

АРТУР ЧИЛИНГАРОВ,
МИХАИЛ ЕВСЕЕВ, ЭДУАРД САРУХАНИЯ

Под ногами ОСТРОВ ЛЕДЯНОЙ

Артур Чилингаров, Михаил Евсеев, Эдуард Сарухания
ПОД НОГАМИ ОСТРОВ ЛЕДЯНОЙ




Paulsen

Артур Чилингаров

Под ногами остров ледяной

«Паулсен»

2014

Чилингаров А. Н.

Под ногами остров ледяной / А. Н. Чилингаров — «Паулсен», 2014

В ноябре 1969 года на ледяной остров, дрейфующий на севере Восточно-Сибирского моря, была высажена группа молодых специалистов Арктического и антарктического института. Остров толщиной 35 метров имел 14 километров в длину и 8 – в ширину. Казалось, никакая сила в природе не способна сокрушить этот гигантский ледяной монолит. Но случилось то, чего никто не мог ожидать... Все перипетии экспедиции СП-19 были описаны ее участниками в книге «Под ногами остров ледяной», выпущенной в 1972 году издательством «Молодая гвардия». В новое издание включены воспоминания друзей и соратников Артура Николаевича Чилингарова, а также фотографии, часть из которых не публиковалась ранее. Для широкого круга читателей. Издание 3-е, переработанное и дополненное.

© Чилингаров А. Н., 2014

© Паулсен, 2014

Содержание

Хронология	6
Наш Чилингаров	7
Предисловие	9
Глава 1	16
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Артур Чилингаров, Михаил Евсеев, Эдуард Саруханян Под ногами остров ледяной

© 2014, Paulsen

* * *



Участники комсомольско-молодежной экспедиции СП-19

Хронология Дрейфующая станция «Северный полюс-19»



Принята смена: 7 ноября 1969 г. 74°34' с. ш.; 161°48' в. д.

Окончена смена: 25 октября 1970 г. 77°55' с. ш.; 151°35' в. д.

Станция продолжала работу до весны 1973 г.

Личный состав:

Чилингаров А. Н. – начальник, Воробьев А. Н. – аэролог, Волдаев В. Н. – аэролог, Сафонов В. А. – аэролог, Ремез Б. М. – локаторщик, Евсеев М. П. – метеоролог-актинометрист, Прозоров В. Н. – метеоролог-актинометрист, Саруханян Э. И. – океанолог, Углев В. Д. – океанолог, Селезнев П. В. – гидрохимик, Сериков М. И. – ледоисследователь, Смелков О. Н. – ледоисследователь, Струин Ю. А. – ионосферист, Иванов Ю. Н. – радиоинженер, Молочников Ю. А. – радиоинженер, Васильев Л. В. – заврадио, Кривошеин В. К. – радиотехник, Быков А. Ф. – механик, Судаков М. Е. – механик, Горбунов Г. А. – врач, Дондуков В. Н. – повар.

Жилые и подсобные помещения: домики (15).

Транспорт: трактор Т-38 с бульдозерным устройством.

Общие сведения:

Продолжительность дрейфа 336 суток.

Дрейф в генеральном направлении со скоростью 1,29 км/сут – 453 км; суммарный дрейф со скоростью 6,3 км/сут – 2223 км.

Размер льдины в начале смены 13 600 × 7400 м, толщина льда 3500 см. В январе льдина села на мель (к юго-востоку от о-ов Де-Лонга) и раскололась. Станция оказалась на осколке айсберга, размеры которого 1500 × 1000 м. В марте лагерь перенесли на оставшуюся часть острова размером 12 000 × 6000 м. Завезено 342 т груза. Принято 283 самолета (Ли-2, Ан-2, Ил-14, вертолет Ми-4). Всего на льдине побывало 80 человек.

Наш Чилингаров



Фритьоф Нансен сказал, что «Романтика необходима людям. Именно она придает божественные силы, необходимые для совершения путешествия по ту сторону обыденности».

Именно путешествуя по другую сторону обыденности, можно встретить таких людей, как А. Н. Чилингаров. Знакомство с ним открывает глаза на ранее недоступные области внутреннего и внешнего мира. Его принцип существования простой – если не рискуешь, лишаешь себя самого главного удовольствия в жизни: шанса изменить ее.

Встреча с Артуром Николаевичем изменила мою жизнь. Я очень жалею, что мое знакомство состоялось уже в зрелом возрасте и я был лишен удовольствия общения с ним до 1999 года. Тем не менее и за этот короткий период он смог передать мне многое. Так, часто ловлю себя на мысли, что подражаю ему вольно или невольно. Использую его фразы, его движения пальцами рук... Я заражаюсь его отношением к людям, делам, поступкам, жизни... К сожалению, ритм этой жизни приближается сегодня к космическим скоростям. Мы не всегда принадлежим семье, работе, даже самим себе. Чилингаров никогда и никому не дает собой насытиться. Близкие испытывают острый дефицит общения с ним даже в выходные. Коллеги из-за его графика не имеют возможности для обсуждения накопившихся вопросов в том объеме, в котором они бы желали. Так же как и он, я стал жить в таком ритме. Поэтому иногда мы говорим о том, что хорошо бы съездить отдохнуть, несколько дней ничего не делать... Хотя знающие люди понимают, что и на отдыхе ритм останется тот же.

Почему я принял решение о переиздании книги о драматической истории станции «Северный полюс-19»? Можно ограничиться банальным ответом, что эта книга необходима для патриотического воспитания молодых людей, которые испытывают в сегодняшнем мате-

риальном мире недостаток примеров самоотверженности и героизма. Отчасти, конечно, и для этого тоже. Но если смотреть на события, описанные в книге, в фокусе современных подходов, то можно найти то, чему не научат в самых лучших университетах мира и школах выживания. Успешное завершение сложнейшей СП-19 состоялось и в результате применения эффективных тактических решений, и системной реализации стратегии. Решение задач в области обеспечения безопасности, оптимального использования имеющихся ресурсов, преодоления кризисных, в том числе психологических моментов, организация спасения – все это может стать основой для многих бизнес-кейсов. Создать в экстремальных условиях в замкнутом пространстве из обычных людей высокопродуктивную организованную команду – очень непростая управленческая задача. При этом неспособность решать задачи подобного рода стоила жизни не одной полярной экспедиции.

Именно во время экспедиции СП-19 выкристаллизовались те личные качества Чилингарова, за которые его любят близкие, уважают коллеги и опасаются недоброжелатели. Тогда, мне кажется, сформировалась та основа, на которой возвышается наш Чилингаров.

Предисловие
А. Ф. Трешников
доктор географических наук,
профессор, академик АН СССР



Представляемая книга «Под ногами остров ледяной» была издана в 1972 году издательством «Молодая гвардия». Эту книгу написали участники комсомольско-молодежной научно-исследовательской станции «Северный полюс-19». В занимательной и вместе с тем в строго документальной форме описывается жизнь и приключения небольшого коллектива молодых людей, работавших год во льдах Северного Ледовитого океана. Книга читается как приключенческая повесть. Кроме того, она имеет большое воспитательное значение не только для новых поколений полярных исследователей, но и для людей, выбирающих свой путь в жизни.

Взрослеют новые поколения, а эта книга стала библиографической редкостью. Этим вызвано новое ее издание.

Сами участники этого дрейфа стали солидными людьми, деятелями науки, руководителями коллективов, просто хорошими работниками. Думаю, что многое в их последующей судьбе определилось тогда, когда жизнь каждого из них зависела от дружбы, взаимопомощи, взаимовыручки, уважения друг к другу.

В предисловии к первому изданию на вопрос, какими качествами надо обладать, чтобы стать полярным исследователем, я ответил так: «Современные полярные исследователи – это не „сверхчеловеки“, а обыкновенные люди, физически здоровые, образованные, хорошо освоившие ту или иную специальность. Постоянные низкие температуры воздуха, долгая поляр-

ная ночь, общение с ограниченным кругом людей, опасность внезапного разлома льдины, безусловно, влияют на психику человека. И необходимы определенные волевые усилия, чтобы выдержать весь этот набор раздражающих обстоятельств. Помогают этой выдержке спаянность коллектива людей, общность интересов, направленных на лучшее выполнение поставленных задач. Отсюда вытекает необходимость взаимопомощи, взаимовыручки и взаимного прощения друг другу небольших слабостей».

Станция «Северный полюс-19», как показывает ее номер, была девятнадцатой по счету. Отсчет номеров ведется с папанинской дрейфующей станции, созданной впервые в Арктическом бассейне у Северного полюса в мае 1937 года. Четверка молодых ученых во главе с И. Д. Папаниным за девять месяцев продрейфовала на льдине на юг в Гренландское море, где была снята ледоколами весной 1938 года. С этого начался новый этап в изучении Центральной Арктики. Вторая мировая война вынудила отложить создание новых дрейфующих станций. Следующая дрейфующая станция была организована на дрейфующих льдах Арктического бассейна к северу от острова Врангеля в 1950 году. Она была названа «Северный полюс-2», или, сокращенно, СП-2. А папанинскую станцию было решено с 1950 года называть «Северный полюс-1» (СП-1).

Работы первых дрейфующих станций показали, что систематические исследования важны не только для изучения природных явлений самого Арктического бассейна, но и для обеспечения мореплавания по Северному морскому пути в арктических морях. Арктические моря являются лишь обширными заливами Северного Ледовитого океана, широко открытыми к северу. Языки гигантского ледяного массива Арктического бассейна в зависимости от особенностей дрейфа могут смещаться на юг и местами блокировать прибрежную трассу прохода караванов судов. А от этого зависят расстановка ледоколов и планирование перевозки грузов. Сводки погоды, передаваемые с дрейфующих станций, помогают специалистам следить за изменениями метеорологических условий, синоптической ситуации.

В 1954 году были созданы уже две дрейфующие станции – «Северный полюс-3» и «Северный полюс-4». С тех пор на льдах Арктического бассейна работают одновременно две, а иногда и три дрейфующие станции. Они обычно организуются на меридианах Восточно-Сибирского и Чукотского морей и дрейфуют в генеральном направлении на запад через район географического Северного полюса к проливу Фрама (пролив между Шпицбергом и Гренландией). Срок существования дрейфующих станций – от одного до трех-четырёх лет. Состав станций меняется ежегодно.

Изучение дрейфа станций привело к открытию новой схемы генерального дрейфа льдов в Арктическом бассейне в виде двух течений: Трансарктического, выносящего льды из евразийских морей в сторону пролива Фрама, и Антициклонического круговорота (по часовой стрелке) над Канадской котловиной. В некоторые периоды Антициклонический круговорот расширяется, и большая масса льдов вовлекается в круговое движение, а Трансарктическое течение в это время становится уже. Затем круговорот сокращается, и Трансарктический вынос увеличивается. Это явление имеет цикл 5–6 лет, что дает возможность предсказывать накопление льдов или их вынос из Арктического бассейна.

Если дрейфующая станция попадает в цикл расширения Антициклонического круговорота, то она может совершать круговой дрейф. Впервые это было обнаружено по остаткам дрейфующего лагеря станции «Северный полюс-2». Состав этой станции был эвакуирован через год работы, весной 1951 года, вблизи от географического Северного полюса. А в 1954 году, когда к северу от острова Врангеля создавали станцию СП-4, брошенные палатки станции СП-2 были обнаружены почти в том месте, где она была высажена. Таким образом, льдина СП-2 совершила за четыре года круговой дрейф над Канадской котловиной.

Три таких круга совершил ледяной остров под названием «Т-3», на котором с перерывами создавали свою станцию американские исследователи.

Большинство дрейфующих станций создается на многолетних льдах толщиной 3–4 метра. Иногда при поиске льдины с самолетов удавалось обнаруживать очень мощные льдины, отличные по своему строению от многолетних морских льдов, площадью в несколько десятков километров и толщиной около 30 метров. Они получили название ледяных островов. Такие дрейфующие ледяные острова в прежние времена принимались исследователями за сушу, так как иногда их приносило близко к берегам, где они в районе мелководного шельфа садились на мелкие банки и находились на одном месте многие годы, пока не разрушались. Вокруг них нагромождались в виде огромных торосов морские льды. Вероятно, такие ледяные острова и породили версии о существовании неизвестных земель – Земли Санникова, Земли Андреева, Джиллиса и других.

Советские летчики еще в тридцатые – сороковые годы, летая на ледовую разведку, принимали иногда такие острова за вновь открытые земли в Арктическом бассейне.

В августе 1952 года группа гидрологов-прогнозистов – А. Ф. Трешников (автор этих строк), П. А. Гордиенко, И. А. Волков – совершали ледовую разведку на самолете под командованием известного полярного летчика И. И. Черевичного. На одном из галсов в районе Северного полюса самолет встретил многослойную облачность, и пилот вынужден был подняться над облаками. Но уже за полюсом Черевичный по настоянию гидрологов пробил облака, и на высоте 50 метров сквозь пряди свисавших облаков мы увидели под собой мощную льдину и на ней – две группы коричневых камней, очень похожих на вершины островов. Самолет сделал два круга над ними, но горючего было в обрез, только чтобы долететь до берега, и пилот, пробивая слои облаков, повел самолет вверх, так как было сильное обледенение и лететь на бреющем полете было рискованно.

Нам показалось тогда, что мы открыли два островка в самом центре Арктического бассейна. Штурман В. И. Аккуратов до сих пор уверен, что это были острова. Об этом он писал много лет спустя в журнале «Вокруг света». И в самом деле – трудно было отказаться от этого открытия. Дело в том, что незадолго до этого, в 1948 и 1949 годах, мы открыли подводный хребт Ломоносова; совершая посадки на льды, мы промерами установили, что отдельные вершины этого хребта поднимаются сравнительно близко к поверхности. Так, недалеко от Северного полюса, в точке $87^{\circ}07'$ северной широты и $145^{\circ}55'$ восточной долготы я со своим напарником гидрологом Л. Л. Балакшиным обнаружил промером с помощью троса глубину 1005 метров. Это была минимальная глубина над хребтом Ломоносова. Естественным тогда было предполагать, что могут быть и меньшие глубины и даже вершины хребта, выходящие на поверхность.

Эта мысль долгое время не давала мне покоя. Эта мысль засела и в голове летчика И. И. Черевичного. Летом 1954 года, когда я был начальником дрейфующей станции «Северный полюс-3», однажды прилетел он к нам на льдину. Мы находились недалеко от того места, где два года назад увидели с воздуха два островка. Черевичный предложил обследовать с самолета тот район. В ясную солнечную погоду мы полетели и частыми галсами прочесали этот район. Галсы проходили друг от друга на таком расстоянии, чтобы не пропустить между ними какие-либо объекты на льдах. До боли в глазах мы вглядывались в поверхность льда, но ничего отличного от льда не обнаружили. Был разгар полярного лета, снег на поверхности льдов стоял, видны были снежницы и ручьи между ними. В другое время года острова были бы покрыты снегом и их можно было бы спутать с торосами, но сейчас, в разгар летнего таяния, снег на темной поверхности камней или скал давно бы растаял под влиянием солнечной радиации. С сожалением мы вынуждены были констатировать, что тогда, в 1952 году, мы наткнулись на дрейфующий ледяной остров, который, вероятно, за два года вынесло в пролив Фрама в Северную Атлантику, и там он растаял. А может быть, он попал в круговой дрейф и в последующие годы американцы на нем организовали дрейфующую станцию «Арлис-II».

На ледяном острове в 1956 году была создана советская дрейфующая станция «Северный полюс-6». На этом ледяном острове проработали четыре смены исследователей. Первую смену возглавил К. А. Сычев, вторую – В. М. Дриацкий, третью – С. Т. Серлапов и четвертую – В. С. Антонов. Остров был обнаружен к северу от острова Врангеля. Продрейфовав вначале вдоль материкового склона Евразии, он затем был вынесен в западный район Арктического бассейна. Дрейф четырех смен на ледяном острове проходил, как на твердой земле, но к концу работы четвертой смены появились признаки разрушения острова, вокруг него стали появляться обширные разводья. На выносе через пролив Фрама в сентябре 1959 года станция была ликвидирована: далее ледяной остров попадал в зону сильного дрейфа и сжатий, интенсивных штормов и мог быть разломан, и эвакуация людей и имущества потребовала бы ледоколов. В 1898 году в этом районе вышло из ледового плена норвежское судно «Фрам», а в 1958 году экспедиция на дизель-электроходе «Лена» почти на чистой воде выполняла океанологические станции.

Подобный ледяной остров площадью около 100 кв. км (14 × 8 км) был найден с самолета ледовой разведки весной 1969 года к северу от Чукотского моря. За островом следили ледовые авиаразведчики, а осенью на нем было решено создать станцию «Северный полюс-19». Комсомольско-молодежную. Тогда остров находился на 74°30' северной широты и 160° восточной долготы, на центральном меридиане Восточно-Сибирского моря. Это было над шельфом, где глубины были 40–60 метров.

Снаряжая молодых ученых, руководство Арктического и антарктического института исходило из того, что на мощном ледяном острове жизнь и работа их будет более спокойной, подобно тому как было на станции СП-6.

Мы предполагали, что найденный ледяной остров будет дрейфовать на север, в сторону больших глубин. Но он, делая зигзаги, пошел почти на запад, к островам Де-Лонга, где были глубины 30 метров и менее. Ледяной остров наскочил на одну из отмелей, и несколько кусков ледяного острова откололось по трещинам в районе лагеря станции.

«И тут открылась картина, по сюжету схожая с „Гибелью Помпеи“, – пишет один из участников дрейфа. – Правда, не было огня и дыма, лишь слабый электрический свет да суматошные ракеты освещали эту великолепную и жутковатую работу природы... Огромные куски льда, по которому совсем недавно ходили с чувством твердой и непоколебимой почвы под ногами, неожиданно осели и отошли. У ног разверзлось море».

Один из крупных обломков, на котором находился домик радиостанции, перевернулся. Сметены льдом были и некоторые другие вещи. Особенно пострадало океанографическое имущество, так как лунки и палатки для океанографических работ находились на морском льду, припаянном к острову. Это случилось в середине полярной ночи. Катастрофическое положение станции вызвало у нас беспокойство. Было дано указание послать самолет для обследования ледяного покрова. Разведка показала, что большой кусок ледяного острова не разломало, и участники дрейфа с помощью трактора и присланного вертолета перебазировались на него.

От участников дрейфа потребовались поистине героические усилия, дружная работа, чтобы справиться с последствиями катастрофы, с честью выйти из тяжелых испытаний и восстановить регулярную работу станции. Я не стану повторять описания событий жизни и работы комсомольско-молодежного коллектива. Это превосходно сделали сами ребята. Они оказались достойными продолжателями лучших традиций советских полярных исследователей. Они проработали на ледяном острове почти год и передали станцию новой смене. Еще две смены работали на станции СП-19, последняя смена была эвакуирована на подходах к проливу Фрама.

Откуда же берутся ледяные острова в Арктическом бассейне?

У острова Элсмир Канадского Арктического архипелага существует пояс шельфового ледника, края которого, по данным исследований канадских ученых, в некоторых местах лежат на грунте, а в некоторых – на плаву.

По сравнению с гигантскими шельфовыми ледниками, окаймляющими Антарктиду, шельфовый ледник у острова Элсмир небольшой, он является остатком более мощного давнего оледенения Арктики. Когда-то, в ледниковую эпоху или в периоды похолодания после нее, с гор арктических архипелагов спускались языки ледников и, растекаясь над шельфом, превращались в шельфовые ледники. Шельфовые ледники в Арктике образовались над неглубокой прибрежной частью моря, там, где имеются отмели и небольшие острова. Такие условия и существуют у берегов острова Элсмир в Арктике. В нашу климатическую эпоху питание этого ледника с суши практически прекратилось, так как горные ледники на Земле не растут, а отступают, но, как и все этого типа ледники, он подпитывается за счет превращения в лед снега, выпадающего на его поверхность. Движущиеся мимо массы морского льда откалывают куски шельфового ледника и увлекают его с собой под влиянием ветров и течений. Таким образом, ледяные острова – это плоские айсберги. Раньше, вероятно, этих айсбергов было больше. В наше время найти такой айсберг среди дрейфующих льдов случается очень редко. Советские, американские и канадские полярные исследователи «охотятся» за ними – на них безопаснее работа научных станций, за дрейфом таких приметных образований легче следить с самолетов и спутников для изучения дрейфа массива льдов.

Последней советской дрейфующей станцией на ледяном острове была станция «Северный полюс-22». Она была основана осенью 1973 года к северу от Чукотского моря на 76° северной широты с помощью ледокола «Владивосток» и дизель-электрохода «Капитан Кондратьев». Более 7 лет работала эта станция. В Антициклоническом круговороте она совершила полный оборот и, к сожалению, на втором витке попала в Трансарктический вынос.

Еще на ледяном острове станции СП-19, а затем на острове станции СП-22 работали океанологи-аквалангисты. Они установили, что толщина таких островов составляет 30–40 метров, нижняя поверхность почти ровная, чуть холмистая, с выступами всего сантиметров тридцать, в теле острова находятся слои грунта разных эпох. Это снесенные с суши галька, глина, небольшие валуны. Систематические измерения показали, что с нижней поверхности остров за год стаивает на величину около 50 сантиметров. На такую же величину стаивает остров с поверхности. Таким образом, ледяные острова «худеют» по мере дрейфа примерно на 1 метр в год.

В заключение мне хочется сказать о дальнейшей судьбе некоторых героев этой книги.

Чилингаров Артур Николаевич – после дрейфа принимал участие в 17-й Советской антарктической экспедиции (САЭ), где возглавлял работу станции «Беллинсгаузен» в 1971–1973 годах. В 1973 году он руководил созданием СП-22 с борта ледокола «Владивосток» и некоторое время был ее начальником. В 1974–1979 годах был начальником Амдерминского управления Госкомгидромета СССР. Кроме руководства управлением он возглавлял океанологические и ледоисследовательские работы при зимних морских операциях по доставке грузов для разведки нефти и газа на полуострове Ямал в районе мыса Харасавей. За эту работу с группой моряков А. Н. Чилингаров был удостоен звания лауреата Государственной премии, а на основе собранных тогда научных материалов успешно защитил диссертацию на ученую степень кандидата географических наук. В сентябре 1979 года он был назначен начальником управления кадров и учебных заведений Госкомгидромета СССР и членом его Коллегии. В 1985 году, когда в море Росса у антарктической станции «Русская» попало в вынужденный дрейф научно-исследовательское судно «Михаил Сомов», А. Н. Чилингаров был послан начальником спасательной экспедиции в Антарктику на ледоколе «Владивосток». За успешное проведение операции по выводу «Михаила Сомова» из ледового плена ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Саруханян Эдуард Иосифович – после дрейфа участвовал в экспедициях в Арктику и Антарктику по программе «ПОЛЭКС» на научно-исследовательских судах «Профессор Визе» и «Профессор Зубов». Возглавил международную экспедицию под названием «Полынья» в море Уэдделла. Был начальником отдела «ПОЛЭКС» в ААНИИ. На основе собранных

при его участии научных материалов по Южному океану успешно защитил диссертацию на ученую степень доктора географических наук. С 1983 года работает в секретариате Всемирной метеорологической организации в Женеве, осуществляя координацию международных океанологических исследований.

Евсеев Михаил Павлович – работает по своей специальности – метеорологом в Арктическом и антарктическом институте. Кандидат наук. По совместительству преподает курс динамической метеорологии в Высшем инженерно-морском училище им. адмирала Макарова, которое он когда-то окончил. В 21-й САЭ работал начальником аэрометеорологического отряда на станции «Молодежная». Эксперт ООН по вопросам метеорологии и охраны окружающей среды.

Волдаев Владимир Николаевич – после дрейфа окончил Ленинградский университет. Принимал участие во многих экспедициях в Антарктику и Арктику. Коммунисты ААНИИ избрали его членом партийного комитета.

Кривошеин Валерий Константинович, Сафронов Владимир Александрович – окончили Ленинградский университет и продолжают работать в экспедициях в Арктику и Антарктику.

Селезнев Павел Валентинович – много лет работает в Арктике в Тиксинском управлении Госкомгидромета СССР. Здесь, в Тикси, его родина. Летаёт в ледовые авиаразведки и обслуживает ледовой информацией караваны судов, плавающих по Северному морскому пути.

Сериков Михаил Иванович – защитил диссертацию на ученую степень кандидата географических наук. По-прежнему увлеченно работает в лаборатории и экспедициях в Арктике и Антарктике над изучением физических свойств морских льдов.

Горбунов Геннадий Александрович – несколько раз зимовал на дрейфующих станциях, где выполнил интересные работы по психофизиологии людей, работающих в экстремальных полярных условиях. Его исследования, опыт и знания дают возможность подбирать людей для работы в полярных экспедициях. Между экспедициями он обрабатывает материалы тестов и наблюдений в отделе полярной медицины ААНИИ.

Смелков Олег Николаевич – по возвращении из дрейфа поступил в Высшее художественное училище. Окончил его и работает художником.

Я не ставил перед собой задачи описать судьбу всех участников героического дрейфа СП-19. Многих из них я не смог повидать, так как они снова уехали в экспедиции. К сожалению, ушли из жизни А. Н. Воробьев, А. Ф. Быков, В. Д. Углев. Все полярники вспоминают этих замечательных людей с теплым чувством.

Все они прожили интересную жизнь. Теперь уже не комсомольцы, а зрелые люди, многие из них коммунисты, они передают опыт новым поколениям полярных исследователей.

Сейчас в Северном Ледовитом океане снова работает комсомольско-молодежная станция, СП-28. В апреле этого года я участвовал в специальном рейсе ленинградской газеты «Смена» на Северный полюс. На СП-28 мы прилетели одним из первых самолетов, когда даже еще не все зимовщики прибыли на свою льдину (официальное открытие станции состоялось 21 мая).

– Вам приходилось работать на СП во время разломов? – спросил я одного из молодых полярников, слышав идущий откуда-то издали гул ломающихся льдов.

– Приходилось.

– Ну, тогда хорошо. Тогда, значит, к таким ситуациям готовы, – сказал я.

Летал с нами и Артур Чилингаров. С собой он взял выпел ЦК ВЛКСМ, врученный СП-19. Этот выпел он передал новому молодежному коллективу.

Я желаю молодым исследователям быть достойными преемниками лучших традиций предшественников. Так держать!

Из издания книги «Под ногами остров ледяной» 1986 года

Глава 1

Перед стартом

*Нету нам и тридцати,
Если взять на круг,
Каждый из семнадцати – брат,
И если вдруг
Будет туго, друг за друга —
Закон основной,
Так велит нам остров ледяной.*

Текст песни участника дрейфа «СП» В. Пигузова.



Михаил Евсеев:

Экспедиция «Северный полюс-19», или просто СП-19, началась для меня в то июльское утро 1969 года, когда в вестибюле Арктического и антарктического научно-исследовательского института меня остановил Артур Чилингаров и спросил:

– Миша, ты председатель Совета молодых специалистов?

Едва дождавшись утвердительного кивка, он быстро продолжал:

– Комитет комсомола ААНИИ проявил инициативу в деле организации новой комсомольско-молодежной станции СП-19. Ты как председатель Совета молодых специалистов мог бы помочь нам отобрать достойные кандидатуры в эту экспедицию.

Артур выжидательно смотрел на меня, неторопливо поглаживая черные блестящие усы.

– Что же... – ответил я, – давай обсудим.

Мы вышли из вестибюля в небольшой скверик перед зданием института. Пригревало утреннее июльское солнце, пахло прелой землей и свежей зеленью, по набережной Фонтанки сплошным потоком двигалась бесконечная вереница грузовиков.

Я молчал и думал о том, как бы лучше помочь Артуру, и вдруг поймал себя на том, что мои мысли сосредоточиваются на другом: что бы, например, я мог делать на дрейфующем льду. Хватило бы у меня сил жить и работать на дрейфующей станции? Что я сам мог бы предложить нового в научных исследованиях в высоких широтах?

– Артур, – сказал я, – конечно, я постараюсь помочь тебе всем, чем смогу. – И, немного помолчав, добавил: – А меня ты не возьмешь с собой?

Он сразу оживился, усы зашевелились, глаза заблестели, и он сразу стал похож на того Артура, которого я знал десять лет назад, когда мы вместе учились в ЛВИМУ имени адмирала Макарова.

– Старик, – возбужденно заговорил он, – давай! Это, наверное, самая лучшая идея, которая когда-либо приходила тебе в голову. У нас как раз есть великолепная мысль послать во главе метеорологического и гидрологического отрядов молодых кандидатов наук. Ты понимаешь, ведь это будет не совсем обычная станция. Мы хотим, чтобы там не только наблюдали, но и проводили интересную и нужную научно-исследовательскую работу. Да, ведь я хочу забрать еще и Эда Саруханяна; представляешь, какую работу мы сможем там делать!

И он с увлечением продолжал говорить о задачах будущей станции.

«А Артур совсем не изменился, – подумал я. – Такой же горячий и экспансивный, каким был и раньше. В этом он похож на Эда...» И я мысленно перенесся на десять лет назад, когда мы все трое были курсантами ЛВИМУ.

От всех

Да, тогда мы все трое были курсантами Ленинградского высшего инженерно-морского училища. Ежедневное общение в курсантской среде сдружило нас крепко и надолго. Не сразу и не легко возникают узы этой дружбы. Обнаженность курсантской жизни – это, пожалуй, то основное, что отличает училище от любого другого вуза. Здесь ты все время на виду, на твою жизнь смотрят товарищи, не уйти, не укрыться от их внимательных глаз; тебя, все твои поступки, твою правду и твою фальшь видят и оценивают твои однокашники. И как порою бывает горько от их справедливых слов, и как иногда ругаешься с ними, в душе сознавая, что ты неправ, но из глупого самолюбия отстаиваешь свою лжеправоту и потом все же сдаешься.

Жизнь разбросала нас по разным местам. В последние годы один руководил комсомолом на Севере, работая секретарем райкома в далеком заполярном поселке Тикси; другой, защитив диссертацию, трудился в Институте Арктики и Антарктики, а третьего судьба, казалось, совсем увела от полярных широт: уже два года Эд работал в Институте биологии внутренних вод, что в небольшом академгородке на берегу Рыбинского водохранилища.

Случалось, мы годами не виделись, но это ни в коей мере не мешало нам всегда помнить друг о друге, тревожиться о каждом и радоваться успехам. И вот теперь жизнь снова сводила нас и давала в руки увлекательное дело.

С самого начала было ясно, что речь идет о не совсем обычной дрейфующей станции. Необычен, во-первых, состав экспедиции: преимущественно молодежь в возрасте до 30 лет, притом большинству предстояло впервые зимовать на дрейфующем льду. Необычен, во-вторых, выбор льдины, на которой будет создана станция, – это не поле морского пакового льда трех-четырёхметровой толщины, а гигантский дрейфующий ледяной остров, состоящий в основном из пресного льда, площадью около 100 квадратных километров и толщиной примерно 30 метров. Необычно, в-третьих, время высадки – организация и строительство станции планировалось на октябрь – ноябрь, то есть в зимнее время, в условиях полярной ночи, что создавало для участников экспедиции особые трудности. Участие в экспедиции молодых ученых, кроме того, значительно расширяло научные задачи, поставленные перед коллективом. Предстояло выработать новые программы научных наблюдений и исследований, ранее никогда не проводившихся на дрейфующем льду.

Начинать следовало с самого начала...

Евсеев:

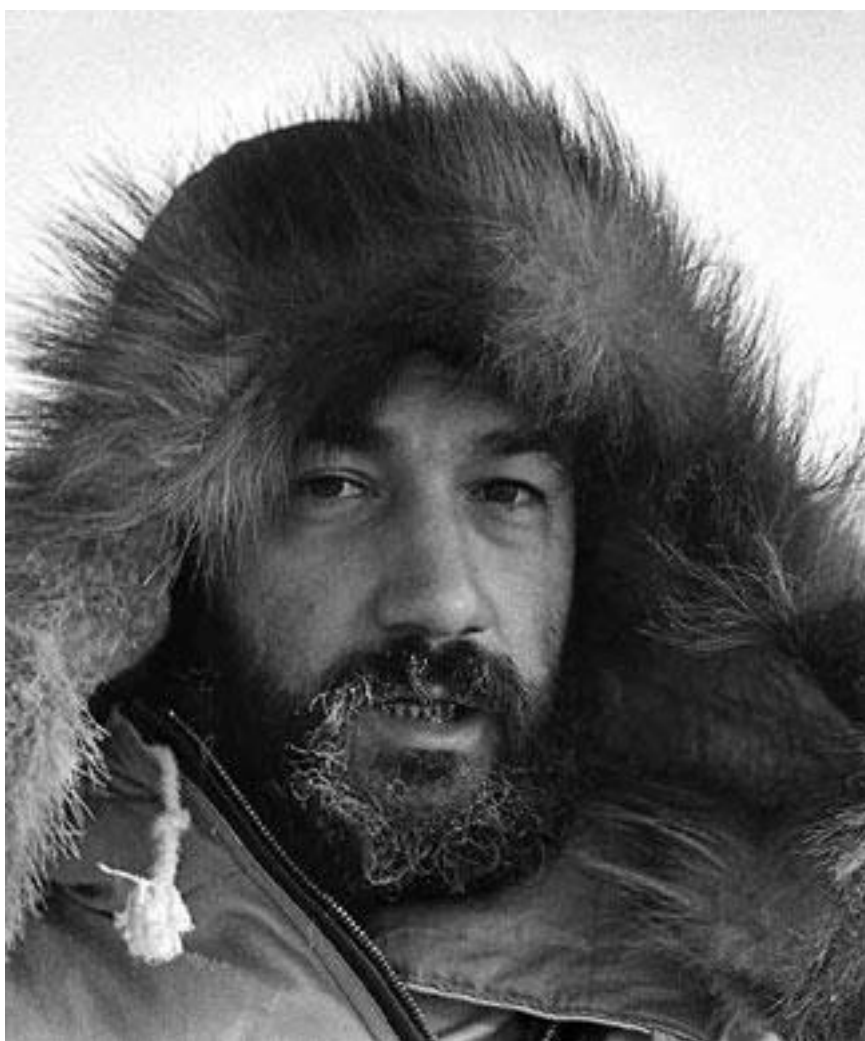
Людмила Александровна Дыдина, доктор географических наук, руководитель сектора долгосрочных прогнозов погоды малой заблаговременности ААНИИ (в настоящее время лаборатория), мой непосредственный начальник, с интересом выслушала мой весьма сумбурный рассказ, закончившийся просьбой отпустить меня на целый год в экспедицию, и задумалась.

– Ну хорошо, – произнесла она наконец, – пожалуй, я вас отпущу. Я давно думала организовать в Центральном Арктическом бассейне, в районе вашей высадки, специальную программу изучения атмосферных процессов на высотах от трех до десяти километров. Вот вы и займетесь там осуществлением этой программы.

На стол Артура легло заявление с просьбой зачислить меня в экспедицию СП-19 на должность младшего научного сотрудника.

– Отлично, Миша, – сказал он, пряча заявление в ящик стола, – Давай работать. Первая наша задача – подбор кадров. Вот, кстати, сегодня звонил Эд, дал согласие. На днях приезжает и включается в работу. Надо начинать подготовку приборов и оборудования. Времени у нас мало. В середине октября мы должны улететь из Ленинграда.

Артур Чилингаров:



Высадка станции на дрейфующий лед, создание нормальных бытовых и жилищных условий, организация научных наблюдений в настоящее время невозможна, при всем желании, без участия в экспедиции опытных специалистов-полярников, неоднократно прошедших суровую школу зимовок в Арктике и Антарктике.

Одна из самых важных должностей на дрейфующей станции – должность старшего инженера-механика. На эту ответственную должность назначается человек, прежде всего знающий в

совершенстве дизельные установки, машины, моторы, имеющий большой опыт вождения автомашин и тракторов. Но этого еще далеко не достаточно. Главный механик должен уметь быстро и четко устранить любую неисправность, возникшую в сложной системе дизелей и электрогенераторов; он должен быть конструктором и мастером на все руки: из минимума материала уметь сделать необходимые приспособления и устройства для нормальной работы всей энергетической установки. Но и это еще не все. Старший механик должен руководить строительством ВПП (взлетно-посадочной полосы) для приема самолетов на льду, самой ответственной, сложной и трудоемкой операцией на дрейфующих станциях, от выполнения которой зависит вся дальнейшая организация и работа станции.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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