, парящие над кораблем. Становилось все холоднее, реже показывалось солнце, океан мрачнел, хмурилось небо. Снова путешественники облачились в ватники, сапоги и меховые

шапки. Утром 11 мая «Обь» пересекла шестидесятую параллель и продолжила путь прямо на юг со скоростью 12 узлов. Все так же встречались одиночные айсберги, но кромки льда по-прежнему не было. Радистам удалось установить связь с Мирным, и теперь участники плавания узнавали все последние новости о жизни антарктической станции прямо от Сомова, который приглашал их в гости. Но капитан Ман вспоминал слова Дугласа Моусона, сказанные им, когда он узнал, что «Обь» снова идет на юг: «Не было случая, чтобы в такое время года у берегов антарктического материка плавали корабли. Вас ожидает тяжелое плавание...»

12 мая «Обь» прошла шестьдесят третью параллель, а кромки льда по-прежнему не было. Но близость полярного круга чувствовалась — день стал совсем коротким, ночи удлинились. Не переставая шел снег,

По морям Антарктики

укрывший толстым слоем палубу и надстройки судна. На поверхности океана появились тонкие пластинки молодого льда. Над «Обью» кружили антарктические буревестники. В 16 часов стемнело. Посовещавшись, Корт и Ман решили сделать стоянку до утра, чтобы выполнить в этом месте длительную океанографическую станцию. На судне включили прожекторы и яркие палубные люстры. Заработали лебедки, и работа пошла. Геологи приступили к спуску на дно 24-метровой грунтовой трубки. Еще никто никогда не делал ничего подобного в Антарктике, поэтому за ними с волнением следили все участники плавания. Спуск и подъем прошли благополучно. Экспедиции удалось получить колонку грунта длиной почти 15 метров — рекорд не только для вод Антарктики, но и для всего Южного полушария. Это была большая удача, которая позволила заглянуть в геологическую историю Антарктики примерно на миллион лет. Другие научные отряды тоже отлично справились — биологи смогли опустить планктонную сетку до глубины 2700 метров, а гидрологи провели полную серию наблюдений и получили сведения о температуре воды на разных глубинах. Несколько раз Корт

и Ман разговаривали по радиотелефону с Мирным, зимовщики сообщали, что ледовая обстановка позволит судну дойти до Берега «Правды». Но сроки поджимали — было необходимо доставить в Гамбург груз зерна до конца июня и при этом выдерживать очень плотный график океанографических работ.

Рассвет застал «Обь» в дрейфе, до Берега «Правды» оставалось не более 200 км, но радиogramмы, полученные из Главсевморпути, напоминали об обязательствах по доставке груза. На поход к Антарктиде времени не оставалось. Из Мирного решили послать к «Оби» самолет, чтобы сбросить почту — это была последняя возможность выслать письма родным перед долгой зимовкой. В полет отправился знаменитый полярный летчик Иван Черевичный на самолете Ли-2. Вскоре участники экспедиции услышали гул моторов. Из-за густого тумана разглядеть самолет не удалось. Черевичный сделал несколько кругов над «Обью» и сообщил по радио, что машина сильно обледенела, поэтому ему придется подняться выше. Справившись с обледенением, Черевичный вновь приступил к снижению. Дважды на бреющем полете проходил он над судном, и только третий заход оказался успешным.

▼ Участники экспедиции во время визита в университет Аделаиды



▲ Дуглас Моусон и Владимир Корт на борту «Оби» во время стоянки советского судна в Аделаиде

Из воспоминаний Евгения Сузюмова: «Самолет идет прямо на корабль, и, кажется, вот-вот заденет его мачты. И в тот самый момент, когда самолет был прямо над кораблем, от него отделился маленький комочек и полетел вниз. Все бросились к левому борту. Мешок с развевающимся красным лоскутом пролетел над кораблем и, казалось, что упадет прямо на нас. Но его отнесло ветром, и, почти коснувшись борта, он упал на льдину всего в расстоянии одного метра от борта. Немедленно спущен шторм-трап, и через две минуты мешок с почтой на палубе».

● Через Индийский океан

«Обь» повернула на север. Последней точкой антарктического маршрута должен был стать остров Кергелен в южной части Индийского океана. Судно шло со скоростью 9–10 узлов, периодически останавливаясь для океанографических работ. 14 мая исследователи много времени потратили на поиски таинственной банки Грибб. На морских картах

КЛАДЕЗЬ ВИТАМИНОВ**Это интересно**

Острова архипелага Кергелен с давних пор славятся в изобилии произрастающей на них капустой. Растение обнаружила экспедиция Джеймса Кука в 1776 году. Кергеленская капуста считалась отличным противочинготным средством. Поэтому в былые времена моряки судов, проходящих мимо архипелага Кергелен, непременно высаживались на островах и запасались этим растением. Капуста богата витамином С и калием. Ее наружные листья очень острые на вкус, напоминают хрен, а розеточные — кресс-салат. Растение отлично приспособилось к суровому субантарктическому климату — оно хорошо переносит холода и сильнейшие ветры. Отсутствие насекомых-опылителей тоже не стало препятствием для процветания на архипелаге, так как капуста принадлежит к самоопыляющимся растениям. По достоинству кергеленскую капусту оценили кролики, завезенные на острова и едва ее не уничтожившие.



▲ Заросли кергеленской капусты. Музей Виктории в Мельбурне, Австралия

в этих местах было обозначено мелководье с глубинами 300–500 метров. Но в указанных координатах ничего подобного не нашлось — везде эхолот показывал глубину около 4 километров. Из Москвы пришло указание форсированно следовать в Гамбург, сократив океанографические исследования. Корт и Ман вновь засели за карты, чтобы проложить оптимальный маршрут.

До сих пор экспедиции везло с погодой, ведь обычно Антарктика в это время года очень сурова. Но 19 мая океан наконец проявил свой нрав, и «Обь» попала в жесточайший шторм. Из путевого журнала экспедиции: «Ветер достигает силы 30 м/сек. Высота волн 10–13 м, судно испытывает сильную килевую качку и периодически бортовую, принимает много воды на палубу. Временами крен достигает 32°».

До острова Кергелен оставалось 70 миль. Оттуда на «Обь» пришло приглашение посетить французскую научную станцию и просьба взять с собой почту остающихся на зимовку полярников. Приглашение было принято, и 20 мая «Обь» приблизилась к острову. Несмотря на шторм и сильную качку экспедиция смогла выполнить в этих местах две океанографические станции. На сей раз удача улыб-

нулась биологам — в их сети попали несколько белокровных рыб, о существовании которых в Антарктике никто не знал.

Штормовым утром 21 мая «Обь» подошла к острову Кергелен и, войдя в залив Морбиан, встала на якорь напротив обсерватории Порт-о-Франс. Французы встретили судно салютом, «Обь» ответила длинными гудками. На катерах участники экспедиции добрались до острова, объявленного заповедником. Радужные хозяева показали гостям свою станцию, научные павильоны и жилые помещения. С особенной гордостью французы демонстрировали подсобное хозяйство. На этом суровом острове, расположенном в субантарктическом поясе, они ухитрились выращивать овощи, разводить овец, свиней, кур и уток, содержать коров и пони. В честь гостей был устроен обед. Корт и Ман пригласили французов на «Обь», и те не преминули воспользоваться возможностью побывать на советском научном судне. Расставались уже поздним вечером. Подняв якорь и дав три громких гудка, «Обь» покинула залив Морбиан и взяла курс на север. Участники экспедиции попрощались с Антарктикой. Впереди был путь домой.

За время антарктического плавания на участке от моря Дей-

виса до островов Баллени «Обь» прошла свыше 4000 миль и более 10 раз форсировала плавучие льды. В этой части маршрута ученые выполнили 57 океанографических станций, почти 3500 миль «Обь» прошла с эхолотным промером, и 90 миль побережья было охвачено радиолокационной съемкой. Участники экспедиции существенно уточнили и исправили карты морей Антарктики, береговой линии островов и материка. В результате их работ кардинальные изменения претерпели карты глубин морей Дейвиса и Дюрвиля, а также акваторий, омывающих Берег Нокса и Берег Сабрина. Усилиями экспедиции был собран большой материал по океанографии Южного океана, рельефе, тектонике, геологическому строению и геологической истории его дна. Советские исследователи впервые обнаружили на дне антарктических морей глубоководные желоба. Непрерывные метеорологические наблюдения дополнили знания о климате Антарктики. Также были получены новые данные о проявлениях жизни в антарктических водах и их биологической продуктивности. Биологи описали несколько неизвестных науке видов морских организмов.

❖ «Человек, привыкший с молодых лет к путешествиям, не успокоится никогда. Что-то всегда зовет его в дорогу, он тоскует о пространстве, лежащем за горизонтом, и... какое-то чувство подсказывает ему — там ждет его что-то новое, неизведанное...»

А. Трёшников



ГЛАВА 4

В КРАЮ ЛЕДЯНОГО БЕЗМОЛВИЯ

4.1 ХОЗЯИН ДВУХ ПОЛЮСОВ. АЛЕКСЕЙ ТРЁШНИКОВ	96
Арктическая юность	97
В самых высоких широтах	98
Во главе полярной науки	100
4.2 В ГЛУБЬ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА	102
В небывалый поход	102
Первая проба	104
Разгружать и строить	106
Трагедия на ледяном барьере	109
Беспокойные дни	110
Суровая реальность	111
Вынужденное отступление	112
Через ледовые трещины	114
Полярные будни и обширные планы	115
Штормовое предупреждение	117
Антарктическая кулинария	118
Тягачи идут на юг	119
Комсомольская. Второе рождение	121
Только вперед	122
В снегах Антарктиды	124

4.1 ХОЗЯИН ДВУХ ПОЛЮСОВ. АЛЕКСЕЙ ТРЁШНИКОВ

Алексей Федорович Трёшников вполне мог бы стать идеальным прототипом путешественника из романа прошлого. Человек богатырского телосложения, неумной энергии и отчаянной храбрости — он одинаково уверенно чувствовал себя на дрейфующих льдах Арктики и на ледяных просторах Антарктиды. Он был не только великолепным организатором экспедиций, но и настоящим ученым, открывавшим все новые горизонты познания. Встав во главе полярной науки, Трёшников окружил себя талантливой молодежью и создал целую школу исследователей, которые продолжили дело его жизни.

Алексей Федорович Трёшников родился 14 апреля 1914 года в небольшом селе Павловка Симбирской губернии в бедной крестьянской семье. С самого раннего детства мальчик мечтал о путешествиях и нередко в своих грезах уносился далеко от родных мест. В сельской школе учился охотно, а его любимым занятием стало чтение. Как-то раз на чердаке полуразрушенного помещичьего дома в куче мусора и хлама он нашел целую кипу книг. Среди них была и книга о полярных путешествиях. «Спрятавшись в зарослях лопухов, я с упоением читал увлекательные страницы о том, как где-то на Севере люди на собачьих упряжках пересекали ледники

и торосы, голодали, жевали кожаную обувь, жили в хижинах из снега, замерзали и все же стремились вперед к какой-то цели. Все эти подлинные события далекой жизни завораживали и привлекали», — вспоминал Трёшников.

В школе Алексей всегда был на хорошем счету, смывленный и любознательный мальчик тянулся к знаниям. Он отучился пять лет, поработал в колхозе, затем, окончив курсы, сам стал учителем, а в 16 лет даже был назначен директором школы начальных классов. В 1932 году будущий полярник приехал в город Пушкин Ленинградской области, где поступил в Сельскохозяйственный институт.

Юность Трёшникова пришлась на годы небывалого интереса к Арктике, когда только начиналось освоение Северного морского пути, строились полярные станции, прокладывала первые воздушные трассы арктическая авиация. Репортажи о полярных экспедициях не сходили со страниц газет и журналов. Перспектива участия в этой огромной, сложной и интересной работе захватила и Трёшникова. В 1934 году он поступил на геолого-почвенно-географический факультет Ленинградского университета, выбрав специальность морского гидролога. Алексею повезло — лекции по океанографии в ту пору читал выдающийся ученый, президент Русского географического общества, академик Юлий



▲ Начальник дрейфующей станции «Северный полюс-3» Алексей Трёшников

Михайлович Шокальский. По состоянию здоровья свои занятия он проводил у себя на квартире. «Мы очень любили бывать на этих лекциях, — вспоминал Алексей Федорович. — На длинном столе в просторном рабочем кабинете к нашему приходу он раскладывал книги по океанографии, географические карты, атласы. Юлий Михайлович регулярно получал от учреждений и своих друзей-ученых из-за границы новинки океанографической и географической литературы». Постепенно вокруг знаменитого ученого сформировался кружок студентов-гидрологов, а его любимым учеником стал Трёшников, который

▼ Юношеская фотография Алексея Трёшникова



выделялся своей целеустремленностью и неумейной жаждой знаний. Как-то во время занятий Шокальский, шутя, сказал студентам: «Если среди вас есть Герой Советского Союза, то это — Трёшников». Пройдет меньше десяти лет, и слова академика окажутся пророческими. Помимо Шокальского своими учителями Трёшников называл Петра Петровича Ширшова, Владимира Юльевича Визе, Николая Николаевича Зубова. Все это были маститые ученые, исследователи Арктики, об-



▲ Медаль «За оборону Советского Заполярья», которой был награжден Алексей Трёшников

▼ Алексей Трёшников в кабине самолета в поисках льдины, подходящей для дрейфующей станции



▲ Профессор Юлий Михайлович Шокальский с группой студентов. В нижнем ряду справа Алексей Трёшников

ладавшие широким кругозором, огромной эрудицией, научной прозорливостью и интуицией. Эти качества во многом унаследовал и Алексей Федорович.

● Арктическая юность

По окончании четвертого курса, летом 1938 года, Алексей Федорович впервые оказался в Арктике, где в качестве практиканта он участвовал в небольшой гидрологической экспедиции на мотоботе «Иван Папанин», которая занималась промерами в восточной части

Карского моря. «Мне нравилась морская стихия, штормовое море. Гребни волн, разбивавшиеся с грохотом о борт нашего деревянного суденышка... вызывали во мне не страх, а восторг и восхищение», — писал об этом путешествии Трёшников. Материала, собранного им во время практики, с лихвой хватило на дипломную работу. Окончив университет и получив специальность океанолога, Алексей Федорович стал сотрудником Арктического научно-исследовательского института, где ему

ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ

Когда Алексей Федорович решил сам возглавить поход на Южный геомагнитный полюс, этому решительно воспротивились врачи. Много лет куривший Трёшников страдал от постоянных приступов кашля, и медики справедливо опасались, что тяжелейший переход в условиях антарктического высокогорья может закончиться для него плачевно. А курильщиком он был заядлым — с трубкой или папиросой не расставался никогда. Даже в Антарктиду он взял целую коллекцию трубок. Оказавшись перед такой дилеммой, Трёшников раздумывал недолго — бросил курить в одночасье. Вскоре перестало болеть горло, прошел и кашель. Врачи, пораженные поступком начальника экспедиции, дали «добро» на его участие в небывалом походе. А Алексей Федорович больше никогда не прикасался к табаку.

Это интересно

В краю ледяного безмолвия

довелось провести большую часть своей жизни.

В первый же год работы в институте он вновь отправился в Арктику — его назначили старшим гидрологом в длительную экспедицию на Новосибирские острова. Алексею Федоровичу предстояло изучить проливы Дмитрия Лаптева и Санникова. Это новое испытание Севером Трёшников выдержал с честью. Чего только не было в этой экспедиции — ее участники занимались строительством полярной станции, совершали многокилометровые лыжные походы по дрейфующим льдам, страдали от суровых морозов и пурги, голодали, оказывались в ледяной воде. Но несмотря на все лишения, Трёшников впоследствии говорил, что это были его самые яркие впечатления: «Никогда больше уже не испытывал той остроты переживаний, как в ту зимовку, когда впервые удалось осуществить мечту далекого детства». Работу экспедиции прервала война — 25 июня 1941 года пришла радиограмма о нападении фашистской Германии на Советский Союз. «С началом войны как-то внезапно кончилась моя юность», — вспоминал Алексей Федорович.

▼ Алексей Трёшников после возвращения со станции «Северный полюс-3»



Участники экспедиции прибыли в Игарку, где ожидали отправления на фронт. Но Трёшников и его товарищи оставили в Арктике — с началом войны резко возросла потребность в ледовом прогнозе и метеосводках. С востока страны в порты Мурманска и Архангельска пошли караваны судов, груженных сырьем, необходимым для фронта — вольфрамом, молибденом, медью. Люди отчаянно нуждались в информации о ледовой обстановке и прогнозе погоды. Без этих сведений не мог обходиться и воюющий Северный флот. Эта нелегкая работа легла на плечи полярников, среди которых был и Алексей Трёшников — в 1943 году он стал начальником ледового патруля, который на моторно-парусном боте «Мурманец» обследовал кромку льда в Карском море и море Лаптевых, в районе Новой Земли. Война в Арктике тогда была в разгаре. «Фашистские самолеты и подводные лодки пытались нарушить работу полярных станций», — писал Трёшников. — Зажигательными снарядами с подводных лодок гитлеровцы сожгли станцию мыса Желания на северной оконечности Новой Земли, станции на мысе Стерлегова и на острове Правды



▲ Герой Социалистического Труда Алексей Трёшников

в юго-восточной части Карского моря; ежедневно обстреливали с самолетов другие станции». Трудностей, лишений и опасностей выпало на его долю в военные годы не меньше, чем у тех, кто сражался на фронте, о чем свидетельствуют полученные Алексеем Федоровичем награды: «За работу в Арктике», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией».

● В самых высоких широтах

Лишь в 1944 году Трёшников вернулся в Ленинград и по окончании войны защитил диссертацию. А в конце 1940-х годов ему довелось принять участие в крупных исследованиях Арктики — Алексея Федоровича назначили руководителем научных отрядов в высокоширотных воздушных экспедициях «Север-2» и «Север-4». Во время этих работ группы ученых в течение нескольких месяцев высаживались с самолетов на дрейфующие льды, проводили необходимые наблюдения и отправлялись в следующую намеченную точку. Таким образом, исследованиями была

охвачена очень большая территория Заполярья, в том числе и те участки Арктики, о которых имелись лишь самые скудные сведения. Участники этих экспедиций изучили район полюса относительной недоступности, острова и льды Центральной Арктики, составили карту ледового покрова от архипелага Новая Земля до острова Врангеля и к северу до 83-й параллели. Отряду Алексея Трёшникова посчастливилось открыть одну из вершин гигантского подводного хребта, который, как выяснилось, пересекает Северный Ледовитый океан. Он был назван хребтом Ломоносова и оказался частью огромной подводной горной страны, обнаруженной в ходе последующих экспедиций. Хребет Ломоносова стал крупнейшим географическим открытием в Арктике в середине XX века. За успешную работу в высокоширотных воздушных экспедициях Алексей Трёшников был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

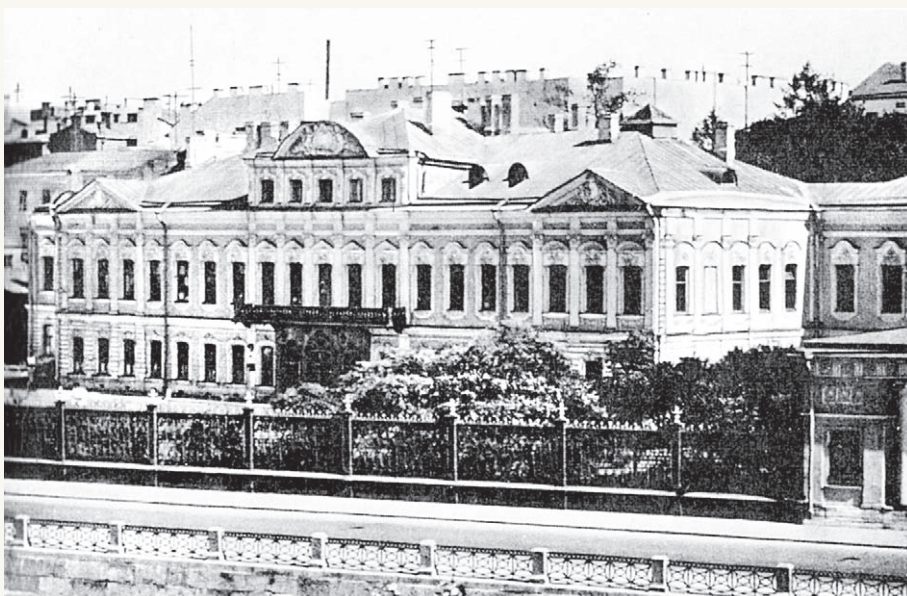
Советские исследования в Арктике расширялись, и в 1954 году Алексей Федорович стал начальником дрейфующей станции «Северный полюс — 3». В те времена такие экспедиции считались делом небывалым. До Трёшникова работать на дрейфующих льдах доводилось лишь папанинской четверке и полярникам Михаила Сомова. Для экспедиции в океане была выбрана льдина толщиной три метра. 14 апреля 1954 года, в день сорокалетия Трёшникова, станция приступила к работе. Дрейф длился 376 дней. Зимовка далась нелегко, весной 1955 года исследователь записал в дневнике: «Теперь, когда полярная ночь в прошлом, даже трудно представить себе ее бесконечность и тишину. Временами смотришь на торосы вблизи лагеря и думаешь: могли бы мы перенести все



▲ На станции «Северный полюс-3» во время подвижки льдов



▲ Строительство дрейфующей станции



▲ Здание Арктического и Антарктического научно-исследовательского института

В краю ледяного безмолвия

это еще раз?» За время дрейфа льдина прошла около 2000 км. Участники экспедиции собрали большой материал о тогда еще плохо изученных районах Центральной Арктики: данные по земному магнетизму, погодным условиям, ионосфере, рельефу дна Северного Ледовитого океана. Работа станции «Северный полюс — 3» положила конец спорам о генеральной схеме дрейфа льдов Арктического бассейна.

Опыт, полученный Алексеем Федоровичем во время его северных экспедиций, оказался бесценным при работе в Антарктиде. В 1955 году Советский Союз стал участником большой международной программы исследования Антарктики. К Южному материку была направлена экспедиция, создавшая на берегу континента научную станцию Мирный. Начальником Второй комплексной антарктической экспедиции стал Алексей Трешников. Перед ним была поставлена еще более сложная цель — приступить к изучению внутренних районов Антарктиды и организовать на Южном геомагнитном полюсе постоянно действующую полярную станцию. Работать

▼ Директор Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Алексей Трешников



▲ Почтовая марка России, посвященная Алексею Трешникову

▼ Золотая медаль Русского географического общества имени А.Ф. Трешникова, учрежденная в 2014 году



участникам экспедиции пришлось в самых труднодоступных и суровых местах Земли — на безжизненном плато ледяного континента, в условиях жесточайших морозов и высокогорья. Наверное, только Алексею Федоровичу, с его железной волей, непререкаемым авторитетом и колоссальным опытом, эта задача была по силам. Для того чтобы преодолеть 1500 километров по ледникам Антарктиды, полярникам пришлось организовать по пути следования промежуточные базы с горючим, аэродромы и временные станции. 16 декабря 1957 года вездеходы Второй комплексной антарктической экспедиции вышли в район Южного геомагнитного полюса Земли. Здесь Трешников создал ныне знаменитую станцию Восток.

● Во главе полярной науки

В 1960 году Трешников стал директором Арктического и Антарктического научно-исследовательского института. Он значительно расширил его научную работу, и под руководством Трешникова институт превратился в крупнейший центр полярных исследований. Мировое признание получила программа «Полярный эксперимент» — едва ли не самая масштабная серия научных наблюдений, предпринятых по инициативе Алексея Федоровича в высоких широтах, в ходе которых впервые были получены фундаментальные данные о круговороте вод в Арктическом бассейне, о течении западных ветров, огибающем Антарктиду, об особенностях взаимодействия океана и атмосферы в полярных областях Земли.

Административная работа не мешала Трешникову заниматься и наукой — из-под его пера вышли 150 научных работ, и в 1964 году ему была присуждена докторская степень. А в конце 1960-х годов под его редакцией был издан Атлас Антарктики — капитальный труд, вобравший в себя итоги работы сотен советских ученых. Находил Алексей Федорович время и для популяризации науки, он опубликовал целую серию книг о выдающихся полярных исследователях. Его монография

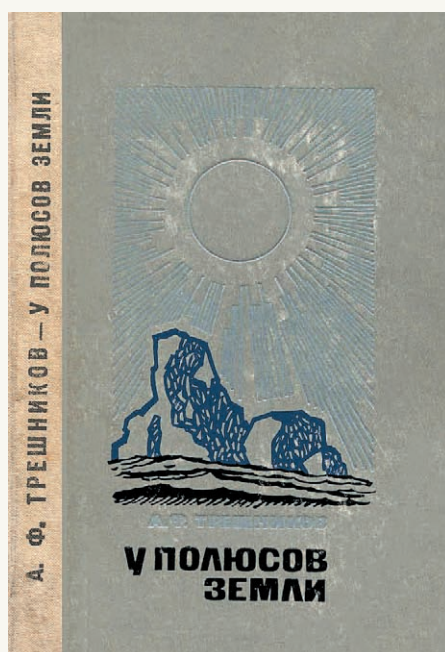
«История открытия и исследования Антарктиды» удостоилась золотой медали имени Литке Географического общества СССР.

Но кабинетным ученым Трёшников так и не стал. В одной из своих книг он писал: «Человек, привыкший с молодых лет к путешествиям, не успокоится никогда. Что-то всегда зовет его в дорогу, он тоскует о пространстве, лежащем за горизонтом, и... какое-то чувство подсказывает ему — там ждет его что-то новое, неизведанное». Каждую весну и осень ученый отправлялся инспектировать дрейфующие станции. В 1963 году он руководил перелетом в Антарктиду двух самолетов Ил-18. В 1967-м вновь работал в Антарктике, возглавив 13-ю советскую антарктическую экспедицию. А в 1973 году Трёшникову довелось стать начальником спасательной экспедиции на исследовательском судне «Профессор Зубов» и эвакуировать полярников с дизель-электрохода «Обь», который был затерт льдами у берегов Антарктиды.

В 1977 году Алексей Федорович был избран президентом Географического общества СССР, а тремя годами позже — действительным членом Академии наук СССР по отделению океанологии, физики атмосферы и географии.

Последним местом работы Трёшникова стал Институт озераедения Академии наук, директором которого он был назначен в 1982 году. Восемь лет своей жизни Алексей Федорович отдал этому новому для него направлению работы. Сферой его научных интересов стали методы рационального природопользования и сохранение природных ресурсов крупнейших озер Советского Союза: Ладожского, Онежского, Ильмень, Балхаш, Иссык-Куль.

Умер Алексей Федорович Трёшников 14 ноября 1991 года.



▲ Книги, написанные Алексеем Трёшниковым

Он похоронен на кладбище в Комарове, рядом со своим лучшим другом и коллегой Михаилом Михайловичем Сомовым. Надгробием выдающегося полярника стал огромный склонивший голову пингвин, высеченный из камня, привезенного из Антарктиды.

Именем Трёшникова назван залив в южной части моря Дей-

виса, на берегу которого расположена антарктическая обсерватория Мирный. Его имя носит также малая планета 3339, открытая в 1978 году. В 2011 году в Санкт-Петербурге спущено на воду научно-экспедиционное судно «Академик Трёшников», которое занимается обеспечением Российской антарктической экспедиции.

4.2 В ГЛУБЬ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

12 декабря 1956 года к берегам Антарктиды вновь подошла «Обь». На смену зимовавшим полярникам прибыла Вторая антарктическая экспедиция. Ее возглавлял закадычный друг Сомова Алексей Трёшников. В Мирном царила радостная суматоха, а Сомов с Трёшниковым у самовара обсуждали планы работы. Алексею Федоровичу не терпелось поскорее приступить к исследованию глубинных районов шестого материка. Сомов, хлебнувший лиха на ледниках Антарктиды, советовал другу быть осмотрительнее.

• В небывалый поход

Главной задачей Второй советской антарктической экспедиции стало создание внутри-материковой научной станции Восток на Южном геомагнитном полюсе Земли, в полутора тысячах километров от Мирного. Строительство станции Восток было предусмотрено программой Международного геофизического года, который начинался уже в июле 1957-го. Все понимали, что дело это невероятно сложное, даже небывалое. Чтобы добраться до геомагнитного полюса, исследователям предстояло пройти огромное расстояние по самым суровым местам нашей планеты — пересечь антарктическую пустыню,

где царит космический холод, а ураганы чудовищной силы могут длиться несколько суток подряд, где нет никаких ориентиров и гигантские ледниковые трещины способны поглотить целый караван гусеничных машин. Прежде чем отправиться в такой путь, предстояло провести огромную подготовительную работу. Достичь намеченной цели можно было, только создав промежуточные базы для хранения горючего, запчастей и продовольствия.

Работа в столь сложных условиях потребовала и новой техники. В распоряжении Трёшникова было четыре самолета Ли-2, оснащенных турбокомпрессорами. Эти устройства на-

гнетали воздух в моторы, что позволяло двигателям сохранять мощность при полетах на больших высотах внутри континента. Экспедиция также получила десять вездеходов АТТ — артиллерийских тяжелых тягачей, отличавшихся очень большой мощностью и проходимостью. Существенно увеличился и личный состав — на зимовку оставались 188 человек. Вместе со Второй экспедицией в Антарктиду прибыл большой отряд строителей — нужно было срочно возводить в Мирном жилые дома, научные павильоны, вспомогательные помещения, а также строить домики на санях для внутриконтинентальной станции. Но прежде чем приступить к подготовке похода в глубь Антарктиды, требовалось разгрузить «Обь», а затем и еще два судна — дизель-электроход «Лена» и теплоход «Кооперация», которые только вышли в плавание и везли грузы, необходимые экспедиции.

«Обь» стояла километрах в двадцати от берега, ей предстояло форсировать льды, окружавшие подходы к станции, чтобы выйти к рейду Мирного и начать разгрузку. На это нужно было не менее десяти дней. Дабы не терять время, судно стали разгружать вертолетами, а во время стоянок и тракторами. Так на материк перевезли свежее продовольствие, стройматериалы, два самолета. А в ночь на 17 декабря на берег перегнали все пять тягачей, которые были на борту «Оби».

▼ Швартовка к ледяному барьеру



Алексей Федорович, не мешкая, решил отправиться в пробный поход за несколько десятков километров от Мирного. Вышли вечером 18 декабря на двух тягачах. К одному из них прицепили пару саней — на первые загрузили 7 тонн дизельного топлива, на вторые поставили походный домик. В кузове вездехода разместили еще 5 тонн горючего. Перед самым выходом погода резко ухудшилась, но откладывать старт не стали. Первым делом предстояло миновать зону глубоких трещин, которые окружают Мирный со всех сторон. Лишь в одном месте гляциологи смогли найти безопасный проход. К нему и устремились тягачи. Из воспоминаний Трёшников: «С первого взгляда трещины выглядят совсем невинно, безопасно, шириной всего в несколько десятков сантиметров. Но это лишь тонкие, хрупкие мосты. Заглянешь в такую трещину или пролomiшь мост — и видишь широкие провалы бездонной глубины. Лед по краям их яркосиний, переходящий дальше в холодный, сказочный фиолетовый цвет. Из глубин веет холодом. В такой трещине не только человек, но и 22-тонная машина тягача вряд ли задержится». Ледовые трещины — одна из главных проблем всех антарктических переходов. Размеры таких разломов колоссальны — в них может провалиться сразу несколько идущих друг за другом вездеходов. Как правило, эти ледовые пропасти занесены снегом и разглядеть их практически невозможно. Выручает авиация. С воздуха они видны хорошо, и пилоты по радио сообщают штурманам вездеходов об опасности. Но самолеты могут помочь не всегда, и тогда полагаться приходится на удачу. А если она отвернется, то падать в такую трещину можно, как говорят



▲ Прибытие Второй советской антарктической экспедиции к берегам ледяного континента



▲ Встреча участников двух советских антарктических экспедиций в Мирном

▼ Алексей Трёшников и Михаил Сомов в Мирном у самовара



В краю ледяного безмолвия

полярники, «до конца геологии». Но в этот раз все обошлось благополучно — тягачи прошли 30 километров, и здесь полярники сгрузили топливо и повернули обратно.

Результаты похода не порадовали Трёшникова. В рыхлом снегу тяжело нагруженные тягачи оставляли глубокую колею, в которой вязли прицепленные к ним сани. Стало ясно, что тягачи пойдут не так быстро, как хотелось бы и со значительно меньшим количеством груза, чем планировалось.

28 декабря «Обь» пробилась себе дорогу во льдах и встала в двух километрах от Мирного, пришвартовавшись к припаю. Гидрологи промерили толщину льда между судном и берегом. Она оказалась равной примерно полутора метрам, но встречались участки, где лед был почти в два раза тоньше. Разгружаться в таких условиях было рискованно, но лучшего варианта не нашлось. С этого дня вереница тракторов непрерывно курсировала между «Обью» и берегом, перевозя на материк многочисленные экспедиционные грузы. Работа шла



▲ Смена экспедиционных составов двух советских антарктических экспедиций

круглосуточно. Люди трудились в две смены по 12 часов, успевая заниматься еще и своими прямыми обязанностями.

● Первая проба

Тем временем Трёшников задумал новый поход. Важно было проверить ходовые качества тягачей на антарктическом плато. Поэтому Алексей Федорович решил отправиться на станцию Пионерская, которую создала Первая антарктическая экспедиция. В маршрут снарядили че-

тыре тягача. В кузове одной из машин строители соорудили теплый походный домик — балок. В нем разместили навигационное и штурманское оборудование, радиостанцию, газовую плиту и нары на три спальных места. Тягачи и сани загрузили продовольствием и бочками с горючим, и 29 декабря полярники отправились в путь. На 44-м километре от Мирного один из тягачей пришлось оставить из-за поломки двигателя. К трем другим машинам прицепили по трое саней и продолжили поход. Новый 1957 год встретили, поднимаясь на плато, получили многочисленные поздравительные телеграммы. 1 января полярники миновали 100-й километр, и начались поля высоких застрогов — твердых снежных гребней, на которых машины нещадно бросало из стороны в сторону. Поднялась метель, видимость пропала, и идти приходилось только по компасу. Тягачи забирались все выше и выше. Люди начали ощущать высоту — любая работа давалась с трудом, всех мучила одышка. А работать приходилось много. От жестокой болтанки на застругах ломались бруссы, закрепляющие бочки с горючим. Груз нередко выва-

▼ Выгрузка тягачей с палубы «Оби»



ливался из саней. Тогда нужно было останавливаться и крепить бочки заново. 3 января разразилась свирепая пурга. Машины были вынуждены остановиться на 150-м километре от Мирного. Из путевого дневника Трёшников: «Ветер несет сплошной поток снега. Последний перед остановкой участок пути был ужасен. Частые заструги высотой до 1,5 метра. Пришлось идти на самой маленькой скорости, иначе все разлетится на куски от ударов по жестким ледяным "кочкам"... Сани занесло. Над ними сугроб. Тоже нельзя долго стоять на одном месте. А ветер гудит и гудит, подгоняя тучи снега. Прямо ад какой-то! И это в разгар лета в Южном полушарии! Но ждать дольше нельзя. Если сугробы над санями уплотнятся, их тогда не вытащить».

4 января двинулись дальше при почти полном отсутствии видимости. Снова пошли поля застрогов, снова машины било и трясло, ломались сани, вываливались бочки. Много времени уходило на устранение поломок, часто приходилось останавливаться, чтобы заново укрепить груз. В условиях продолжающейся метели ориентировались по радиокомпасу — Алексей Федорович постоянно поддерживал связь с Пионерской и Мирным. Наконец 7 января 1957 года в 1 час 30 минут по местному времени цель похода была достигнута — тягачи Второй советской антарктической экспедиции пришли на станцию Пионерская, где их встретили зимовавшие здесь полярники.

После отдыха и разгрузки санно-гусеничного поезда тягачи заправили топливом и маслом, и утром 8 января машины отправились обратно в Мирный. Налегке шли без задержек, останавливались только чтобы поесть и поспать. Когда тягачи



▲ Теплоход «Кооперация» у берегов Антарктиды

ЦАРСТВО МОРОЗА

Восток стал первой научной станцией, расположенной столь далеко от побережья Антарктиды. Наблюдения, проведенные уже в первые годы существования станции, убедили ученых, что это одно из самых суровых мест на земном шаре. Станция Восток — это полюс холода Земли. Здесь зафиксирована самая низкая температура на нашей планете — минус 89,2. Сорокаградусные морозы на Востоке считаются оттепелью, большую же часть года температура не поднимается выше минус 60. При таких сверхнизких температурах свойства многих знакомых нам веществ и материалов меняются совершенно. Например, железо при минус 80 становится хрупким, как стекло, а дизельное масло надо рубить топором, бензин не воспламеняется, даже если в него опустить горящий факел.

Это интересно

▼ «Обь» на рейде Мирного



В краю ледяного безмолвия

прошли 150 километров, выглянуло солнце. Воспользовавшись хорошей видимостью, участники похода вышли на свой старый след и пошли по нему. Поздним вечером 10 января машины были уже в 100 километрах от Мирного. Отсюда начинался спуск с плато к морю. Температура поднялась до $+1^{\circ}$, снег сделался мокрым, и в нем тягачи вязли. Уже в окрестностях Мирного погода вновь испортилась — в густой пелене тумана скрылись все ориентиры. Впереди была зона гигантских трещин и узкий проход между ними, где любая ошибка могла стоить жизни. Помогла авиация — летчики указали Трёшникову безопасный путь, и 11 января поход был завершён, люди благополучно вернулись в Мирный.

Поход на Пионерскую многому научил, но и добавил вопросов, которые предстояло решить, прежде чем отправиться в глубь ледяного континента и создать там станцию Восток. Алексей Федорович исписал целый блокнот заметками о расходе топлива, оптимальной ширине гусениц, недочетах в креплении грузов, ориентировании на местности, организации движения санно-гусеничного поезда.

● Разгружать и строить

В то время как тягачи Трёшникова возвращались с Пионерской, «Обь» закончила разгрузку и к рейду Мирного подошел теплоход «Кооперация». Он причалил к сильно уменьшившемуся небольшому участку припая, который таял прямо на глазах. И без того рыхлая поверхность льда сильно страдала от гусениц тракторов, круглые сутки перевозивших грузы. Разгрузка становилась все более опасной. От работы в дневное время пришлось отказаться — ночью



▲ Во время разгрузки «Оби»



▲ Тягачи и вездеходы на ледяном припаяе во время разгрузки «Оби»

▼ Разгрузка «Оби»



подмораживало, и лед приобретал большую прочность. Но надо было спешить, в Мирный направлялось еще одно судно — дизель-электроход «Лена», в трюмах которого находились тысячи тонн грузов, необходимых экспедиции.

На берегу все это время шли строительные работы. На скалах, окружающих Мирный, возводили дома и помещения для научных наблюдений. Но главные силы строителей направили на сооружение походных домиков — балков. Часть из них предназначалась для станции Комсомольская, промежуточной на пути к Южному геомагнитному полюсу. Трёшников планировал создать ее примерно в 750 километрах от Мирного. Комсомольской предстояло стать опорной базой для походов в глубь континента. Балки для Комсомольской делали с таким расчетом, чтобы там, где остановится санно-гусеничный поезд, можно было

быстро установить домики и сразу приступить к работе по научной программе. Одновременно строился и поезд для похода на геомагнитный полюс. По мнению Алексея Федоровича, он получался очень громозд-

ким. Действительно, в домиках, установленных на тягачи и сани, нужно было разместить внушительный набор оборудования — радиостанцию и навигационные приборы, сейсмоакустическую станцию для измерения толщи-

▼ Прощание с «Обью»



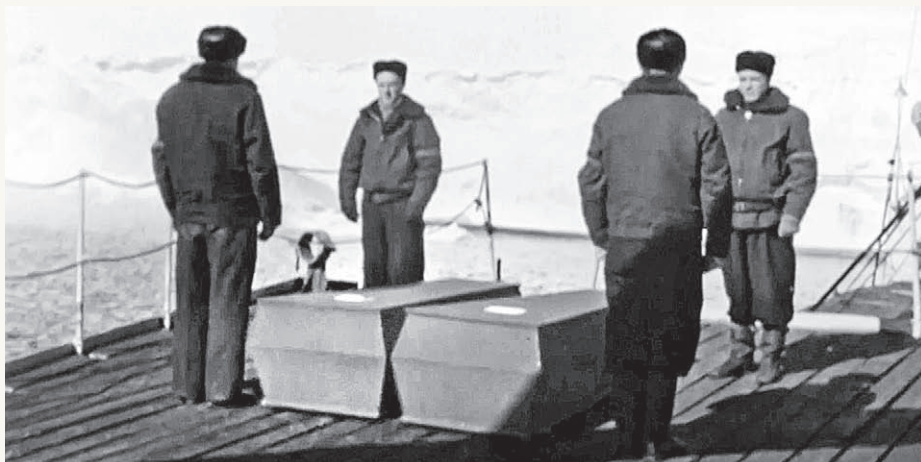
▼ Митинг в Мирном по поводу начала работы Второй советской антарктической экспедиции



В краю ледяного безмолвия

ны льда, походный буровой станок, гляциологическую лабораторию, дизели с генераторами, электрокамбуз, аварийную электростанцию, да еще и предусмотреть жилые помещения для работы и отдыха.

19 января завершилась разгрузка «Кооперации», и Трёшников вздохнул с облегчением. Но радоваться было рано — в тот же день шторм взломал остатки припая, и теперь Мирный остался без «причала». 22 января пришла долгожданная «Лена». На ее борту было около 2000 тонн авиационного бензина и дизельного топлива, четыре тягача, два самолета Ли-2, два самолета Ан-2, многочисленные приборы и научное оборудование. Алексей Федорович вспоминал: «Мы еще не представляли себе реально, как будем выгружать громоздкий груз на берег. С каждым днем все больше и больше обваливался барьер, у его подножия обнажались огромные гранитные скалы, и трудно было найти место, где бы корабль мог вплотную пришвартоваться к ледяному обрыву».



▲ Похороны Николая Буромского и Евгения Зыкова

Это интересно

КАТАСТРОФА НА ПОЛЮСЕ ХОЛОДА

12 апреля 1982 года — самый страшный день в истории Востока. Сгорела дизель-электростанция, в огне погиб ее начальник Алексей Карпенко. Пожар случился ночью. Огонь пытались остановить огнетушителями, снегом, сбить брезентом. Все было напрасно. Вскоре электростанция остановилась. Нет тепла, нет света, нет радиосвязи. Мороз под 70. Только пламя пожара освещало Восток. В дизельной вспыхнули емкости с топливом — несколько тонн горящего масла и соляра. На десятки метров поднялся над станцией столб огня и дыма. Ветер стал относить пламя на основной запас топлива — 300 тонн солярки. За цистернами находился склад продуктов. Загорись все это, шансов выжить не останется. Тем временем семидесятиградусный мороз делал свое дело. Очень скоро стены помещений покрыл иней. Станция могла окончательно заледенеть. Надо было немедленно дать хоть немного тепла. Бросились делать и устанавливать печки-капельницы, выбивать отверстия в стенах домов, чтобы вывести трубы от печек, перетаскивать продукты и лекарства, боящиеся холода.

Ветер переменялся, и пламя отнесло в сторону от уже готовых взорваться емкостей с топливом. Отогрели радиостанцию, и удалось завести старый маленький дизель. Только успели сообщить о случившемся, как связь опять прервалась. Но полярникам было ясно, что помочь не сможет никто. Им предстояло пережить самую суровую на Земле зиму. Печки кое-как согревали помещения, на стенах намерзал лед. Спали в полной полярной экипировке. Старый движок был ненадежным, его включали лишь на два часа, чтобы могла работать радиостанция. В остальное время единственным источником света становились самодельные свечи. Большая часть продуктов замерзла, воду приходилось экономить, потому что после пожара снег вокруг станции был покрыт гарью. Однако даже в этих условиях работа станции не прекратилась. Уже на следующий день после пожара Восток начал передавать метеосводки. Вероятно, работа и спасла людей, она не позволила им опустить руки и поддаться отчаянию. Прибывшая весной смена отстроила Восток заново.



▲ Рубан Игорь Павлович. «Похороны погибших участников КАЭ АН СССР. Антарктида. 1957 г.». 1958 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

● Трагедия на ледяном барьере

Первым делом решили переправить на берег самолеты. В 200 километрах к западу от Мирного летчики нашли низкий шельфовый ледник, край которого оказался ниже палубы «Лены». Туда и перегнали судно, быстро и безопасно выгрузили самолеты. Здесь же, на леднике, механики собрали машины и вскоре весь авиаотряд экспедиции был в Мирном. Удачно прошла и выгрузка тягачей — ря-

дом с Мирным в стене барьера прорубили два выезда и по ним многотонные машины сошли на берег. Но когда приступили к разгрузке бочек, барьер обвалился. Массы льда и снега рухнули в воду, увлекая за собой сани и людей. К счастью, никто не пострадал, но разгружаться в этом месте было невозможно. Для работы стали использовать понтон и вертолет, однако их грузоподъемность оказалась слишком мала. Нужно было срочно искать решение проблемы, короткое

антарктическое лето подгоняло, времени оставалось все меньше.

Наконец капитан «Лены» Александр Ветров предложил поставить судно к одному из участков барьера, где можно было пришвартоваться. Все осознали, что это огромный риск — здесь часто случались обвалы. Рисковали и люди, работавшие на барьере, и капитан, судно которого могло оказаться погребенным под многотонной лавиной. Гляциологи срезали взрывом самую ненадежную часть барьера,

В краю ледяного безмолвия

и 1 февраля «Лена» встала под разгрузку. А вечером 3 февраля случилась катастрофа. Из дневника Трёшникова: «Мы были в Мирном. В 21 час 45 минут с приемной дежурный радист сообщил по телефону:

— Сейчас звала “Лена”, предупредила о срочном аварийном сообщении и замолчала...

Мы немедленно сели в дежурный вездеход и помчались к месту выгрузки. “Лена” стояла, носом упершись в барьер. Вокруг плавали крупные и мелкие куски льда, обвалившиеся с берега... Вместе с бочками и льдом в воду упало 9 человек. Катер, стоявший у борта, и спущенные на воду вельботы всех выловили. Двое оказались мертвыми — гидрограф Н.И. Буромской и студент Высшего ленинградского инженерно-морского училища имени адмирала Макарова — Е.К. Зыков». 12 февраля с согласия родственников их похоронили на скалистом островке рядом с островом Хасуэлл.

● Беспокойные дни

Несмотря ни на что, 13 февраля разгрузка «Лены» была завершена. В тот же день Первая антарктическая экспедиция сдала свою вахту. А 14 февраля «Лена» и «Кооперация» покинули Мир-



▲ Подготовка санно-гусеничного похода

ный, и в поход вышел санно-гусеничный поезд для организации станции Комсомольская.

Трёшников остался в Мирном. Дни и ночи начальника экспедиции были заняты бесчисленными хлопотами и волнениями. В своем дневнике он записал: «...в экспедиции заботы и вопросы насыщают окружающую атмосферу, и от них не уйти ни днем, ни ночью, ни во время бодрствования, ни во время сна». Десятки людей работали за пределами Мирного — на Пионерской, в Оазисе, в полевых группах, в гляциологическом отряде, в походе на Комсомольскую. Дважды в сутки они

выходили на связь с Алексеем Федоровичем. И не было дня, чтобы не возникали непредвиденные вопросы и ситуации. Больше всего Трёшникова беспокоили санно-гусеничные поезда — слишком поздно закончилась разгрузка экспедиционных судов, уже надвигалась зима, а поезд на Комсомольскую только вышел в поход, поезд на Восток и вовсе еще продолжал строиться.

В эти февральские дни 1957 года начальник экспедиции с особым вниманием следил за продвижением поезда, шедшего для создания станции Комсомольская. Всем самолетам,

▼ Строительство балков для внутриконтинентальных походов



летавшим на Пионерскую, было приказано сообщать, где находится поезд, связываться с ним по радио и уточнять его местоположение. Наконец полярники благополучно добрались до станции Пионерская, где и остановились на несколько дней для ремонта — тягачам и саням крепко досталось при походе по застругам.

28 февраля в путь двинулся и поезд станции Восток. В поход вышли пять тягачей. На первом участке, где снег был особенно рыхлым, их сопровождали пять тракторов. Трёшников проводил поезд до 54-го километра, где располагался склад с горючим, а затем на тракторах вернулся в Мирный.

● Суровая реальность

Между тем поезд станции Комсомольская, покинув Пионерскую, шел уже по совершенно неизведанным местам, продвигаясь в глубь антарктического плато. Поднимаясь все выше, поезд покинул зону постоянных ветров. Стояла тихая солнечная погода. Неприятным сюрпризом для полярников стал очень большой расход топлива на этих высотах — он вдвое превышал все предварительные расчеты. 5 марта Трёшников получил от



▲ В санно-гусеничном походе

начальника поезда еще менее утешительное сообщение: «... начиная с 330-го километра от Пионерской — рыхлый, как песок, снег, тягачи и сани вязнут в нем, часто буксуют, движение сильно замедлилось, а расход горючего увеличился». Последний участок пути оказался невероятно трудным, и люди, и машины выбились из сил. 7 марта тягачи все же вышли в заданную точку, и полярники приступили к сооружению станции. Но цена этого успеха была очень высока — поезд израсходовал почти весь запас топлива, по дороге пришлось бросить двое саней

с продовольствием и запасной одеждой. Алексей Федорович, обескураженный таким итогом, решил лететь на Комсомольскую, чтобы на месте решить, что делать с этой станцией.

9 марта в полет отправились четыре самолета, груженные бочками с топливом. Ориентировались по хорошо заметному следу, оставленному на снегу поездом, и вскоре были на месте. Комсомольская встретила 50-градусным морозом. Из дневника Трёшникова: «Выгружаем из самолетов бочки с горючим. Очень сильно чувствуется высота и мороз. От малейшего физического напряжения захватывает дух. Ломит в висках и бешено колотится сердце». Начальник экспедиции осмотрел станцию и тягачи, поговорил с людьми. Обстановка выглядела сложной. Алексею Федоровичу нужно было возвращаться в Мирный и принимать какое-то решение. Но попытки подняться в воздух оказались безуспешны — лыжи самолетов не скользили по рыхлому снегу, взлететь смогла лишь одна машина. Трёшников и экипажи трех самолетов остались ночевать на Комсомольской в надежде, что утром пригреет



В краю ледяного безмолвия

солнце и снег уплотнится. Однако с восходом солнца ничего не изменилось — самолеты ревели моторами, поднимая винтами огромные снежные вихри, но не трогались с места. Пришлось перед каждой машиной разводить костры, намораживать ледяное поле, а потом тягачами затаскивать на него самолеты. Лишь после этого Трёшникову удалось улететь.

По пути в Мирный сделали остановку на Пионерской для дозаправки. Здесь уже стоял поезд, шедший для организации станции Восток. Алексей Федорович рассказал полярникам, какие трудности их ожидают впереди и попросил ежедневно сообщать о расходе топлива. Напоследок он добавил, что, возможно, им придется создать временную станцию, не доходя до намеченного района.

● Вынужденное отступление

...Зима надвигалась неумолимо. В Мирном все реже проглядывало солнце, ураганный ветер, пурга и поземка стали постоянными спутниками полярников. А в глубине континента уже царил лютый холод. С Комсомольской сообщали о морозах, переваливших за шестидесятиградусную отметку. К 18 марта поезд станции Восток прошел 635 километров от Мирного. Горючее было на исходе, на морозе часто ломались двигатели, в рыхлом снегу даже мощные тягачи вязли и не могли тянуть сцепку из двух саней. Не желая рисковать людьми, Трёшников приказал поезду остановиться и создать временную станцию Восток-1. Вскоре стало очевидным, что и станцию Комсомольская придется консервировать. Доставить туда самолетами необходимый запас топлива и продовольствия оказалось невозможно. Каждый полет



▲ Тягачи Второй советской антарктической экспедиции в походе

▼ Первый обед на станции Комсомольская





▲ Рубан Игорь Павлович. «Станция Оазис Бангера. Антарктида. 1958 г.». ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

на Комсомольскую был сопряжен с огромным риском. Самолеты взлетали со станции с невероятным трудом, часто после взлета из-за низких температур не убирались шасси, радиоконпасы работали ненадежно, и нередко пилоты вели свои машины вслепую. Скрепя сердце, Трёшников приказал вывезти людей с Комсомольской. Для него, не привыкшего отступать перед трудностями, это было очень тяжелое решение. Эвакуация оказалась непростой и растянулась на несколько дней — самолеты, добравшись до Комсомольской, никак не могли взлететь, но 25 марта все по-

лярники станции Комсомольская вернулись в Мирный.

Между тем в Мирном продолжались строительные работы и научные наблюдения. Не отставала и станция Оазис, расположенная среди каменистых холмов. Усилиями Второй антарктической экспедиции она была превращена в настоящую обсерваторию, где велись исследования по метеорологии, актинометрии, сейсмологии, земному магнетизму. Гляциологический отряд, работавший на маршруте Мирный — Пионерская, исследовал свойства и толщину ледникового покро-

ва. Геологи выполнили обследование и съемку оазисов Бангера, Грирсона, Лангнесет. Биологи изучили лишайниковую растительность и животный мир острова Хасуэлл, окрестностей станции Оазис и обсерватории Мирный. Геодезисты произвели аэрофотосъемку 200 тысяч квадратных километров, которая стала основой для составления подробных карт материка.

5 апреля на рейд Мирного прибыла «Лена», а на следующий день — «Обь». Суда должны были забрать зимовщиков первой смены, строителей и всех, кто приехал в Антарктиду только на

В краю ледяного безмолвия

летний сезон. 7 апреля оба судна ушли. Началась зимовка Второй антарктической экспедиции.

• Через ледовые трещины

Главной заботой Алексея Федоровича в эти дни стало снабжение научных станций. По воздуху и по земле на Пионерскую, Восток-1 и Оазис забрасывали дополнительные запасы топлива и продовольствия для нормальной зимовки. Апрель в Мирном отмечился чередой снежных штормов. Как пишет Трёшников: «...в моем дневнике каждый день скучные, однотонные записи: “Пурга, ветер ураганной силы”». В конце апреля из-за непогоды едва не случилось несчастье. Санно-гусеничный поезд, занимавшийся снабжением станции Восток-1, возвращался в Мирный. Когда тягачи миновали Пионерскую, видимость упала до нуля. Непрерывно бушевала пурга, поезд шел только по счислению, не имея точных координат. Вечером 28 апреля в Мирный пришла срочная радиограмма: поезд попал

в зону трещин где-то в верховьях ледника Хелен. Несколько трещин проскочили, не заметив их в темноте. Но затем один из тягачей провалился и повис, зацепившись за стенки трещины. Полярники просили сделать воздушную разведку и помочь найти безопасный выход. На рассвете самолет вылетел в указанный район. Из воспоминаний Трёшникова: «Через полчаса увидели поезд. Один тягач действительно висел в трещине, сильно накренившись назад... Часть тягачей перескочила эту трещину, часть остановилась перед ней. А впереди, по ходу движения поезда — открытая трещина в несколько десятков метров шириной. С самолета было видно, что ее ширины и бездонной глубины более чем достаточно, чтобы целиком поглотить поезд со всеми санями и сооружениями». Выбраться можно было только назад, но для этого предстояло вновь пересечь несколько трещин. С самолета сбросили карточку со схематическим изображением ледовых разломов.

Вскоре участники похода сообщили по радио, что тягач, висевший в трещине, удалось вытащить, но провалился другой. В конце концов вытащили и его и нашли надежный снежный мост через ближайшую трещину. С наступлением темноты работы прекратили. А утром, пользуясь данными воздушной разведки, выбрали в безопасное место. 1 мая поезд пришел в Мирный. Встречать его вышли все свободные от вахт. Наградой прибывшим полярникам стала баня и праздничный ужин в каюткомпании, где в этот вечер было много смеха и веселья.

Жизнь в Мирном шла своим чередом. Работали полярники по заведенному распорядку. В 7:30 радисты по местному радио объявляли подъем. С 8:00 до 9:00 — завтрак, после которого все расходилось по своим рабочим местам. С 13:00 до 14:00 — обед. Рабочий день продолжался до ужина, его время наступало в 19:00. После ужина в каюткомпании крутили кино. Правда, все фильмы быстро успели

▼ Рубан Игорь Павлович. «Улица Ленина в Мирном». 1957 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»





▲ Рубан Игорь Павлович. «Станция Пионерская. Антарктида. 1957 г.». 1958 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

посмотреть, и теперь полюбоившиеся показывали по второму и третьему разу. Многие вечерами с увлечением играли в домино. Три раза в неделю по вечерам выходила радиогазета — сообщения о разных новостях и рассказы о работе экспедиции. В 23:00 объявлялся отбой.

А 1 июня экспедиция едва не лишилась своего начальника. В этот день Трёшников и его заместитель Георгий Матвейчук отправились на обход станции. Заодно решили осмотреть, в каком состоянии находится выезд с барьера на припай. Подошли к краю барьера и, когда Трёшников сделал еще один шаг, снег

под ним рухнул. Алексей Федорович так описал то, что происходило дальше: «Инстинктивно раскинув руки, я попытался зацепиться за край трещины. Но плечевой сустав левой руки не выдержал тяжести моего тела, ощутив сильную боль в руке, я полетел вниз. Пролетев метра три, я уперся ногами в один край трещины, а головой в другой край и задержался в таком положении с вывихнутой в плечевом суставе рукой... Дальше вниз трещина расширялась, а в самом низу на расстоянии 15 метров виднелась вода. Значит, я попал в приливную трещину между барьером и снежным надувом.

“Стоит мне только пошевелиться, и я полечу в ледяную воду”, — промелькнуло у меня в голове». Матвейчук побежал на станцию за помощью. Вскоре примчались люди, перебросили через трещину несколько досок и с помощью веревки вытянули Трёшникова из ледовой западни.

● Полярные будни и обширные планы

Наступил июнь, который в Антарктике соответствует декабрю Северного полушария. Световой день стал еще короче, а в Мирный все чаще наведывались пурга и свирепые метели. Но даже в суровые зимние месяцы рабо-

В краю ледяного безмолвия

та экспедиции продолжалась. Гляциологи не раз летали на гору Гаусса, остров Дригальского, в бухту Депо. Гидрологи изучали лед и течения на рейде Мирного, продолжались наблюдения и на других станциях. Не забывали и Пионерскую, Восток-1, Оазис — самолеты регулярно сбрасывали с воздуха необходимые полярникам грузы. В мастерской и гараже механики ремонтировали тягачи и тракторы, готовя машины к предстоящим походам. Но иногда эту размеренную жизнь нарушали чрезвычайные происшествия. 10 июня начальник станции Восток-1 сообщил, что заболели два полярника, нужна срочная эвакуация. Полеты в это время года с посадкой в глубине материка были делом неслыханным. И все же пилоты начали готовиться к вылету. Тем временем на Востоке-1 надо было создать взлетно-посадочную полосу. Для этого на шестидесятиградусном морозе предстояло расконсервировать и завести тягач, чтобы с его помощью укатать снег. Когда все было готово, Мирный накрыла пурга. Лишь 26 июня летчики смогли выполнить этот небывало опасный полет, благополучно доставив больных полярников в Мирный.



▲ Вездеход в ледяной трещине

ПОЛНАЯ ИЗОЛЯЦИЯ

На семь месяцев в году станция Восток оказывается полностью отрезанной от внешнего мира. С марта по сентябрь люди, работающие на станции, должны рассчитывать лишь на себя. Связь только по радио, поэтому, что бы ни случилось, ни самолеты, ни вездеходы до Востока добраться не смогут. Раз в год, летом, на станцию приходит санно-гусеничный поезд, и это всегда событие. Прибывших по старой традиции встречают хлебом-солью. Правда, попробовать каравай удастся редко — на морозе хлеб моментально превращается в камень. Но все же мороз — это не самое сложное для тех, кто живет на Востоке. Станция расположена на высоте 3500 метров, воздух здесь разрежен, давление понижено. Такие условия переносятся очень тяжело. Физическая работа требует напряжения всех сил. Новичкам рекомендуют первые несколько дней поменьше двигаться, чаще лежать. Санитарные рейсы на Восток — не такая уж редкость. Порой даже физически крепкие люди, уже работавшие в высокогорье, не выдерживают акклиматизации. Диагноз, как правило, один — гипоксия, острая горная болезнь, иногда воспаление легких. В любом случае требуется срочная эвакуация на побережье. В полете больного обычно сопровождает врач.

Это интересно

▼ Санно-гусеничный поезд идет сквозь пургу



За каждодневными делами Трёшников не забывал о главной задаче экспедиции — строительстве станции Восток на Южном геомагнитном полюсе Земли. Перспективы предстоящего рейда обсуждались не раз. Был проанализирован опыт всех прошлых внутриматериковых походов. В конце июля Алексей Федорович собрал Ученый совет экспедиции. В кают-компани собралась все свободные от вахт полярники. Коллективными усилиями они выработали план большого весенне-летнего похода. Залогом его успеха

должны были стать совместные действия наземного транспорта и авиации. Решили, что необходимо еще до начала основного похода завезти на 150-й километр от Мирного большое количество топлива, чтобы поезд мог двигаться дальше с таким же запасом горючего, как при старте с основной базы. К приходу тягачей на Пионерскую с помощью самолетов надо было создать там еще один склад топлива, чтобы восполнить израсходованное. То же самое предполагалось сделать при проходе станции Восток-1. Далее поезд должен был проследовать на Комсомольскую. Здесь полярникам предстояло подготовить взлетно-посадочную полосу для приема самолетов на лыжах, построить станцию с надежной радиосвязью и метеослужбой, чтобы использовать Комсомольскую как главную промежуточную базу при полетах на геомагнитный полюс. Отсюда несколько тягачей должны были выйти дальше на юг и на полпути между геомагнитным полюсом и Комсомольской организовать топливный склад. Затем всем машинам предстояло налегке вернуться на Восток-1, забрать все его сооружения и людей и отправиться на геомагнитный полюс.

Ученый совет одобрил этот план, началась тщательная подготовка к походу. Продолжился ремонт тягачей, дополнительно утеплялись жилые и служебные помещения, заново усиливались водила саней, сцепы поезда и крепеж грузов. В одном из кузовов построили походную электростанцию и электрокамбуз.

● Штормовое предупреждение

За несколько месяцев, проведенных на ледяном континенте, жители Мирного привыкли к по-



▲ Заготовка льда для получения пресной воды

стоянным штормовым ветрам, жестоким метелям и пурге, которая могла не униматься несколько суток кряду. Но ураган, разразившийся в ночь с 14 на 15 августа, был не сравним ни с чем. Вечером метеорологи обратили внимание на странное поведение барографа — стрелка прибо-

ра прямо на глазах пошла резко вниз, затем скакнула вверх, а потом снова вниз. Вскоре задул ветер неистовой силы. Стены домов содрогались под его напором. По станции летали поднятые в воздух доски, куски фанеры, пустые бочки. Начальник экспедиции по радио категорически запре-

▼ Проводы санно-гусеничного поезда, идущего к Южному геомагнитному полюсу Земли



В краю ледяного безмолвия

тил выходить из помещений. Из дневника Трёшникова: «...ураган гремел, сметая все, что не было закреплено. Через каждые 15 минут по радио объявлялась сила ветра: порывы до 40 метров в секунду, затем до 45, к полуночи свыше 50 метров в секунду».

Под утро перестала работать передающая радиостанция. Мирный остался без связи. Где-то был порван силовой кабель, и группа радистов, обвязавшись веревками, вышла искать повреждение. Оказалось, что чем-то снесло эстакаду, по которой были проложены провода. Радисты предположили, что ветер протащил через эстакаду самолет. На аэродром отправились летчики. В жуткой снежной круговерти они добрались до стоянки своих машин и обнаружили, что на месте нет двух самолетов Ли-2 — тросы державших их ледовых якорей оборваны. Радисты и электрики восстановили силовую линию, а с рассветом ветер стал стихать. Удалось найти и самолеты. У одного были повреждены консоли крыльев, у другого сломана стойка шасси.

▼ Алексей Трёшников во время похода



▲ Во время санно-гусеничного похода гляциологи закладывают взрывчатку для проведения сейсмических работ

К вечеру ураган стих, установилась тихая ясная погода. Но последствия шторма пришлось ликвидировать еще несколько дней.

● Антарктическая кулинария

В середине августа подготовка санно-гусеничного поезда на Южный геомагнитный полюс шла полным ходом. Продумывалось все до мелочей. Алексею Федоровичу приходилось ре-

шать массу возникающих вопросов — от необходимого количества топлива до того, чем кормить людей в походе. Чтобы приготовить пищу в санно-гусеничном поезде, нужно было обладать цирковыми навыками. Во время похода машины трясет так, что посуда начинает жить своей жизнью. Да и большая часть маршрута проложена через высокогорье, где из-за низкого давления еда готовится в несколько раз дольше. Трёшников вспомнил, что в Сибири на базарах во время морозов молоко, бульоны и щи продавали в замороженном виде. Этот опыт и решили использовать. На камбузе готовили десятки литров куриного бульона и замораживали его в здоровенных кастрюлях. Эти бульонные ледяные глыбы вытряхивали из кастрюль и заворачивали в пергамент. Наморозили еще и сотни вареных и жареных кур и несколько тысяч готовых котлет. По своей прошлой работе в Арктике Алексей Федорович знал, что в полярных экспедициях часто основной пищей были пельмени. Этот нехитрый продукт отлично хранился на морозе. После целого дня нелегкого пе-

рехода достаточно было вскипятить котелок воды, бросить туда пельмени — и через несколько минут горячий сытный ужин готов. В Мирном объявили аврал — на лепку пельменей приглашались все желающие. В качестве поощрения каждому, кто трудился на этом поприще, выдавалось 100 граммов водки. Готовых приобщиться к кулинарному искусству оказалось так много, что пришлось отбирать самых квалифицированных. Тот, кто не мог за вечер слепить больше 500 штук, изгонялся с камбуза навсегда. 36 тысяч пельменей было изготовлено к началу похода!

Во второй половине сентября на 150-м километре создали первый склад горючего. Часть саней с грузом отбуксировали за 54 километра от Мирного. Эти небольшие походы выявили неполадки в работе тягачей, которые срочно принялись устранять. Наконец вся подготовка была завершена и Трёшников объявил, что поезд для организации станций Комсомольская и Восток выходит из Мирного 8 октября. Возглавить этот поход он решил сам.

● Тягачи идут на юг

Утром 8 октября шесть машин выстроилось в колонну. Проводить участников похода вышло все население Мирного. Взялись в небо зеленые ракеты, и поезд отправился в путь. Вечером того же дня тягачи добрались до 54-го километра. Здесь прицепили к каждой машине по двое саней и пошли дальше, постепенно поднимаясь по склону на плато.

На пяти тягачах были установлены теплые щитовые балки со спальными местами. В головной машине размещались еще рация и навигационное оборудование. Кузов одного из тягачей был загружен дизельным маслом и запчастями, а в другом помещался дизель-генератор и камбуз.



▲ Тягачи, буксующие в рыхлом снегу



▼ Остановка в пути для проведения научных наблюдений



В краю ледяного безмолвия

Наутро задула пурга, двигались, словно в молоке, часто останавливаясь, чтобы проверить, все ли тягачи на месте. На замыкающей машине установили вторую рацию, откуда периодически сообщали: «Следуйте вперед, все тягачи в колонне».

Едва улучшилась погода, пошли быстрее, но поломка одной из машин заставила остановиться. Пришлось запрашивать запчасти в Мирном. Из-за непогоды самолет долго не мог вылететь к поезду, и вынужденная стоянка растянулась почти на трое суток. Лишь вечером 12 октября тягачи продолжили свой путь, и вскоре поезд добрался до первого склада топлива на 150-м километре. Пополнив запас горючего, полярники двинулись дальше.

Температура опустилась до минус 30. Поверхность снега, отполированная ураганными ветрами до блеска, приобрела твердость бетона. Затем начались поля застругов. Из дневника Трёшникова: «Заструги перед Пионерской жесткие, частые. На первой скорости трясет невероятно. Никто не может спать при такой тряске. “Зубы дракона”, “преддверие ада” — называют водители такую поверхность. Пришлось, чтобы пообедать и отдохнуть, остановиться, не дойдя до Пионерской всего лишь 20 километров».

На Пионерскую поезд прибыл 16 октября. Здесь нужно было сделать паузу. Тягачам требовался технический осмотр и ремонт — большинство машин еще осенью выработали гарантированный заводом моторесурс, да и жесточайшие условия эксплуатации не добавляли «здоровья» двигателям. А кроме того, на Пионерской предстояло дозаправиться и загрузить в кузова тягачей бочки с горючим. Как и было предусмотрено планом похода, летчики забросили на станцию внушитель-

ный запас топлива и приступили к его доставке на Восток-1.

23 октября санно-гусеничный поезд покинул Пионерскую и пошел дальше на юг. Полярников встретила сильная поземка, морозный туман и очень плохая видимость. Алексей Федорович вспоминал: «Ветер, метель, ни-

чего не видно. Поверхность — сплошные заструги и свежие снежные сугробы. То одна, то другая машина зарывается в снег. Много времени уходит на вытаскивание друг друга...» За пять часов прошли лишь 12 километров. К вечеру разыгралась такая пурга, что пришлось

▼ Изучение образцов льда в санно-гусеничном походе



остановиться, собрав все машины вместе. Водитель одного из тягачей решил встать поближе к электростанции и, отъехав на несколько метров от поезда, тотчас заблудился. Поиски пропавшей машины длились два часа. Одну за другой Трёшников и его спутники пускали ракеты, но все было тщетно. Когда видимость на мгновение улучшилась, тягач обнаружили всего в 20 метрах от поезда. Более суток длилась пурга. Вынужденную стоянку полярники использовали для метеорологических и магнитологических наблюдений.

К 26 октября поезд был уже в 500 километрах от Мирного. Установилась ясная солнечная погода, но с заходом солнца температура падала до минус 50. На таком морозе сильно досталось водителям и механикам. От постоянной тряски и низких температур часто ломались водила и сцепки сеной, их приходилось постоянно менять. Но поезд продвигался вперед. 29 октября в вечерних мглистых сумерках участники похода увидели огни ракет Востока-1, и вскоре тягачи, вздымая клубы снежной пыли, вошли на территорию станции.

На следующий день Трёшников осматривал помещения — электростанцию, жилой дом и кают-компанию с электрокамингом, радиостанцию, аэрологический павильон, радиолокатор. Все строения были занесены снегом выше окон. Вскоре предстояло все хозяйство станции откопать, прицепить к тягачам и перевезти на 800 километров южнее.

Поздним вечером 31 октября поезд двинулся в сторону законсервированной Комсомольской. Сотрудники, оставшиеся на Востоке-1, должны были приступить к раскопкам и упаковке имущества станции.

● Комсомольская. Второе рождение

Постепенно продвигаясь на юг, тягачи вышли в район, где в марте при походе на Комсомольскую были оставлены двое саней с балком, разным снаряжением и продовольствием. С помощью

авиации полярники отыскивали их. Оказалось, что сани почти не замело снегом, вытащили их легко и продолжили движение. Из дневника Алексея Федоровича за 2 ноября: «Днем температура воздуха минус 30, а ночью опускалась до минус 58. Поезд живет



▲ Первые минуты на Южном геомагнитном полюсе Земли

▼ Подъем флага на станции Восток



В краю ледяного безмолвия

однообразной жизнью по установившемуся порядку. Утром с 8 до 12 часов завтрак, смена водителей, осмотр машин. С 12 до 20 часов идем, обычно по такому снегу проходим за 8 часов 35–40 километров. С 20 до 0 часов вторая остановка, плотный обед и смена водителей. Затем движение до 8 часов утра».

Вечером 4 ноября поезд пришел на Комсомольскую. Оставленные здесь балки и тягачи оказались в полном порядке, окна и двери были свободны от снега, и участники похода зашли в помещения. Попробовали включить освещение, и, к всеобщему удивлению, под потолком загорелись лампочки — зимовавшие здесь аккумуляторы не успели разрядиться полностью. С большим интересом полярники осмотрели оставленный на Комсомольской минимальный термометр — прибор, способный зафиксировать самую низкую температуру, которая наблюдалась на станции. Штифт термометра стоял на отметке минус 74,5. К сожалению, столбик спирта в одном месте был разорван, а значит, показания прибора не вполне достоверны. Но все же термометр давал представление о том, какой холод царит в этих местах зимой.

Наутро начались работы по полноценному оборудованию станции Комсомольская. Первым



▲ Тягачи Второй советской антарктической экспедиции на плато Центральной Антарктиды

делом стали готовить взлетно-посадочную полосу для приема самолетов — мощный тягач тянул за собой волокушу, разравнивая площадку и срезая снежные бугры. Одновременно принялись сгружать и устанавливать балки — помещения будущей станции. Еще в первый же день полярники разбили метеоплощадку и разместили на ней основные приборы. Немало времени ушло на установку радиомачт — нужно было надежно закрепить их на якорях, закопанных глубоко в снег. Вскоре запустили электростанцию.

6 ноября 1957 года состоялось открытие Комсомольской. На пя-

тидесятиградусном морозе выстроились экипажи тягачей и полярники, которым предстояло работать на станции. Под крики «ура» и залпы ракетниц над антарктической пустыней был поднят государственный флаг СССР. Затем через Мирный объявили всем об открытии новой внутриконтинентальной станции. В эфир ушла и первая метеосводка. Штурман определил координаты Комсомольской. Расстояние по прямой от Мирного до станции составило 870 километров.

Уже 8 ноября Комсомольская начала принимать самолеты.

▼ Тягачи Второй советской антарктической экспедиции во время похода по Центральной Антарктиде





▲ Рубан Игорь Павлович. «Санно-тракторный поезд». 1957 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

Полярники расконсервировали, привели в порядок и запустили три тягача, зимовавших здесь, так что парк поезда пополнился менее изношенными машинами. Еще несколько дней прошли в работах: продолжали обустривать станцию, проводили профилактику тягачей, укатывали взлетную полосу. А 10 ноября

начали подготовку к следующему этапу похода. Пяти тягачам предстояло отправиться дальше, чтобы создать еще одну базу топлива на полпути между Комсомольской и будущим Востоком. Остальные должны были вернуться на Восток-1, чтобы подготовить станцию к переезду на новое место.

● Только вперед

Вечером 11 ноября санно-гусеничный поезд продолжил свое движение на юг, вступив на еще неизведанный путь. Позади осталась станция Комсомольская. За ночь по рыхлому снегу, в котором постоянно вязли машины, прошли лишь 37 километров. Продвигаясь вперед, полярники через каждые 20 километров оставляли вехи — бамбуковые шесты с номерами, помечая свой путь.

13 ноября поезд находился в 1000 километров от Мирного. Здесь участники похода полностью заправили машины и оставили двое саней с горючим для будущих походов.

Каждые сутки машины проходили по 80 километров. Стояла

СМЕРТЬ В АНТАРКТИДЕ

Неподалеку от Мирного есть небольшой островок. На картах он обозначен как остров Буромского. Но между собой полярники чаще называют его «остров вечной зимовки», его обычно показывают новичкам, прибывающим в Мирный. Это остров-кладбище, остров-склеп. Здесь покоятся те, кому не довелось вернуться из Антарктиды. Земли в этих местах нет, поэтому хоронят в сваренных из стальных листов саркофагах. Кого-то унесла болезнь, кого-то не пощадила пурга, кто-то погиб во время пожара. За прошедшие 70 лет несколько десятков имен появилось на скалах этого острова.

Это интересно

безоблачная тихая погода. Дважды в сутки поезд выходил на связь с Мирным, откуда начальнику экспедиции сообщали о том, как идет заброска топлива. Самолеты продолжали завозить бочки с горючим на Восток-1 и Комсомольскую. 15 ноября из Мирного пришел неожиданный приказ Москвы — немедленно остановиться и организовать станцию в конечной точке похода. Трешников, не отличавшийся покладистым характером, ответил: «Передайте, что со мной нет связи». И пошел дальше. Он твердо был намерен создать станцию Восток в точке Южного геомагнитного полюса, как и было предусмотрено планом.

Пройдя 280 километров от Комсомольской, полярники остановились, чтобы устроить здесь еще один склад топлива. Штурман определил точные координаты места — 76°16' южной широты, 101°20' восточной долготы. Здесь оставили четверо саней, полных горючего. Закончив эту работу, поезд повернул обратно.

Налегке тягачи проделали обратный путь меньше чем за

АНТАРКТИЧЕСКАЯ МОДА

Когда Первая советская антарктическая экспедиция отправлялась к ледяному материку, для ее участников из меха оленей и росомех пошили особо утепленные костюмы на гагачьем пуху. Кроили их по образцам одежды, которую использовали в Арктике. Со временем, когда в Антарктике стали зимовать сотни человек, стало ясно, что ни гагачьего пуха, ни меха на всех не хватит. Да и слишком тяжелы для работы на ледяном континенте оказались все эти лисьи малахаи, пыжиковые чулки и медвежьи дохи. Тогда и был создан костюм КАЭ — костюм Комплексной антарктической экспедиции. С виду этот комплект напоминает тяжеловатую одежду для горнолыжников. Но для края вечных снегов он кажется слишком легким. Однако первое впечатление обманчиво — «каэшка», сшитая из ткани, сохраняющей эластичность на любом морозе, с утеплителем из верблюжьей шерсти и капроновой ветрозащитной пленкой, оказалась столь хороша, что сделалась пределом мечтаний полярников самых разных стран. И даже угодила в новозеландский Музей исследователей Антарктики.

ВОСТОК ПОД ВОСТОКОМ

Подледное озеро Восток называют последним крупным географическим открытием XX века. У этого открытия много авторов. Но главных — два. Это советские и российские ученые Андрей Капица и Игорь Зотиков. В первых советских антарктических экспедициях Капица производил многочисленные сейсмические работы на ледяном куполе Антарктиды и выдвинул гипотезу о существовании на шестом континенте пресноводных озер под огромной толщей льда. Зотиков, участник шести антарктических экспедиций, теоретически доказал, что в районе станции Восток расположено очень большое древнее подледное озеро. Его длина с севера на юг 260 километров, ширина до 50 километров. Вода в этом озере, вероятно, оставалась изолированной от внешнего мира сотни тысяч лет и в ней могут обитать реликтовые живые организмы. В 2012 году российские ученые закончили бурение ледниковой толщи и на глубине 3769,3 метра достигли поверхности озера. Сейчас ведется изучение проб воды, взятых из этого озера.

▼ Открытие станции Восток



двое суток, и 17 ноября санно-гусеничный поезд прибыл на Комсомольскую. Здесь машинам предстояло пройти профилактику и сделать дозаправку перед тем, как отправиться на Восток-1, чтобы закончить подготовку к перемещению станции на геомагнитный полюс. А Алексей Федорович тем временем вылетел в Мирный, чтобы встретить «Обь», на которой прибыла смена — Третья антарктическая экспедиция во главе с Евгением Толстиковым.

Из дневника Трешникова: «За пять часов я пролетел по месячному пути санно-тракторного поезда. Из кабины самолета я видел приметные, дорогие вехи

этого тяжелого, но благополучного пути. Теперь об этом остались одни воспоминания, как о прошлом. Правда, это было недалекое прошлое, но уже прошлое. За месяц сделано было много. Выстраданный за долгую зиму план организации внутриконтинентальной станции выполняется неплохо. Половина уже сделана, а самое главное — появилась уверенность, что и вторая часть плана будет выполнена».

1 декабря станция Восток-1 была полностью демонтирована. На сани погрузили все балки, имущество и оборудование станции, а также горючее. Девять тягачей взяли сани на прицеп и отправились на юг. 4 декабря поезд в полном составе прибыл на Комсомольскую. А на следующий день к участникам похода присоединился Алексей Федорович, прилетевший на Комсомольскую на самолете.

● В снегах Антарктиды

Несколько дней ушло на профилактику и ремонт тягачей. Вечером 7 декабря сопровождаемые пожеланиями счастливого пути и залпами ракет, полярники вышли на последний участок маршрута, конечной точкой которого должен был стать Южный геомагнитный полюс Земли.

За ночь прошли 45 километров. Погода благоприятствовала походу — светило солнце, лишь легкая дымка скрывала горизонт. Утром 9 декабря санно-гусеничный поезд был уже в 140 километрах от Комсомольской. Здесь сделали остановку для дозаправки. И во время движения, и во время стоянок поезда велись научные работы. Полярники проводили регулярные метеонаблюдения и наблюдения за магнитным



▲ Установка научных приборов на станции Восток

▼ Первые метеонаблюдения на станции Восток



полем Земли. Гляциологи описывали характер снежного покрова и его слоистую структуру. Сейсмологи определяли силу тяжести, чтобы по этим данным оценить толщину ледникового щита Восточной Антарктиды.

Простояв на 140-м километре сутки, полярники свернули полевой лагерь и продолжили

движение. Снова тягачи шли по рыхлому снегу, оставляя глубокую колею и часто буксуя. В полдень 12 декабря поезд добрался до последнего склада с горючим на 280-м километре от Комсомольской. Вновь заправили машины, прицепили сани с запасом топлива и пошли вперед. Стояла все та же солнечная тихая погода.

В краю ледяного безмолвия

Днем температура поднималась до минус 30, с заходом солнца мороз усиливался до минус 45. По здешним меркам было довольно тепло. Несмотря на это продвижение на юг давалось с большим трудом. В своем дневнике Трёшников не только описывает громадные поля рыхлого снега, но и размышляет об их происхождении: «...Дорога резко ухудшилась: снег, как песок, застрогов совсем нет, колея за санями 60 сантиметров глубиной. Тягачи сами еле ползут. За дневную смену прошли всего 25 километров. Видно, как в ясную, тихую погоду, особенно в ночные часы, из воздуха на поверхность выпадают кристаллики снега. Вероятно, накопление снега здесь идет в основном таким путем, а не из облаков, поэтому и снег мелкий, как песок». Это предположение Алексея Федоровича впоследствии подтвердилось многолетними метеонаблюдениями на внутриконтинентальных станциях.



▲ Почтовая марка СССР с изображением станции Восток

Тягачи едва могли двигаться и постоянно буксовали. Водителям на остановках приходилось то и дело подтягивать гусеницы. Наконец, когда поезд миновал 340-й километр от Комсомоль-

ской, снег сделался тверже, на его поверхности снова появились заструги.

16 декабря санно-гусеничный поезд Второй советской антарктической экспедиции вышел

▼ Зима на российской антарктической станции Восток



в район Южного геомагнитного полюса Земли, и Трёшников объявил об окончании похода и начале строительства станции Восток.

Поскольку план создания станции был детально разработан заранее, работа шла быстро. Сразу принялись готовить взлетно-посадочную площадку. Разгрузили и установили балки, моментально развернули мощную радиацию, подняли и закрепили радиомачту, запустили электростанцию, разместили основные метеоприборы.

16 декабря 1957 года в 21 час местного времени станция Восток начала работу. Над Южным геомагнитным полюсом Земли был поднят советский флаг. Правда, поднимать его пришлось дважды — с первого раза кинооператор Николай Шмаков не смог снять этот момент. Из воспоминаний Трёшникова: «Шмаков мне печально сообщает, что он не заснял эту часть, потому что у него замерз мотор киноаппарата и пленка не двигалась. Я говорю: “Ну что же, я не могу ребят поднимать, они и так намерзлись, устали и поднять их сейчас будет очень трудно”. Он со слезами в голосе сказал: “Я же ради этого момента два месяца шел с вами в походе и переживал все эти тяготы. Неужели я не сниму этот момент?” Я ответил: “Ну, это ваша, так сказать, забота, раз у вас аппарат не сработал”. Шмаков сказал: “Эх, жизнь наша кинооператорская!” Взял тяжелый аппарат, висевший у него на шее, и бросил в снег. Ремень аппарата потащил его за собой, и он упал в снег лицом и руками и не хотел вставать от отчаяния. Мне его стало жалко. Я поднял его и сказал ему: “Ну, Коля, иди, отогрей свой аппарат, но так, чтобы он работал. Через час я ребят подниму, соберемся и мы тебе снимем этот момент”».



▲ Почтовый блок, посвященный исследованиям подледного озера Восток

Следующие двое суток полярники отсыпались, продолжали обустраивать станцию и укатывать взлетно-посадочную полосу. Радисты принимали непрерывный поток поздравительных телеграмм, которые шли со всех концов Земли. 18 декабря санно-гусеничный поезд отправился обратно в Мирный.

Вторая советская антарктическая экспедиция выполнила свою главную задачу — создала на Южном геомагнитном полюсе Земли научную станцию Восток, работа которой была предусмотрена программой Международного геофизического года. Кроме того, экспедиция Трёшникова организовала еще одну внутриконтинентальную станцию — Комсомольскую. Непрерывные наблюдения на ней выполнялись до января 1958 года и стали частью исследований, проводившихся во время геофизического года. Имея надежную научную базу и на берегу, и в глубине континента, участники полярной экспедиции приступили к планомерному изучению

Антарктики. В 1956–1957 годах огромную работу выполнили гляциологи. Еще во время полевых маршрутов они начали исследование ледяного покрова Антарктиды. Уже тогда ученые приступили к буровым работам и наблюдениям за распределением температуры в толще ледника, изучали количество, условия и характер снежного покрова. Новые данные получили геофизики, наблюдавшие за полярными сияниями, магнитным полем Земли, процессами в ионосфере. Во время работы Второй антарктической экспедиции существенно вырос объем аэрометеорологических наблюдений. Наблюдая распределение областей атмосферного давления, ученые экспедиции смогли объяснить природу частых штормовых ветров в так называемых ревущих широтах Южного полушария. Исследуя процессы переноса тепла, метеорологи предсказали возможные минимальные температуры в глубинных районах Антарктиды.

❖ «Я дважды побывал на самолетах над полюсом относительной недоступности и Южным географическим полюсом: в 1958 году на самолете Ил-14, а в 1980-м — на Ил-18. Ходил ногами по обоим полюсам. А раз такое возможно, значит, шестой континент основательно изучен и освоен».

Е. Толстиков



ГЛАВА 5

НА ПЛАТО АНТАРКТИДЫ

5.1 ПОВЕЛИТЕЛЬ ПОГОДЫ. ЕВГЕНИЙ ТОЛСТИКОВ	130
Полярная метеорология	130
Среди льдов высоких широт	132
Между Севером и Югом	134
5.2 К ЮЖНОМУ ПОЛЮСУ НЕДОСТУПНОСТИ	136
Новое наступление	136
Перед главным походом	139
Флаг над Советской	142
На станциях и в походах	144
Время пурги и морозов	146
На подступах к цели	149
В сердце Антарктиды	150
Послесловие	158

5.1 ПОВЕЛИТЕЛЬ ПОГОДЫ. ЕВГЕНИЙ ТОЛСТИКОВ

Большую часть своей жизни Евгений Иванович Толстиков посвятил высоким широтам. Юношеская мечта о полярных путешествиях вела его от одного полюса Земли к другому. Годы работы в самых суровых районах нашей планеты приучили его тщательно планировать каждую экспедицию. Толстиков никогда не шел напролом, старался не рисковать здоровьем и жизнью людей, предпочитая заранее продумывать путь к цели. И потому его неизменно ждал успех. Среди самых выдающихся достижений Толстикова — поход на полюс недоступности Антарктиды, где за прошедшие десятилетия людей побывало меньше, чем в космосе.

Евгений Иванович Толстиков родился 9 февраля 1913 года в Туле, в семье служащего. Окончив школу в 1929 году, он несколько лет работал слесарем-мотористом и токарем на Тульском оружейном заводе. Но мыслями Женя Толстиков был далеко от родных мест. Начиналось освоение Арктики. Полярные экспедиции и рекордные перелеты, новые открытия на Крайнем Севере — это то, о чем тогда постоянно писали газеты и сообщало радио. Вся страна следила за походом ледокола «Красин», спасшего экспедицию Умберто Нобиле, за рейсом парохода «Сибиряков», который впервые в истории прошел Северным морским путем за одну навигацию, за перипетиями челюскинской эпопеи. В Арктике строили научные станции, к полетам через Северный полюс го-

товились советские летчики Валерий Чкалов и Михаил Громов. Толстиков, как и многие его сверстники, тоже мечтал о судьбе полярного исследователя.

Дорогу в высокие широты открыл ему Московский гидрометеорологический институт, куда Толстиков поступил в 1932 году на специальность «синоптическая метеорология». Учился жадно, легко, был старостой группы. В 1937 году блестяще защитил диплом по теме «Устойчивые туманы на станциях Карского моря». Неординарному студенту настойчиво предлагали продолжить учебу. «При защите диплома меня рекомендовали в аспирантуру, — вспоминал Толстиков. — Я мог бы остаться в Москве, но меня влекла жажда путешествий, работа в трудных условиях, новые места, Арктика».

● Полярная метеорология
Своей юношеской мечте о Крайнем Севере Евгений не изменил и по окончании института вместе с женой, тоже синоптиком, отправился на далекую Чукотку. Местом их работы стала полярная станция Мыс Шмидта. Она была открыта в 1933 году по соседству с чукотским селением Рыркайпий. Работа оказалась не легкой — несколько раз в день, а порой и ежечасно, в любую погоду, надо было снимать метеорологическую информацию с приборов, составлять синоптические карты, чтобы регулярно снабжать прогнозом самолеты и суда, следующие по трассе Северного морского пути. Метеоданные передавали по телефону радистам авиабазы, расположенной в шести километрах от полярной станции. Связь эта

▼ Начальник Третьей советской антарктической экспедиции Евгений Толстиков





▲ Эмблема высокоширотных воздушных экспедиций «Север»

частенько подводила. Толстиков вспоминал: «Много хлопот доставлял нам и телефон. Провод состоял из отдельных кусков; из-за этого часто происходили обрывы и замыкания. Ремонт этого горе-телефона пришлось осуществлять мне. В самый разгар работы вдруг прекращается связь. Бросаешь все и идешь с полевым телефоном по линии искать повреждения. Идешь при любой погоде, в морозы, в пургу». Иногда восстановить связь не удавалось, и тогда столь необходимый прогноз доставляли пешком. Но молодые синопти-

ки не унывали. Вместе с летчиками из соседнего авиаотряда организовали художественную самодеятельность, в местной школе ставили спектакли, часто устраивали спортивные состязания — в лыжных и пеших забегах, гонках на собачьих упряжках, стрельбе по мишеням участвовали и полярники, и авиаторы, и жители поселка Рыркайпий.

С началом войны резко вырос объем перевозок по Северному морскому пути. Прибавилось работы и у синоптиков станции Мыс Шмидта. Количество по-

лярников пришлось сократить, на станции был введен режим жесткой экономии. Толстиков в эти годы «дает погоду» судам, идущим в восточном секторе Арктики, самолетам ледовой разведки и полярной авиации. Особой заботой полярников стало обслуживание авиалинии Аляска — Красноярск, по которой из США по ленд-лизу перегоняли самолеты для Красной армии. Маршрут этой авиалинии проходил через Чукотку и Якутию, часто по совершенно необжитым местам, где не было



▲ На станции «Северный полюс-4»

▼ Вид на полярную станцию Мыс Шмидта, 1930-е годы



На плато Антарктиды

никаких ориентиров и запасных аэродромов, нередко в условиях плохой видимости, сильных морозов, ненадежной радиосвязи. Поэтому прогноз здесь был необычайно важен. За годы войны более 8000 боевых самолетов прошли по трассе, которую обслуживали синоптики станции Мыс Шмидта.

• Среди льдов высоких широт

В 1946 году Толстиков вернулся в Москву, а уже годом позже защитил кандидатскую диссертацию. Разлука с Арктикой была недолгой. Едва защитившись, новоиспеченный кандидат географических наук стал участником воздушных высокоширотных экспедиций Север-2 и Север-4, которые исследовали Центральный полярный бассейн, забираясь в самые труднодоступные районы Арктики. В начале 1950-х Евгений работает в Главсевморпути, где сначала возглавляет Гидрометеорологическое управление, затем Управление полярных станций и научных учреждений, а в 1954 году ему довелось стать начальником дрейфующей станции «Северный полюс-4».

▼ Евгений Толстиков с группой полярников на дрейфующей станции «Северный полюс-4»



Это была одна из первых советских дрейфующих станций, которые потом будут вести постоянные наблюдения в Северном Ледовитом океане. Так Толстиков, выросший на рассказах о первопроходцах Арктики, стал продолжателем дела легендарной папанинской четверки.

Подходящая льдина для станции была найдена к северу от острова Врангеля. За год она прошла более 2600 километров. В течение этого времени полярники выполнили огромный объем метеорологических на-

блюдений, исследовали структуру атмосферы в центре Арктики и магнитное поле Земли, обнаружили сложный рельеф океанического дна и продолжили изучение подводного хребта Ломоносова, который был открыт за несколько лет до того. Во время дрейфа случалось всякое — льдину не раз ломало, она подвергалась разломам и сжатиям, торосы порой подходили к самому лагерю. На станцию обрушивалась многодневная пурга и сорокаградусные морозы, к полярникам наведывались белые



▲ Евгений Толстиков в Мирном

«ВОСТОЧНЫЙ» ЮМОР

Однажды в Мирном во время подготовки внутриматериковых санно-гусеничных поездов к Толстикову пришел молодой специалист, которому предстояло работать на станции Восток. Он принес заявление с просьбой выдать ему... меховые трусы. Толстиков опешил и стал выяснять, о чем, собственно, идет речь. Молодой научный сотрудник объяснил: «Мне сказали, что на складе имеется ограниченное количество меховых трусов, которые будут выдаваться только начальству. Но ведь мы будем работать при сильных морозах, поэтому нам нужнее меховые трусы, чем начальству». Толстиков с серьезным видом ответил: «Оставьте заявление у меня, я разберусь и приму меры, чтобы вы ничего не отморозили». А сам начал выяснять, кто же так подшутил над парнем. Оказалось, что его друзья-полярники, рассказывая о жутких морозах внутри континента, заявили ему, что там без меховых трусов никак не обойтись, но их мало, иди к Толстикову и требуй, начальство их для себя бережет.

Это интересно



▲ Общий вид дрейфующей станции «Северный полюс-4»

медведи. Вот лишь одна запись из дневника Евгения Ивановича, который он вел на льдине: «Ясно. Температура минус 35 градусов. Торошение продолжается. Иногда океан гудит по часу без перерыва. Не очень приятно наблюдать неотвратимое движение льда, когда со страшным грохо-

том и треском перевортываются огромные глыбы».

Репортажи с дрейфующей льдины публиковали центральные газеты, имя Толстикова было известно всей стране. Апофеозом повышенного внимания к полярникам стал единственный в своем роде концерт посреди Северного

Ледовитого океана, который дали знаменитые московские артисты — конференсье Борис Брунов, актриса Рина Зеленая, композитор Леонид Черный и арфистка Большого театра Вера Дулова. Они прилетели на льдину и выступили на дрейфующей станции. Сохранились воспоминания Рины

▼ Посадка самолета полярной авиации на окраине поселка Рыркайпий, поблизости от станции Мыс Шмидта



На плато Антарктиды

Зеленой об этом фантастическом визите: «Летим уже три с половиной часа. Летим пять часов. Внизу льды, огромные трещины... Вот уже виден лагерь. Вот палатки, домики внизу. Мы делаем круг. Вот реющий, рдеющий флаг... И все как будто в кинохронике. Сел самолет. Бегут черные маленькие фигурки, другие вылезают из самолета, бегут им навстречу. Верно, все так, как в кино. Но только ведь это наши фигурки бегут по снегу. Ведь это нас, нас обнимают. Это мы плачем от невыносимого волнения, восторга, глядя на лица этих людей, для которых подвиг является ежедневным занятием. Нас радостно обнимают, жмут руки. Они спрашивают нас, не замерзли ли мы, не устали ли. Восклицания, вопросы!.. Некоторое время мы идем рядом с Толстиковым. Все спрашивают его о чем-то, а я завидую всем, но не могу ему задать ни одного сколько-нибудь умного вопроса».

● Между Севером и Югом

Из этой экспедиции Толстиков вернулся Героем Советского Союза, признанным полярным ис-



▲ Книги, написанные Евгением Толстиковым

следователем. А вскоре ему пришлось сменить Северный полюс на Южный — в 1957 году Евгений Иванович стал начальником Третьей советской антарктической экспедиции. Именно ему довелось исследовать самый отдаленный район Земли — его экспедиция первой достигла южного

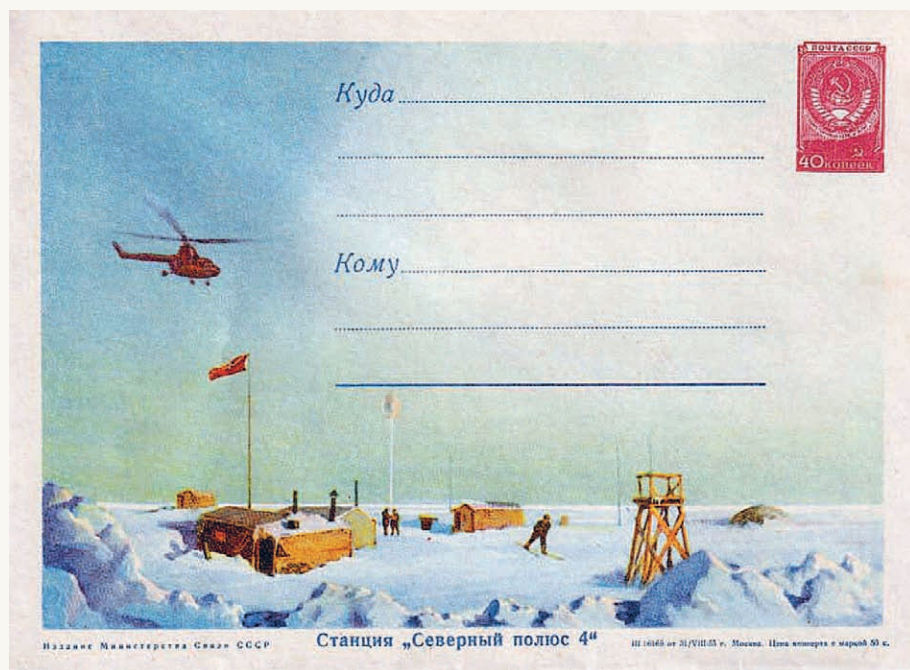


полюса относительной недоступности, а также создала на антарктическом плато станцию Советская, где велись научные работы по программе Международного геофизического года. Евгений Иванович руководил и первым советским перелетом через Южный полюс — от Мирного до американской антарктической базы Мак-Мёрдо и обратно.

В 1963 году Толстиков стал заместителем начальника Гидрометслужбы СССР. В его ведении оказались все метеорологические исследования в Арктике, Антарктике и Мировом океане. Эта масштабная работа была немыслима без большого научного флота. Под его руководством были построены десятки научно-исследовательских кораблей, среди которых: «Профессор Визе», «Профессор Зубов», «Академик Ширшов», «Эрнст Кренкель» и флагман полярных экспедиций — судно ледового класса «Михаил Сомов».

Еще раз побывать в Антарктиде Евгению Ивановичу довелось в 1980 году, когда он был назна-

▼ Почтовый конверт, посвященный работе станции «Северный полюс-4»



чен начальником сверхдальнего перелета из СССР на антарктическую станцию Молодежная. Тогда изучалась возможность доставки полярников и грузов в Антарктиду по воздуху и способность тяжелых самолетов садиться на ледовые аэродромы. Для этого рейса выбрали дальнемагистральный Ил-18Д, который летал в Заполярье. Чтобы принять самолет, на Молодежной все лето по специальной технологии, разработанной инженерами-аэропроектировщиками, укатывали взлетно-посадочную полосу. Рейс начался 10 февраля из московского аэропорта Внуково и был

проложен по маршруту: Москва — Одесса — Каир — Аден — Мапуту — Молодежная. А уже 13 февраля самолет благополучно совершил посадку в Антарктиде. Во время пребывания на шестом материке Ил-18Д выполнил еще и полеты к Южному полюсу и к полюсу недоступности.

В 1974 году Толстикову была присвоена ученая степень доктора географических наук, он стал главным редактором специализированного журнала «Метеорология и гидрология» и уже в этом качестве не расставался со своей любимой профессией до конца жизни.

Умер Евгений Иванович Толстиков 3 декабря 1987 года и был похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы.

В одной из своих книг он писал: «Я дважды побывал на самолетах над полюсом относительной недоступности и Южным географическим полюсом: в 1958 году на самолете Ил-14, а в 1980-м — на Ил-18. Ходил ногами по обоим полюсам. А раз такое возможно, значит, шестой континент основательно изучен и освоен». В истории исследования Антарктиды одна из самых значительных страниц принадлежит Евгению Ивановичу Толстикову.

▼ Самолет Ил-18Д на ледовом аэродроме антарктической станции Молодежная. Фото из журнала «Гражданская авиация» за 1980 год



5.2 К ЮЖНОМУ ПОЛЮСУ НЕДОСТУПНОСТИ

Третью советскую антарктическую экспедицию возглавил Евгений Иванович Толстиков. Перед ней были поставлены еще более сложные задачи — экспедиции предстояло не только приступить к постоянным исследованиям по программе Международного геофизического года, но и проникнуть еще дальше в глубь ледяного континента, на полюс относительной недоступности, и создать в этом районе научную станцию Советская, а также подготовить к полноценной работе две другие внутриматериковые станции — Восток и Комсомольскую.

● Новое наступление

Как и прежде, участников экспедиции к берегам Антарктиды доставил дизель-электроход «Обь». 18 ноября 1957 года судно подошло к Мирному. На его палубах и в трюмах было почти 4000 тонн грузов. Учтя опыт предшественников, экспедицию оснастили 10 мощными тягачами с более широкими гусеницами и специальными устройствами, нагнетавшими воздух в двигатели, чтобы машины не вязли в рыхлом снегу и не теряли мощности в условиях антарктического высокогорья. Кроме того, в распоряжении Толстикова имелись 38 цельнометаллических саней с крепкими водилами и усовершенствованной системой сцепок, 14 тракторов, два самолета Ил-12 с люками для сброса грузов, два самолета Ли-2 с лыжами, два самолета Ан-6 для морской экспедиции, а также тысячи бочек с дизельным топливом, продовольствие, стройматериалы, снаряжение, научное оборудование. Теперь все это предстояло выгрузить.

Ширина припая в этом году составляла более 30 километров. Поэтому «Обь» не стала пробиваться через тяжелые льды, и было решено выгружаться прямо на припай — от судна до берега гидрологи проложили наиболее безопасную ледовую дорогу в обход приливно-отливных трещин. Понимая, что выгрузка на лед — дело очень рискованное, Евгений Иванович постоянно запрашивал у синопти-

▼ Выгрузка тягачей из трюмов «Оби»



ков Мирного прогноз погоды. На случай пурги на припае установили две палатки с запасом продовольствия, теплой одежды и газовой плиткой.

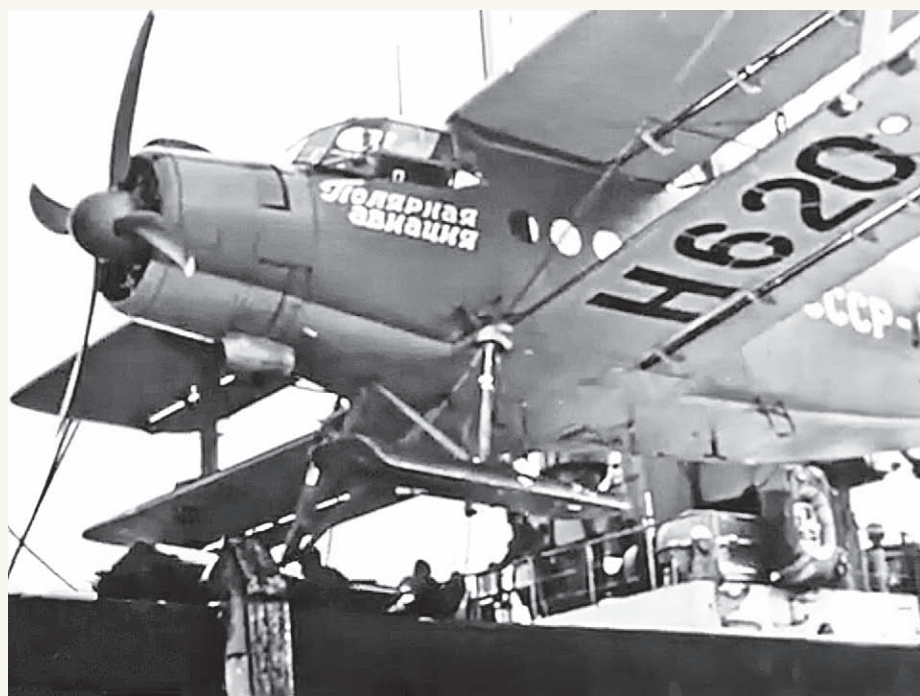
Первым делом начали выгружать все необходимое для внутриконтинентальных походов. Подходившие из Мирного трак-

торы перевозили имущество экспедиции на берег. Это был длинный и опасный путь. На один рейс уходило до восьми часов. Хотя и медленно, с перерывами на непогоду, но разгрузка судна шла. Самый напряженный момент этого этапа экспедиции пришелся на 23 ноября. В тот день на лед вы-

грузили десять саней, спецодежду, трактор, три тягача, самолет Ли-2. У борта «Оби» механики собирали один из самолетов Ан-6. Неожиданно усилился ветер, началась пурга. Выгрузку тотчас прекратили. Начавшийся шторм грозил поломать лед, и надо было срочно решать, что делать с выгруженным снаряжением. Трактор с нагруженными санями и самолет Ли-2 оттащили подальше от кромки припая. Остальные грузы поспешно принялись поднимать на палубу «Оби», но тягачи затащить обратно было невозможно. Решили немедленно гнать их в Мирный. Из воспоминаний Толстикова: «Наш поезд в составе вездехода и трех тягачей ушел в пургу к Мирному. Не прошло и нескольких минут, как мы оказались в «молоке». Снег залепил стекла, дороги не было видно. Пришлось открыть дверь вездехода. Лицо забивало снегом. Снег больно стегал в глаза. Одновременно приходилось следить за тем, чтобы не потерять следовавшие за нами тягачи. Иногда колея пропадала. Останавливали вездеход, выходили и в пурге отыскивали колею. Так вот продвигаясь, мы прибыли в Мирный...» Тем временем на льду продолжались попытки спасти грузы. Припай был взломан. На одной из льдин оказался самолет Ли-2. Капитан Ман искусно подошел к ней вплотную, и, несмотря на штормовой ветер, машину подняли на борт. Таким же образом на палубе оказались трактор и сани с теплой одеждой. Однако не обошлось и без потерь — несколько металлических саней, трактор и самолет Ан-2 утонули. К счастью, во время этой чрезвычайно опасной операции никто из людей не пострадал.

После шторма установилась хорошая погода. Кромку припая сильно поломало. Воспользовавшись этим, «Обь» подошла к острову Хасуэлл, вблизи Мирного, где

▼ Выгрузка самолетов Третьей советской антарктической экспедиции



На плато Антарктиды

образовался своего рода залив во льду. В последующие дни здесь и происходила разгрузка, сюда прибуксировали самолеты, началась их сборка, своим ходом пришли оставшиеся на судне тягачи. Дорога по льду сильно ухудшилась, но благодаря близости к Мирному, каждый трактор успевал за день сделать по два рейса. 13 декабря разгрузка «Оби» была завершена.

В Мирном кипела жизнь — на берегу принимали и складировали грузы, готовили к походу санно-гусеничный поезд, принимали дела от участников Второй экспедиции, проводили научные наблюдения, отправляли самолеты с топливом на Пионерскую и Комсомольскую. Люди работали по 12–14 часов в сутки.

Новые тягачи решили опробовать в деле. 3 декабря четыре ма-

шины с двумя санями на прицепе у каждой вышли из Мирного, возглавил пробный поход Алексей Трёшников. Тягачи, буксировавшие по 40 тонн груза, без особого труда преодолели подъем, начинавшийся за Мирным. Дойдя до 54-го километра, полярники устроили промежуточный склад топлива и вечером того же дня вернулись в Мирный. Новые тягачи показали хорошие ходовые качества, цельнометаллические сани тоже были на высоте.

Толстиков формировал коллективы станций Пионерская, Комсомольская, Оазис, Советская и Восток. Полярники старались как можно быстрее подготовить санно-гусеничный поезд. В Мирном вскоре ожидали теплоход «Кооперация», на котором к берегам Антарктиды должны были

прибыть остальные участники экспедиции, часть грузов и продовольствие. Евгений Иванович рассчитывал отправить санно-гусеничный поезд в поход, как только «Кооперация» доставит всех водителей тягачей.

Хорошая погода долго не держалась. Мирный накрыла метель со штормовым ветром. Занесенные снегом строения станции откапывали с помощью вездеходов. 22 декабря у кромки припая встала «Кооперация» в ожидании, когда «Обь» сможет провести ее через льды ближе к Мирному. Уже на следующий день все участники Третьей антарктической экспедиции, которым предстояло работать на внутриконтинентальных станциях и санно-гусеничных поездах, перебрались на берег.

▼ Рубан Игорь Павлович. «Разгрузка судов у Берега Правды. Антарктида. 1957 г.». 1958 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»



- Перед главным походом

Прежде чем отправлять поезд в путь, Толстиков решил разведать дорогу с воздуха, то есть пролететь на самолете от Мирного через Комсомольскую к южному полюсу относительной недоступности. 23 декабря 1957 года самолет Ил-12 стартовал из Мирного. Им управлял начальник авиаотряда полярный летчик Виктор Перов. На борту находились Евгений Толстиков, Алексей Трёшников и два метеоролога, которые вели наблюдения во время перелета. Погода была хорошая, летчики, ориентируясь по колее, проложенной тягачами, уверенно вывели самолет к Комсомольской, откуда повернули машину к точке $80^{\circ}00'$ южной широты, $80^{\circ}00'$ восточной долготы, где предполагалось создать станцию Советская. Полет проходил над бесконечной снежной равниной. Через несколько часов штурман сообщил о прибытии в заданный район. Над местом будущей станции сбросили флаг с привязанным к нему грузом. Отсюда самолет взял курс на координаты $82^{\circ}00'$ южной широты, $50^{\circ}00'$ восточной долготы, к месту, наиболее удаленному от линии антарктического побережья.



▲ Вездеход на ледяном припае



▲ Самолет на ледяном припае, взломанном штормом

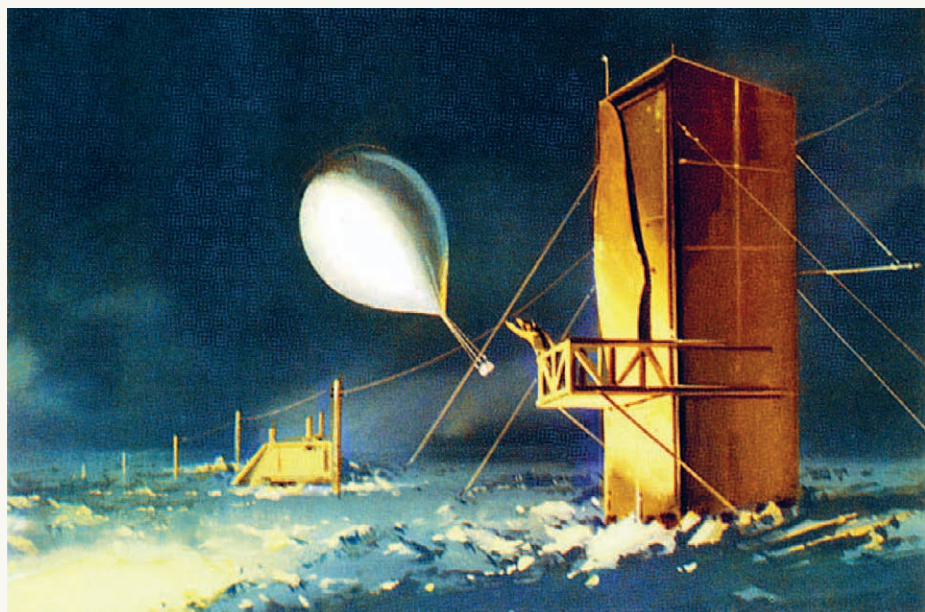
▼ Тракторы, провалившиеся в ледяные полыньи во время разгрузочных работ



На плато Антарктиды

Из воспоминаний Толстикова: «Наконец — полюс относительной недоступности Антарктиды. Делаем круг, сбрасываем флаг. Разведка показала, что наземный транспорт может дойти до этой точки. Однако рыхлый снег создаст большие трудности. Пролетели от Мирного около 2200 километров, и на всем пути, кроме снежной поверхности, ничего не видели. До чего же однообразна эта поверхность! Она напоминает застывший океан с легкой зыбью». Проведя в воздухе 16 часов, участники полета возвратились в Мирный.

26 декабря санно-гусеничный поезд отправился в путь. Его задача — снабжение станций Комсомольская и Восток и создание станции Советская. Поезд, состоявший из десяти тягачей с двадцатью санями, вез 450 тонн груза. Впереди шел штурманский тягач, прокладывающий путь. В балке этого тягача расположились два водителя, радист, штурман и начальник поезда инженер Аркадий Николаев. Замыкал колонну второй штурманский тягач, стра-



▲ Запуск радиозонда. Из набора художественных открыток «У полюсов Земли», «Изобразительное искусство», 1976 г.

ховавший все машины. В каждой машине имелась рация для связи с начальником поезда. Полярники рассчитывали двигаться по двадцать часов в сутки с двумя остановками на обед и осмотр тягачей. Начинался этот поход трудно — в условиях плохой видимости машины шли через зону трещин по двухметровым застругам. Эти снежные надувы

оказались настолько плотными, что выдерживали тяжесть многотонных тягачей. Машины жестоко трясло, люди не могли нормально отдыхать во время движения, постоянно рвались сцепки саней. Сцепных устройств вышло из строя так много, что их пришлось доставлять из Мирного самолетом. Полозья саней во время стоянок намертво примерзали к снегу. Только 3 января поезд добрался до Пионерской, где остановился для профилактического ремонта и заправки горючим.

Тем временем в Мирном шла разгрузка «Кооперации». «Обь» провела теплоход поближе к берегу и по припаю засновали тракторы с грузом. Вторая экспедиция сдавала дела своей смене. Самолетами новый состав зимовщиков забросили на Комсомольскую, Восток, Пионерскую и Оазис. 10 января последние грузы с «Кооперации» доставили на берег, в ее каюты переместились те, кто возвращался домой, и вскоре оба судна покинули Мирный.

В эти дни особенно много работы было у летчиков. Еже-

▼ Тягачи Третьей советской антарктической экспедиции





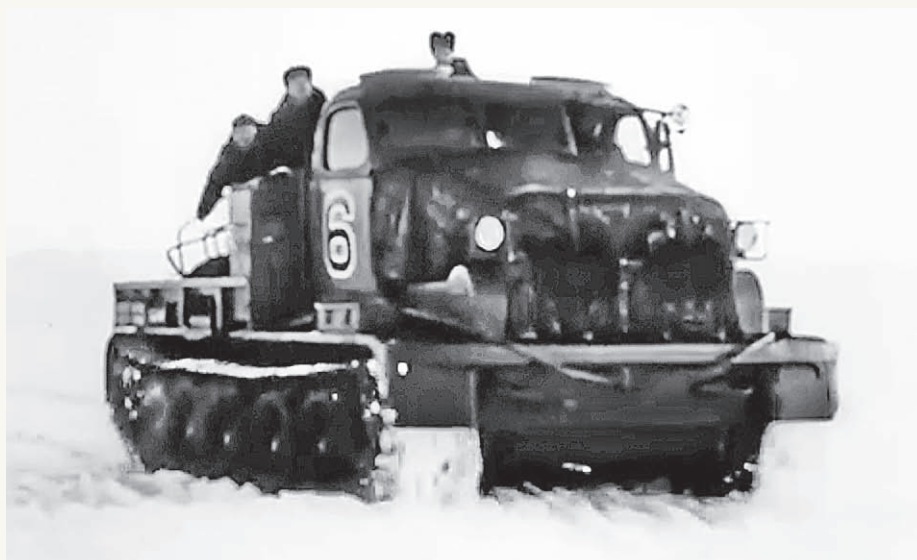
▲ Рубан Игорь Павлович. «Панорама поселка Мирного. Антарктида. 1957 г.». 1958 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

дневно они переправляли грузы и топливо, необходимые для зимовки на внутриконтинентальных станциях и движения санно-гусеничного поезда. Несмотря на то что эти воздушные трассы уже были неплохо изучены, каждый из этих полетов в условиях низких температур, плохой видимости и обледенения был сопряжен с риском. Аварией закончился один из рейсов Ли-2 на Комсомольскую. Вот как описывает этот случай Толстиков: «Как обычно, за самолетом внимательно наблюдают радисты Мирного. Погода хорошая, все идет благополучно. Сообщают — прошли Восток-1. И вдруг: «Отказал один мотор, вскоре другой. Идем на вынужденную посадку». Высота 100 метров, выбирать посадочную полосу некогда и нет возможности, а внизу большие

заструги. Так по курсу летчики и повели свой самолет на посадку. Как позже рассказывали, кто-то вспомнил свою молодую жену, кто-то детей. Самолет ка-

сается снега... заструг, сильный удар, машина подпрыгивает, еще удар... и так несколько раз, что-то ломается, трещит. Наконец машина встала. Самолет сел сре-

▼ Тягач на ледяном припае



На плато Антарктиды

ди застрогов, здорово поломан. К счастью, радиостанция не пострадала. Вскоре радисты Мирного слышат самолет, сидящий на земле». Во время этой жесткой посадки экипаж отделался лишь ушибами, но самолет был совершенно разбит. Летчикам сбросили запас продовольствия и теплую одежду, они своими силами за несколько дней подготовили посадочную полосу, и командир авиаотряда вывез их в Мирный.

● Флаг над Советской

Тягачи, вышедшие с Пионерской, миновали точку, где когда-то располагалась станция Восток-1, и оказались в районе полей рыхлого снега. Продвижение давалось с невероятным трудом, средняя скорость не превышала 2,5 км/час, машины проваливались в снег, не помогали даже очень широкие гусеницы. К тому же один из тягачей вышел из строя, пришлось тянуть его на буксире до Комсомольской, куда поезд добрался в середине января 1958 года. Впереди был самый сложный



▲ Перед походом вглубь Антарктиды

этап экспедиции, и Толстиков прилетел на Комсомольскую, чтобы на месте обсудить с полярниками дальнейший план похода. Споры и прения были недолги — выслушав разные мнения, Толстиков решил, что груз для Советской останется на время на Комсомольской. Тягачи сначала доставят все необходи-

мое на Восток, а затем вернутся на Комсомольскую и отправятся к полюсу недоступности для организации станции Советская. Этот план себя оправдал — неперегруженные тягачи за шесть суток дошли до станции Восток, после чего вернулись на Комсомольскую. Теперь санно-гусеничный поезд готовился к походу в неизвестность — экспедиции к южному полюсу относительной недоступности.

После ремонта и дозаправки машин полярники снова двинулись в путь. Едва поезд покинул Комсомольскую, как начались бескрайние поля рыхлого снега. У каждого тягача на прицепе были лишь одни сани. Но даже с таким грузом машины могли двигаться только на первой скорости. В 200 километрах от Комсомольской один из тягачей сломался, и ремонт занял немало времени, в течение которого поезд вынужден был стоять на одном месте. Продвижение вперед давалось необычайно тяжело — могучие машины буквально тонули в снегу, проваливаясь в него на полметра.

▼ Евгений Толстиков (слева) и начальник внутриконтинентального санно-гусеничного поезда Аркадий Николаев (справа)



Температура воздуха опустилась ниже 60° . На таком морозе пальцы гусениц становились хрупкими и часто ломались, газосварка оказалось невозможной. Тем не менее в феврале тягачи вышли в район, намеченный для строительства Советской. Начальник поезда Аркадий Николаев хотел идти дальше. Но Толстиков понимал, что снабжать станцию, расположенную на таком удалении от Мирного, будет невозможно, поэтому еще в Москве было решено, что Советскую создадут на расстоянии безопасных полетов авиации. К тому же поезду еще предстояло вернуться в Мирный до наступления полярной ночи, которая неумолимо приближалась. И потому, несмотря на возражения участников похода, Евгений Иванович приказал остановиться и приступить к строительству станции Советская.

Местность, выбранная для ее создания, представляла собой ровное плато, покрытое очень рыхлым снегом. К юго-западу от новой внутриматериковой станции располагалась вершина ледникового купола высотой до 4000 метров над уровнем моря. Вспоминая те дни, Толстиков писал: «Строительство станции шло споро и четко. С помощью лебедок и тягачей было поставлено в виде прямоугольника пять балков, доставленных сюда на санях: электростанция, радиостанция, жилой балок, камбуз и склад. Каждый из балков имел площадь около 12 квадратных метров. После устройства потолочно-го перекрытия и пола получился крытый внутренний дворик площадью 32 квадратных метра, в который выходили двери всех помещений. Дворик имел два выхода наружу. В одном из балков была устроена баня. В балках оборудовали водяное отопление. Водогрейный котел,



▲ Антарктический шторм



▲ Метеонаблюдения

На плато Антарктиды

установленный во внутреннем дворе, топили углем. Снег для бани растапливался за счет тепла от системы охлаждения дизель-моторов электростанции, комбинированной с чугуной печью. Камбуз располагал электроплитами и газовой плитой».

Все работы заняли шесть дней, одновременно полярники готовили взлетно-посадочную полосу для приема самолетов и занимались ремонтом тягачей. 16 февраля 1958 года над станцией Советская был поднят

флаг, она приступила к своей работе. Со всех концов Антарктиды шли поздравительные телеграммы — новая научная станция появилась в еще никем не исследованном и даже не осмотренном районе ледяного континента. Полярники закончили строительство, и тягачи вышли в обратный путь. На станции остались шесть человек, которым предстояла первая зимовка в этом неведомом и отрезанном от всего мира уголке Антарктиды.

▼ Рубан Игорь Павлович. «Работа аэрологов в Антарктиде». 1966 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»



● На станциях и в походах

Между тем ученые Третьей советской антарктической экспедиции развернули новое научное оборудование и продолжили наблюдения по программе Международного геофизического года. На станции Восток начала работать ионосферная станция, в Мирном гидрологи смонтировали дистанционную установку для отслеживания колебания уровня моря, на станции Советская был создан аэрологический пункт, с помощью самолетов ученые сделали аэрофотосъемку шельфового ледника Росса, на станции Оазис велись магнитные наблюдения. Особое беспокойство перед надвигающейся зимой у Толстикова вызывала станция Пионерская. За два года ее существования все постройки станции оказались заметены снегом, в некоторых местах его толщина достигала 4–5 метров. На улицу полярники выбирались по лестнице через люки в крышах. Условия работы здесь были очень сложными, и Евгений Иванович опасался оставлять на Пионерской зимовочный отряд. Но для выполнения программы Международного геофизического года наблюдения в этой точке были исключительно важны. На постройку новых помещений времени уже не оставалось. Поэтому решили отремонтировать и укрепить имеющиеся постройки. На станцию прибыли плотники, завезли стройматериалы. С крыш счистили многометровые слои снега, укрепили перекрытия, соорудили новые выходы-люки, под снегом построили новую электростанцию.

Третья антарктическая экспедиция должна была ответить на вопрос, живо интересовавший все мировое научное сообщество — какова толщина ледяного покрова Антарктиды? Тогда такие измерения прово-

дили с помощью сейсмического зондирования. На поверхности ледника производили взрыв, сейсмическая волна уходила вглубь, отражалась от ложа ледника, улавливалась приборами, по показаниям которых можно было судить о мощности ледовой толщи. Первая и Вторая экспедиции проводили такие работы в прибрежной части Антарктиды. В более отдаленных районах снег оказался слишком рыхлым, надежных данных получить не удалось. Нужно было бурить скважины и закладывать взрывчатку в них. Поэтому в Третьей экспедиции участвовал отряд сейсмологов и гляциологов, у которых имелась буровая установка. Им предстояло заняться этими работами во время внутриконтинентальных походов.

5 марта в Мирный вернулся санно-гусеничный поезд, основавший станцию Советская. Толстиков описывает встречу так: «И вот на горизонте, за дальним аэродромом показались черные точки. Они быстро приближались... На головной машине гордо развевался красный флаг. Войдя в поселок, тягачи остановились у метеоплощадки, на которой собрались почти все жители Мирного. Из тягачей выходят участники похода. Почерневшие от ветров и морозов, похудевшие, но крепкие и радостные... Да, они сделали большое дело. За 69 дней поезд прошел 3900 километров. Это самый длинный маршрут, когда-либо пройденный наземным транспортом по Антарктиде. Он примерно на 1000 километров длиннее известного трансантарктического перехода через Южный полюс, недавно совершенного английской партией под руководством Фукса. Причем поход нашей экспедиции проходил по сыпучим снегам, на большой высоте, в условиях кислородной недостаточности».



▲ Рубан Игорь Павлович. «Работа гляциологов в Антарктиде». 1966 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

Наступило начало календарной осени, приближалась пора полярной ночи и самых жестоких морозов. 21 марта в район станции Пионерская вышел санно-гусеничный гляциологический поезд в составе трех вездеходов, двух саней с грузами и саней с буровым станком. В этом походе ученые хотели отработать методику проведения сейсмического зондирования и проверить работу приборов, чтобы с наступлением лета начать измерения толщины ледников Антарктиды. Кроме того, полярники собирались установить на 250-м километре от Мирного автоматическую радиометеорологическую станцию. И еще поезд вез на Пионерскую запас угля для отопле-

ния станции. Толстиков скрепя сердце разрешил этот поход, он понимал, что в такое время года полярников в пути ждут тяжелые испытания, и не хотел рисковать людьми. Его опасения подтвердились — работать пришлось при постоянно низких температурах, пурге и плохой видимости. При длительных стоянках машины и сани быстро заносило огромными сугробами. На остановках ползья саней намертво примерзали к снегу, и сдвинуть их удавалось лишь одновременной тягой двух вездеходов. Но и люди, и машины показали себя с лучшей стороны. За первые сутки поезд преодолел 82 километра, а к 25 марта дошел до 250-го

На плато Антарктиды

километра, где была установлена автоматическая метеостанция. Добравшись до Пионерской, ученые в течение 11 дней занимались сейсмическими работами. 11 апреля поезд вышел в обратный путь. Поскольку автоматическая станция перестала подавать сигналы, пришлось направиться к месту ее установки. Но из-за пурги и отсутствия видимости найти ее не удалось. Вскоре санно-гусеничный поезд вернулся в Мирный. Поход занял 30 дней.

• Время пурги и морозов

С наступлением зимы большая часть полевых исследований была прекращена. Участники экспедиции занимались стационарными наблюдениями на полярных станциях. Но даже для таких работ требовалось немало сил и мужества. На прибрежных станциях — в Мирном, Оазисе и на Пионерской — большую опасность представляли частые ураганные ветры и ме-

АВАРИЙНЫЙ НОМЕР

В феврале 1958 года Третья антарктическая экспедиция лишилась еще одного самолета. На аэродроме в Мирном перед взлетом во время рулежки лыжи Ли-2 заскользили по направлению к краю ледяного барьера. Летчики успели выпрыгнуть из машины, но самолет рухнул с обрыва и утонул. Это была очень существенная потеря. У экспедиции осталось всего два самолета, способных летать с посадкой на внутриконтинентальных станциях. Толстиков был сильно удручен этой утратой, а его товарищи по зимовке решили, что виновник всех бед и поломок — 13-й номер дома, в котором жил начальник экспедиции. Его выбрал для себя еще Михаил Сомов, строивший Мирный. От несчастливого числа решили избавиться. Табличку с номером дома сняли, и больше аварийных происшествий в экспедиции не было.

Это интересно

тели. Скорость ветра нередко достигала 40–50 метров в секунду, пурга порой длилась по две недели кряду. Но и в такую погоду многим полярникам приходилось заниматься своей повседневной работой на улице. Вот как Толстиков вспоминал условия жизни в Мирном зимой: «Один-два дня приличной погоды — и опять пурга. Добраться до кают-компания — целая проблема, ветер валит с ног, глаза забивает снегом. Был случай, когда меня, человека по весу

сOLIDного, порыв ветра сдул с крыши как перышко (мы в это время жили в доме, занесенном снегом, и выход был через лаз на крышу). Часто приходилось запрещать выход на улицу. Мы не могли добраться до кают-компания, где нас напрасно ждал завтрак, обед и ужин. В каждом доме для такого случая был запас продуктов». Однако запретам следовали не все, и тогда случались чрезвычайные происшествия. Одно из них произошло 22 сентября. В этот день

▼ Ураганный ветер на аэродроме



скорость ветра достигала 100 км/час. Передвигаться по поселку в одиночку было запрещено. Но механик Сергей Токарев решил рискнуть — он вышел из кают-компания в пургу и направился к своему дому. Вскоре стало известно, что Токарев пропал. Это был очень опытный полярник, он много лет работал в Арктике, участвовал в легендарном дрейфе ледокольного парохода «Седов», за что получил звание Героя Советского Союза. В Мирном была объявлена тревога. Два отряда отправились разыскивать пропавшего. Люди, обвязавшись веревками, вышли на поиски. Пурга разбушевалась так, что в двух шагах они теряли друг друга из видимости. Только спустя пять часов Токарева нашли за пределами поселка — он случайно набрел на хозяйственный балок и укрылся в нем.

Ураганы не только мешали нормальной работе, но и порой разрушали постройки — научные павильоны и площадки для наблюдений. Однажды на станции Оазис перед надвигающимся штормом прилетевший из Мирного самолет намертво закрепили ледовыми якорями и тросами. Когда же ветер стих, то оказалось, что на якорях остались только лыжи самолета, а фюзеляж, оторванный от стоек шасси, унесло метров за двести.

Во время Третьей экспедиции люди впервые зимовали в самых отдаленных районах Антарктиды — на внутриматериковых станциях Восток, Советская и Комсомольская. Здесь полярники столкнулись с такими морозами, которых еще не знал никто на Земле. В июне — июле температура воздуха опустилась ниже минус 70°. И это в сочетании с кислородной недостаточностью, сухостью воздуха, отсутствием света во время полярной ночи. Когда морозы перевалили



▲ Перед походом вглубь Антарктиды

▼ Проводы в Мирном санно-гусеничного поезда, отправляющегося к Южному полюсу относительной недоступности



за минус 75°, руководство Главсевморпути стало проявлять беспокойство. Из Москвы присылали рекомендации врачей, как себя вести при такой температуре. Впрочем, эти рекомендации были по большей части теоретические, ведь никто и никогда

еще не жил и не работал в таких условиях. При обустройстве внутриконтинентальных станций полярников снабдили теплой одеждой, в их распоряжении были меховые унты с меховыми чулками, костюмы на гагачьем пуху, кожаные костюмы на меху,

На плато Антарктиды

теплые шапки-ушанки, кожаные маски на меху. Толстиков так описывает снаряжение тех, кто зимовал в глубине Антарктиды: «При температурах ниже минус 75–80 градусов полярники одевались так. Унты с меховыми чулками, теплые штаны и куртки, меховые шапки. На лицо надевали меховые маски, причем часто двойные, — кожу к коже, а к лицу и наружу мех, на глаза большие летные очки с блендами (чтобы очки не потели): при низких температурах не исключено обмороживание глаза. К носу приставляли шланг от кислородного прибора и свободный конец шланга прятали под куртку, и так выходили на улицу». Но даже в этой экипировке на улице нельзя было находиться больше 10 минут. 8 августа температура воздуха на Советской понизилась до минус 83°, на Востоке в этот день было минус 86°. А 25 августа на станции Восток зарегистрировали самую низкую температуру в зимнем сезоне 1958 года — минус 87,4°. Среднемесячная температура августа составила минус 71°. Так был открыт Полюс холода нашей планеты.

Зимой шла подготовка к весенним санно-гусеничным походам — полярникам Третьей антарктической экспедиции предстояло дойти до полюса относительной недоступности. Капитального ремонта требовали тягачи, вездеходы и сани. Для того чтобы людям в походе было удобнее работать и отдыхать, балки и кабины тягачей переоборудовали, на отдельных санях разместили камбуз, теплый и холодный продуктовые склады. Уже 27 сентября забросили на Пионерскую 50 тонн дизельного топлива, необходимого для санно-гусеничного поезда.

В начале весны Толстиков решил совершить два протяжен-



▲ Тягачи Третьей советской антарктической экспедиции в снегах Антарктиды



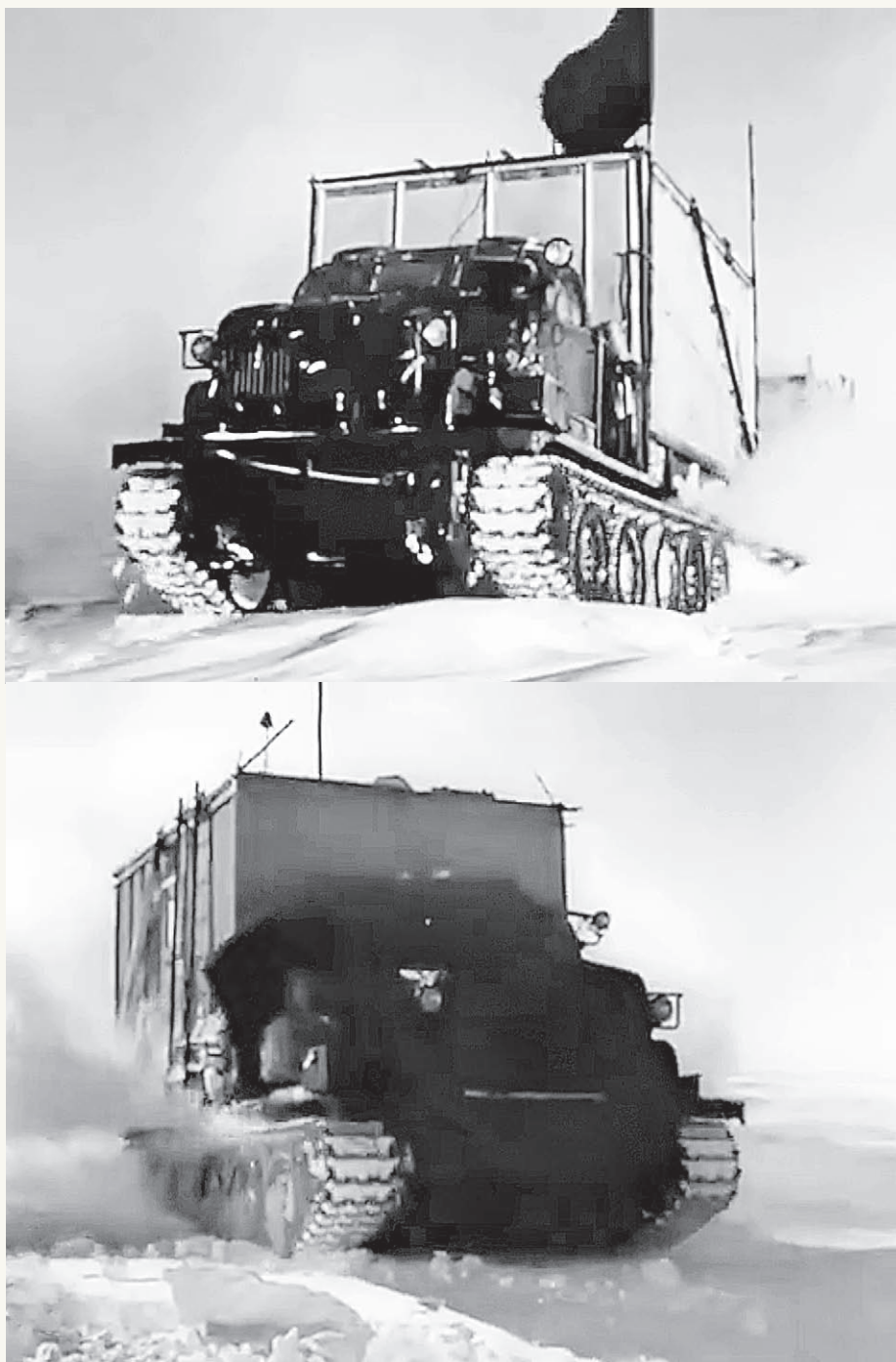
▲ Тягач, идущий через зону трещин

ных полета над Антарктидой. Первый — на запад, с посадкой на австралийской станции Моусон, второй — по маршруту Мирный — Южный полюс — станция Мак-Мёрдо (США). Оба этих рейса выполнял экипаж летчика Виктора Перова. Участники полетов провели наблюдения вдоль побережья, ознакомились с горным районом к югу от залива Олаф-Прюдс, «стерли» с карты Антарктиды несколько несуществующих горных хребтов и осмотрели часть антарктического плато, еще не охваченную наземными исследованиями. Побывали наши полярники и в гостях у австралийских и американских исследователей, которые радушно принимали коллег.

● На подступах к цели

Длительная подготовка к санно-гусеничному походу на полюс недоступности была завершена. И 28 октября поезд, состоявший из шести тягачей, одного вездехода и семи саней, вышел из Мирного в глубь Антарктиды. Он вез 270 тонн грузов — снаряжение, топливо и продовольствие. В походе участвовал 21 человек, а возглавил его инженер Аркадий Николаев. Толстиков, который был занят многочисленными делами всей экспедиции, решил присоединиться к походу на самом сложном его и еще не исследованном участке — от станции Советская до полюса относительной недоступности. Предполагалось, что полярники по ходу движения поезда будут вести постоянные научные наблюдения, а в конечной точке маршрута проведут несколько дней, занимаясь исследованиями, и создадут станцию, которую можно будет использовать для временного пребывания.

Первые 50 километров поезд шел по свежавывавшему снегу,



▲ Последние километры до полюса

в который глубоко уходили гусеницы тягачей и полозья саней. С трудом преодолели крутой подъем, идущий от Мирного, на 75-м километре пополнили запас топлива на сделанном здесь промежуточном складе и затем пошли дальше. На участке до Пионерской начались уже всем хорошо знакомые поля снежных

заструг, на которых машины, по обыкновению, очень сильно трясло. 28 октября поезд добрался до Пионерской и, простояв на станции два дня, двинулся вперед.

В пути участники похода вели метеорологические, гляциологические, магнитные, гравиметрические и сейсмические

На плато Антарктиды

исследования. Все эти работы требовали времени и частых остановок, но санно-гусеничный поезд снаряжался именно ради научных наблюдений, а не для того, чтобы ставить спортивные рекорды. Поэтому продвигались полярники медленно и только 12 ноября прибыли на Комсомольскую. Здесь поезд решили разделить — часть машин отправилась на станцию Восток для ее снабжения, а пять тягачей и один вездеход 20 ноября вышли к станции Советская и полюсу недоступности.

На этом участке пути тяжелейшим испытанием для машин и людей стали поля рыхлого снега. Гусеницы проваливались в снег на полметра. Тягачи постоянно буксовали, тащить сани они могли только в сцепке по две-три машины. От большой нагрузки и низких температур часто ломались пальцы траков гусениц. Менять их, выколачивая кувалдой в условиях кислородной недостаточности, было необычайно трудно. В 230 километрах от Ком-

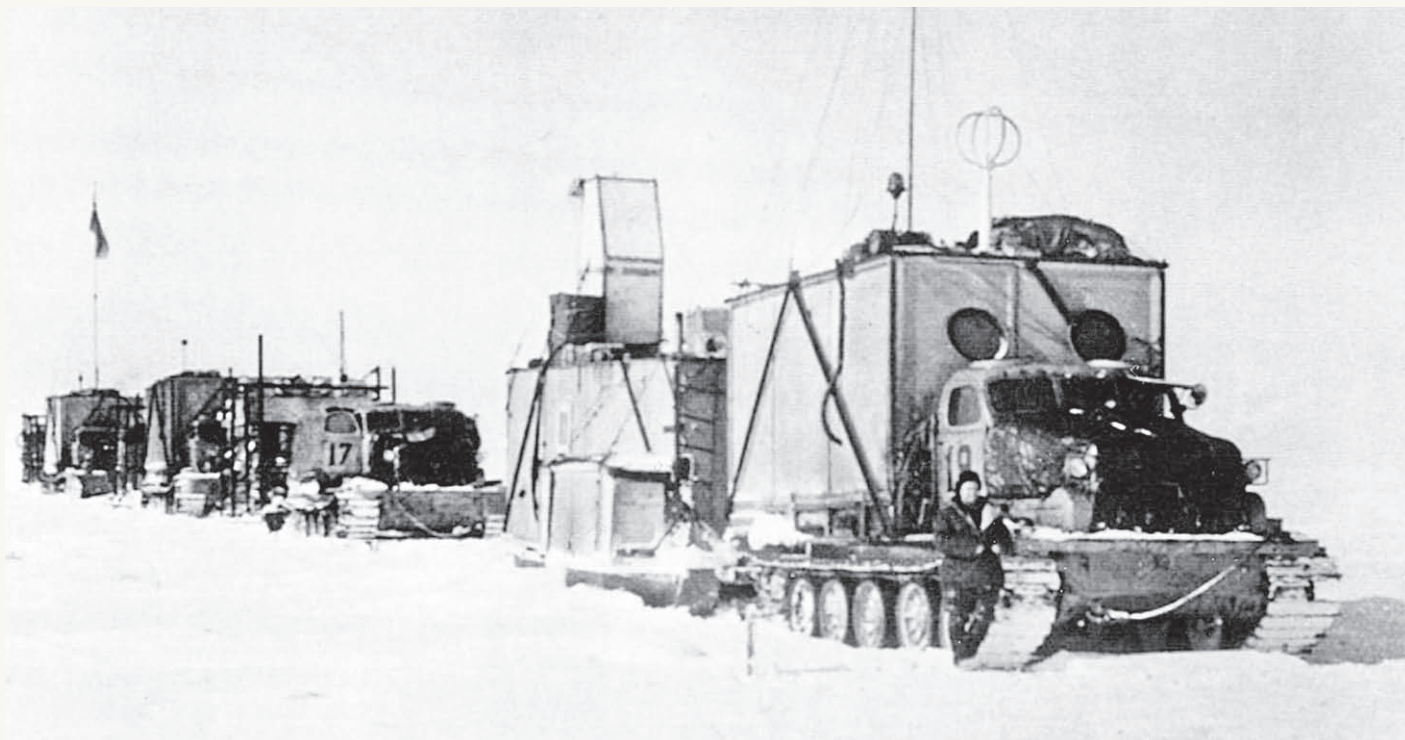


▲ Замена сломавшихся траков гусениц

сомольской два водителя заболели горной болезнью. Пришлось отправить их обратно на вездеходе. 29 ноября санно-гусеничный поезд добрался до Советской. Здесь ученые занялись исследованиями и наблюдениями, а механики и водители готовили машины к последнему этапу похода. 30 ноября на Советскую прилетел Толстиков. Он выслушал сообщения врача, который обследо-

довал всех участников похода. Еще у одного водителя и у двух взрывников-сейсмологов развивалась горная болезнь. Врач считал, что им нельзя находиться в условиях антарктического высокогорья, а тем более работать во время похода — адаптироваться к низкому атмосферному давлению и недостатку кислорода они так и не смогли. Толстиков отправил их в Мирный.

▼ В походе к полюсу недоступности





▲ Рубан Игорь Павлович. «В центре Антарктиды». 1956–1957 гг. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»

● В сердце Антарктиды

3 декабря 1958 года санно-гусеничный поезд из четырех тягачей, у каждого из которых на прицепе были одни сани, покинул станцию Советская и двинулся в сторону полюса недоступности. На его борту было 18 человек. Полярники шли по местам, которые еще не видел ни один человек, но каждый километр этого пути давался с трудом. Препятствием вновь стал рыхлый снег. Машины то и дело вязли, приходилось двигаться челночно, цепляя одни сани к двум-трем тягачам. Из-за этого поезд шел очень медленно.

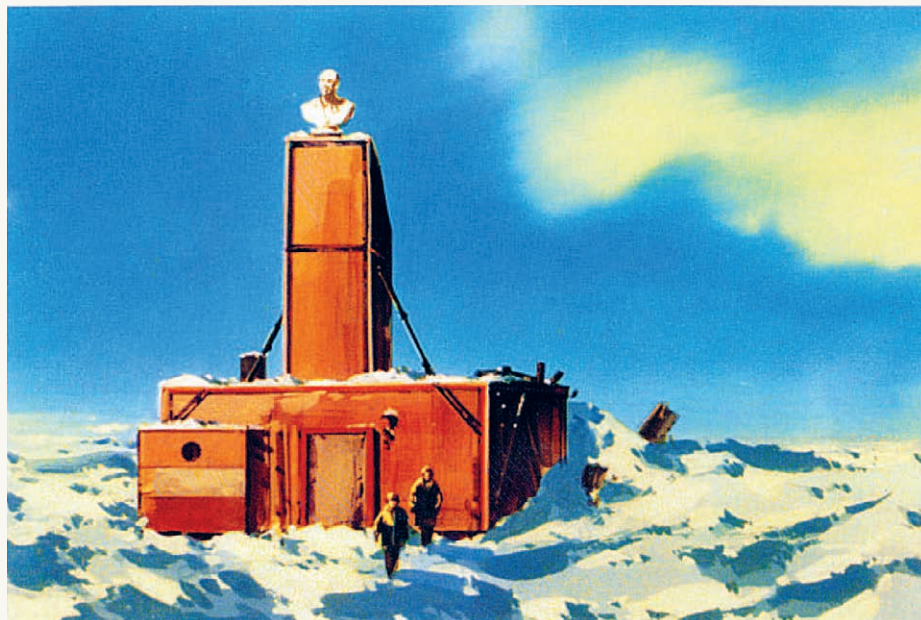
Снова ломались пальцы траков. Ремонт на высоте 3400 метров при морозе в минус 50° отнимал много времени и сил. Обнадеживало только то, что временами встречались участки с твердым настом, по которому тягачи шли значительно легче. Неожиданное происшествие заставило полярников остановиться. Из воспоминаний Толстикова: «Пройдя более 100 километров от Советской, мы остановились на отдых, чтобы пообедать, заняться ремонтом тягачей и производством очередных научных наблюдений. Водители, как обычно, стали выбивать кувал-

дой пальцы траков. И вдруг мы услышали гул Антарктиды. Оглушительный звук, напоминающий звук от удара по пустой деревянной бочке, но в несколько тысяч раз сильнее. Буквально Антарктида гудела. После первого удара мы еще несколько раз ударили кувалдой по гусеницам — результат тот же. Антарктида гудела. Все мы живые люди, конечно, и от таких звуков нам стало не по себе. Очевидно, где-то пустота. Но где? Стали осматривать местность — кругом белая пустыня. Я влез на самый высокий балок. Все тот же снег, ничего более. Тем не менее я

На плато Антарктиды

счел, что дальнейшее продвижение без разведки рискованно. Дал указание В.М. Перову вылететь из Мирного к нам и разведать рельеф по нашему предстоящему маршруту. Вскоре самолет был над нами». Летчики провели детальную разведку, но ничего кроме снега по маршруту движения поезда не обнаружили. Толстиков решил идти дальше. Видимо, поезд находился в районе ледовых трещин или пустот, скрытых столь плотными снежными мостами, что они без труда выдерживали тяжесть тягачей.

На 160-м километре от Советской поверхность ледника стала постепенно подниматься. Затем полярники встретили еще два длинных подъема протяженностью 4–5 километров. Как выяснилось потом, это была самая высокая часть маршрута — около 4000 метров над уровнем моря. Позже район, пересеченный санно-гусеничным поездом, получил название плато Советское. По мере подъема стала еще ниже опускаться температура, сильнее



▲ Станция Полюс недоступности. На одном из строений был установлен бюст Ленина, сохранившийся до сих пор. Из набора художественных открыток «У полюсов Земли», «Изобразительное искусство», 1976 г.

ощущалась нехватка кислорода. От лютых морозов полярников спасала теплая одежда — пуховые и кожаные костюмы на меху, унты, меховые брюки. Жилые помещения отапливались печками на солярке или угле. Но ночевать все равно приходилось в теплых спальнях мешках. Памятуя о том, что готовить в похо-

де сложно, а в условиях высокогорья еще и долго, с собой взяли большое количество замороженных полуфабрикатов — пельмени, жареные куры и котлеты постоянно были в меню участников экспедиции.

14 декабря 1958 года советский санно-гусеничный поезд достиг южного полюса относительной недоступности. Штурман определил координаты — 82°06' южной широты, 54°58' восточной долготы. Это точка, расположенная на самом большом удалении от всех берегов шестого материка, геометрический центр Антарктиды. Здесь еще никогда не был ни один человек.

В тот же день полярники подняли радиомачту, развернули радиостанцию, установили жилой балок, разбили метеоплощадку и приступили к наблюдениям. Гляциологи занялись бурением скважины, ее глубина составила 60 метров. В окрестностях нашли подходящее место для приема самолетов и начали укатывать взлетно-посадочную полосу. Вскоре над станцией был поднят флаг СССР. Толстиков отправил

▼ Экспедиция на Полюс недоступности. 14 декабря 1958 г.



телеграмму в Москву: «14 декабря 14.45 мск поезд тягачей прибыл на Полюс недоступности Антарктиды, пройдя от Мирного расстояние около 2200 км по сыпучим снегам на высоте до 4000 м научными работами, в том числе сейсмическими, гравиметрическими. Личный состав здоров. Точке $82^{\circ}06'$ юг $55^{\circ}00'$ восток, на высоте 3710 м над уровнем моря создана станция Полюс недоступности для эпизодических научных наблюдений и база внутриконтинентальных походов. Дом-балок на 4 человека с радиостанцией, позывной РСОН, с двигателем, метеостанцией, индекс 89555, электрокабюзом, запасом продовольствия и горючего 2–3 месяца. На станции имеется скважина глубиной 60 м. В настоящее время на станции Полюс недоступности проводятся метеорологические, актинометрические, магнитные, гляциологические и сейсмические работы. Готовится аэродром для лыжных самолетов. На мачте поднят государственный



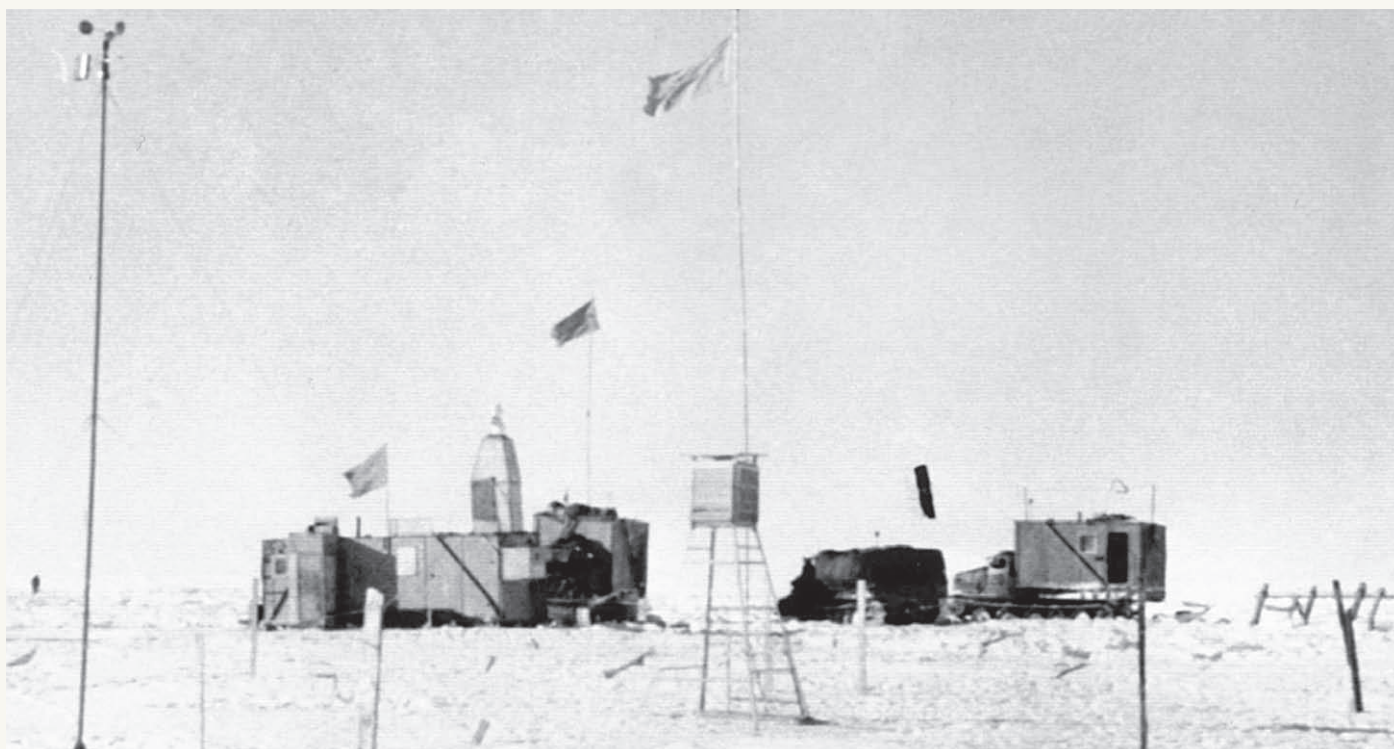
▲ Советская антарктическая станция Полюс недоступности

флаг СССР, на возвышении дома-балка установлен бюст Ленина».

18 декабря Полюс недоступности принял первый самолет. Ли-2 доставил различные гру-

зы, в том числе пальцы для траков гусениц, запас которых был необходим для возвращения. С этим самолетом Толстиков улетел в Мирный, где его ждали

▼ Метеоплощадка станции Полюс недоступности



На плато Антарктиды

неотложные дела. Полярники пробыли на Полюсе недоступности до 26 декабря. Четыре раза в сутки они проводили метеорологические наблюдения. С помощью сейсмических работ удалось измерить толщину ледового покрова и его структуру. Гляциологи исследовали снежный покров — определили его плотность и твердость, описали рельеф и структуру, взяли пробы снега, измерили его температуру на различных глубинах. 21 декабря участники похода произвели консервацию станции, оставив на ней запас продовольствия на четыре-пять месяцев для четырех человек и записку с просьбой пользоваться продуктами, если на то будет необходимость. Покинув Полюс недоступности, санно-гусеничный поезд взял курс на Советскую и, двигаясь по своей колее, прибыл на эту станцию 3 января. А 18 января поезд вернулся в Мирный, пробыв в пути 88 дней и пройдя за это время 4300 километров. Так завершился большой этап изучения Антарктиды.

▼ Почтовая марка СССР, посвященная экспедиции, достигшей Южного полюса недоступности



Третья советская антарктическая экспедиция приступила к исследовательским работам по программе Международного геофизического года. Впервые в истории был проведен большой комплекс наблюдений на внутриматериковых станциях — Комсомольская, Восток, Советская. Экспедиция первой достигла полюса относительной недоступности Антарктиды, исследовав шестой материк на всем протяжении своего маршрута. С помощью сейсмических и гравиметрических методов была определена мощность льда и характер подледного рельефа Антарктиды от береговой зоны в районе Мирного до наиболее удаленной точки материка — полюса относительной недоступности. Эти работы развеяли все сомнения в том, что Антарктида — материк, а не архипелаг, остров, покрытый ледяным куполом, как полагали многие ученые. Геофизики экспедиции обнаружили под ледниковым щитом две горные системы. Одну из них, расположенную между



▲ Почтовая марка СССР, выпущенная к 10-летию годовщины подписания Договора об Антарктике

Мирным и Пионерской, с платообразными вершинами высотой до 1000 метров, назвали горами Голицына (в честь русского физика князя Бориса Голицына). Вторая, лежащая между станциями Комсомольская и Полюс недоступности, оказалась огромной горной страной протяженностью 1300 километров и шириной 500 километров. Ей присвоили имя советского геофизика Григория Гамбурцева. Интересные выводы были получены в результате изучения атмосферного электричества, содержания озона, свечения ночного неба, интенсивности солнечной радиации, магнитного поля Земли и земных токов, ионосферы, полярных сияний и космических лучей. Метеорологи экспедиции определили климатические зоны Антарктиды. Систематические наблюдения за температурой воздуха позволили установить местоположение полюса холода нашей планеты, который находится на станции Восток.

СПАСЕНИЕ В КРИСТАЛЬНЫХ ГОРАХ

11 декабря 1958 года в Мирном приняли экстренную радиogramму от австралийской станции Моусон. В ней говорилось, что 5 декабря где-то в горах пропал самолет бельгийских полярников, на борту которого были четыре человека. Спасательная партия, вышедшая на выручку, остановлена зоной непроходимых трещин. Обо всем этом австралийцам сообщили с бельгийской антарктической станции Король Бодуэн, расположенной в 3000 километрах от Мирного. Бельгийцы просили о помощи. Но на станции Моусон имелся только легкий одномоторный самолет, дальности полета которого не хватало, чтобы вести поиски. Поэтому австралийцы запрашивали помощь у экспедиции Толстикова и сообщали, что могут дозаправить у себя советский самолет. В Мирном бушевала пурга. Начальник авиаотряда Виктор Перов и его экипаж засели за карты, прикидывая возможные варианты. Впрочем, изучать слишком долго было нечего. Точных карт береговой линии этого участка Антарктиды не имелось, не говоря уж о внутренних районах. Даже точные координаты бельгийской станции Король Бодуэн были неизвестны. Не имелось и карт магнитного склонения, а значит, пользоваться магнитным компасом в полете невозможно. Летчикам было ясно, что с этой задачей может справиться только самолет Ли-2, оборудованный лыжным шасси — ведь садиться придется на неподготовленные площадки. Но таких самолетов в экспедиции только два, и оба до предела заняты. Значит, лететь в полную неизвестность придется на одном самолете, не рассчитывая на чью-либо помощь и поддержку. 12 декабря, воспользовавшись небольшим улучшением погоды, Ли-2, управляемый Виктором Перовым, отправился в путь. До бельгийской станции предстояло лететь 14–15 часов. А время полета Ли-2 не превышало 10 часов. Поэтому требовалась дозаправка у австралийцев. До Моусона шли в сплошных облаках, самолет покрывался коркой льда. Сели, заправились, но непогода заставила заночевать у австралийцев. Ранним утром отправились дальше, взяв курс на залив Амундсена, в пути очень помогала карта, которой снабдили австралийские полярники — она была составлена по данным недавней аэрофотосъемки. Самолет шел при попутном ветре, на хорошей скорости. В какой-то момент летчики увидели законсервированную японскую станцию Сёва. Перов тут же решил приземлиться и оставить на ней бочку с топливом на обратную дорогу в Мирный. Посадка прошла успешно, полчаса самолет пробыл на станции, а затем вновь поднялся в воздух. Отсюда начиналась полная неизвестность — карта не имела ничего общего с береговой линией. Шли только по счислению, ориентируясь на расстояние, которое уже преодолел самолет. Станция Король Бодуэн была полностью погребена под снегом, и летчики очень боялись ее не заметить. Но бельгийцы



▲ Пилот Виктор Перов в Бельгийском посольстве на приеме по случаю вручения орденов Бельгии советским летчикам

зажгли сигнальные факелы, и самолет благополучно сел. Здесь заместитель начальника станции де Маре рассказал подробности случившегося. 5 декабря исчез одномоторный самолет «Остер», на котором пилот принц де Линь по одному перевозил участников полевого отряда в район Кристальных гор. Рации на «Остере» не было. Что с ним случилось, когда именно и где, не знал никто. Пропавших четверо — летчик принц Антуан де Линь, начальник станции барон Гастон де Жерлаш, геодезист Жак Лоодтс, механик Шарль Юльсхаген. Запаса продуктов им хватит на 10 дней. Бельгийцы предполагали, что их попавшие в беду соотечественники могли двигаться к складу, устроенному у гор Триллинген, в 200 километрах от побережья. Туда и была направлена спасательная партия на двух вездеходах и собачьей упряжке. Попав в зону трещин, они потеряли один вездеход и вынуждены были остановиться. Где находятся Кристальные горы, какова их высота, как далеко они простираются, бельгийцы не знали. Заканчивая свой рассказ, де Маре протянул летчикам небольшую любительскую фотографию и добавил: «Это снимок горы Сфинкс. Ни карт, ни других фото внутренних районов материка у нас нет. Сфинкс находится где-то за семьдесят второй параллелью, точнее сказать невозможно. В сущности, наши ребята для того и работают в тех краях, чтобы получить точные координаты и высоту гор. Знаю одно. Если долететь до Сфинкса, то к юго-западу от него должны быть отчетливо видны Кристальные горы. Там как раз и нужно искать». Информация выглядела обескураживающе, легче было найти иголку в стоге сена. Но через полтора часа после посадки на станции Король Бодуэн советский самолет снова был в воздухе. Вскоре, однако, пришлось возвращаться из-за погоды. Следующим утром — новый полет. Машина шла вдоль 72-й параллели, летчики осматривали местность в надежде увидеть мифического «сфинкса». Когда самолет прошел 100 километров, пилоты разглядели вдали контуры «гор с фотографии». Оказавшись у ее вер-

Это интересно

На плато Антарктиды

шины, Перов повернул машину к юго-западу и вскоре участники полета увидели занесенные снегом хребты — Кристальные горы! Самолет устремился к цели. Пять минут спустя у подножия одной из вершин летчики обнаружили пропавший «Остер». Перов повел машину на посадку. Подходящая площадка нашлась километрах в четырех от места аварии. Двое членов экипажа остались у Ли-2, остальные, включая находившихся на борту бельгийцев, де Маре и доктора Ван Гомпела, направились к «Остеру». Через полтора часа они добрались до цели. Людей у самолета не было, в кабине лежала записка. В ней сообщалось, что авария произошла 5 декабря на взлете, пилот де Линь пошел к горе Сфинкс, где проводили исследования де Жерлаш и Лоодтс, и возвратился обратно к месту аварии и что он с механиком Юльсхагеном 10 декабря отправился к горе Сфинкс, откуда на следующий день все четверо пойдут к складу-базе у гор Триллинген. На

записке стояла дата 9 декабря. Вернувшись к Ли-2, экипаж поднял машину в воздух и взял курс на гору Сфинкс. Отсюда летчики принялись прочесывать местность по направлению к горе Триллинген. Летали галсами, пересекая предполагаемый маршрут движения бельгийцев, но поиски оказались тщетны. Горючее было на исходе, пришлось вернуться на станцию. Дозаправка, и снова в полет — незаходящее солнце позволяло продолжать поисковые работы. Однако этот день ничего нового не принес. Летчикам нужен был отдых. Ночевали на станции Бодуэн. Утром вылетели по уже знакомому теперь маршруту к горе Сфинкс. В пяти километрах к западу от вершины летчики увидели брошенные предметы, сели поблизости. На снегу — сломанные лыжи, ящичек из-под буссоли, разная мелочь. Ни людей, ни записки. По следам определили, что идут четверо по направлению к горам Триллинген. И снова Ли-2 стал утюжить небо, то и дело

▼ Из кабины самолета видны горные вершины Антарктиды, которые иногда возвышаются над огромной толщей ледникового покрова



пересекая маршрут бельгийцев. Весь день прошел в полетах, вечером 15 декабря самолет вернулся на станцию. Положение становилось отчаянным. Горючего осталось только на один рейс продолжительностью восемь часов. Тем временем полярники разных стран пытались помочь поискам. Топливо для самолета Перова предлагали австралийцы со станции Моусон и американцы из Мак-Мёрдо. Полным ходом из Кейптауна к станции Король Бодуэн шла «Обь» с запасом горючего. Но на все это требовалось время, а продовольствие у терпящих бедствие бельгийцев было на исходе. Ночью 15 декабря Виктор Перов вновь поднял свой Ли-2 в воздух. Дойдя до гор Триллинген, самолет в очередной раз начал совершать поперечные галсы. Около двух часов ночи де Маре вдруг забарабанил в спину Перова — слева по курсу он разглядел оранжевое пятно палатки. Летчики только успели увидеть, как кто-то выскочил из нее и тут же все скрылось в клочьях

метели. Но штурман засек курс на палатку, и самолет сел на сравнительно ровное снежное поле в паре километров от нее. Перов сквозь метель стал медленно рулить по направлению к палатке и внезапно прямо перед носом самолета возникла фигура. Это оказался Гастон де Жерлаш, следом за ним появились и трое его товарищей по несчастью. Все были сильно изнурены, из продуктов у них оставались лишь обломки галет да по горстке изюма на человека. Обессиленных бельгийцев усадили в самолет и доставили на станцию Король Бодуэн. 19 декабря Ли-2 вернулся в Мирный. Еще в пути летчики получали многочисленные поздравления и благодарности. Виктор Перов был награжден орденом Ленина, а его экипаж — орденами Трудового Красного Знамени. Король Бельгии Бодуэн наградил Виктора Перова орденом Леопольда II. Путеводная гора Сфинкс ныне называется горой Принца де Линя, а расположенная рядом вершина — горой Перова.

▼ Рубан Игорь Павлович. «Спасение бельгийских ученых советским летчиком Перовым. Антарктида. 16 декабря 1958 г.» 1961 г. ФГБУ «Российский государственный музей Арктики и Антарктики»



Послесловие

Результатом первых коллективных усилий разных стран в изучении ледяного континента стал Договор об Антарктике. Он был подписан в 1961 году. С тех пор прошло более полувека. За это время многое в мире переменилось — распадались одни государства и появлялись другие, менялись правительства, военные и экономические союзы. А Договор об Антарктике продолжал действовать. Более того, если изначально в нем участвовали 13 стран, то теперь их уже 56. Этот уникальный документ проникнут духом сотрудничества и взаимопомощи. Одним из авторов Договора стал наш замечательный соотечественник — Михаил Михайлович Сомов, вся жизнь которого была наполнена верой в науку и человека. Согласно условиям Договора, в Антарктике нет государственных границ, нет воинских контингентов, запрещено размещение и испытание ядерного оружия. Здесь нет места политической, расовой и религиозной розни. Договор утверждает свободу научных исследований в интересах всего человечества.

В 50-х годах прошлого века, когда мир уже был разделен холодной войной, советские и американские ученые зимовали на научных станциях своих геополитических противников. Американские, советские, австралийские, английские полярники во время работы в Антарктиде не раз приезжали в гости друг к другу, обменивались опытом и научной информацией. Корабли советской антарктической экспедиции регулярно заходили в порты Австралии, Новой Зеландии, ЮАР и неизменно встречали радушный прием. Во время Третьей антарктической экспедиции экипаж летчика Виктора Перова, не считаясь с риском, спасал попавших в беду бельгийских полярников. Быть может, когда-нибудь человечество осознает, что свои усилия надо тратить не на войны и конфликты и что правила, по которым люди живут и работают в Антарктиде, неплохо бы распространить на весь мир.

Вероятно, Антарктиде суждено стать последним резервом человечества, его неприкосновенным запасом. За годы исследований на материке и его шельфе были выявлены огромные месторождения нефти, газа, каменного угля, железных руд. Антарктические кладовые вполне могли бы отдалить наступление энергетического и сырьевого голода. Возможно, наши потомки найдут способ разумно использовать эти богатства и с благодарностью вспомнят о тех, кто в середине 1950-х годов начинал строить в Антарктиде первые научные станции, и о тех, кто навсегда остался на «острове вечной зимовки».



▲ Российская антарктическая научно-исследовательская станция «Беллинсгаузен» на острове Кинг-Джордж



Научно-популярное издание
Серия «Большой исторический атлас»

Дмитрий Валерьевич Иванов
АНТАРКТИДА. ИСТОРИЯ ИЗУЧЕНИЯ ЛЕДЯНОГО КОНТИНЕНТА
БОЛЬШОЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ АТЛАС



Заведующая редакцией *Ю. Данник*
Руководитель направления *Т. Чурсина*
Ответственный редактор *О. Климова*
Литературный редактор *О. Чистоусова*
Технический редактор *М. Караматозян*
Корректор *М. Крыжановская, Н. Корнилова*
Цветокорректор *К. Никитин*
Компьютерная верстка *С. Павловская*
Дизайн обложки *А. Шпаков*

Общероссийский классификатор продукции
ОК-034–2014 (КПЕС 2008): 58.11.1 — книги, брошюры печатные

Подписано в печать 15.05.2025. Формат 60х84/8. Усл. печ. л. 18,60.
Печать офсетная. Бумага офсетная. Гарнитура Freeset.
Тираж 2000 экз. Заказ №

Изготовитель: ООО «Издательство АСТ»
Произведено в Российской Федерации
Изготовлено в 2025 году
129085, РФ, г. Москва, Звёздный бульвар, д. 21, стр. 1, ком. 705, пом. I, 7 этаж
Наш электронный адрес: www.ast.ru
E-mail: ask@ast.ru

«Баспа Аста» деген ООО
129085, Мәскеу қ., Звёздный бульвары, 21-үй, 1-құрылыс, 705-бөлме, I жай, 7-қабат.
Біздің электрондық мекенжайымыз: www.ast.ru
Интернет-магазин: www.book24.kz
Интернет-дүкен: www.book24.kz
Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Дистрибьютор и представитель по приему претензий на продукцию в республике Казахстан:
ТОО «РДЦ-Алматы»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының өкілі
«РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 2 51 59 89,90,91,92; Факс: 8 (727) 251 58 12, вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген. Өндірген мемлекет: Ресей

Более 200 лет прошло с тех пор, как экспедиция Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева открыла Антарктиду. Продолжателями их дела стали участники первых советских антарктических экспедиций, которые 70 лет назад отправились к ледяному континенту, чтобы начать его планомерное изучение. Нашим полярникам довелось работать в самых суровых и труднодоступных районах Антарктиды. Они первыми достигли Южного геомагнитного полюса Земли и Южного полюса относительной недоступности. На их счету создание первых внутриконтинентальных научных станций, исследования Центральной и Восточной Антарктиды, морей Южного океана.

Эта книга о наших соотечественниках, которые открывали и изучали последнее белое пятно на карте мира, ледяной континент, о котором еще несколько десятилетий назад не было известно почти ничего.

Особенностью издания являются многочисленные фотографии, картины, гравюры и зарисовки, рассказывающие о первопроходцах Антарктики.



Уникальное иллюстрированное издание

- ★ Увлекательные рассказы об открытиях на ледяном континенте.
- ★ Биографии и путешествия знаменитых полярных исследователей.
- ★ Малоизвестные и занимательные факты о шестом континенте.
- ★ Более 300 иллюстраций, которые знакомят читателя с одним из самых суровых и труднодоступных регионов Земли.

БОЛЬШОЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ АТЛАС

книги для любого настроения здесь



www.ast.ru | www.book24.ru

vk.com/izdatelstvoast
ok.ru/izdatelstvoast

ОГЭВ

ISBN 978-5-17-166753-5



9 785171 667535