

пост ученого метеоролога в Центральном управлении морского транспорта.

За годы работы в ГГО, Гидрографическом управлении и ГГИ В.Ю.Визе опубликовал около 50 работ, в том числе ряд статей о льдах и водах Баренцева, Карского и других арктических морей и методах предсказания ледовых явлений. В статье «О поверхностных течениях в Карском море», опубликованной в 1924 г., Визе, проанализировав дрейф судна экспедиции Г.Л.Брусилова «Св. Анна», сделал вывод, что на севере Карского моря находится неизвестный остров. (Этот остров, открытый в августе 1930 г. экспедицией на ледокольном пароходе «Г.Седов», был назван именем Визе.)

1920–1930-е гг. были периодом интенсивной экспедиционной деятельности ученого. В 1928 г. он начал работать в Институте по изучению Севера (ИИС), в том же году в качестве начальника экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин» принимал участие в спасении итальянской экспедиции У. Нобиле. В 1929 г. В.Ю.Визе руководил научными работами на ледокольном пароходе «Г.Седов» и участвовал в организации полярной станции в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа. В 1930 г. он также возглавлял научные исследования в Карском море на борту судна «Г.Седов».

В 1930 г., когда ИИС был преобразован во Всесоюзный арктический институт (ВАИ), В.Ю.Визе был назначен заместителем директора ВАИ. В 1932 г. в качестве заместителя начальника экспедиции и руководителя научных работ он принял участие в походе ледокольного парохода «А.Сибиряков» по трассе Северного морского пути (СМП) с запада на восток за одну навигацию. По совету Визе судно обошло

Северную Землю с севера по маршруту, которым не проходил до этого ни один корабль. В 1934 г. вновь в качестве научного руководителя экспедиции В.Ю.Визе участвовал в сквозном плавании по СМП с востока на запад на ледорезе «Ф.Литке».

В 1936 и 1937 г. В.Ю.Визе возглавлял научно-исследовательские работы Второй и Третьей высокоширотных экспедиций на ледокольном пароходе «Садко», занимавшихся изучением труднодоступных районов Арктики.

Во время Великой Отечественной войны В.Ю.Визе находился в Красноярске, куда был эвакуирован Арктический научно-исследовательский институт (АНИИ), руководил составлением долгосрочных ледовых прогнозов, текущей научно-исследовательской и научно-оперативной работой АНИИ. В эвакуации Визе подготовил к печати классическую монографию «Основы долгосрочных ледовых прогнозов для арктических морей». За эту книгу ему была присуждена Государственная премия СССР.

За свою более чем 40-летнюю научную жизнь В.Ю.Визе опубликовал около 150 научных работ в области океанологии, метеорологии, геофизики и истории исследования полярных стран. В 1950 г. президент Всесоюзного Географического общества Л.С.Берг, выдвигая кандидатуру профессора Визе на присуждение Большой Золотой медали Географического общества, сказал, что в Советском Союзе нет и не было ученого, который бы внес столь значительный вклад в изучение Арктики, как это сделал на протяжении своей жизни В.Ю.Визе.

Умер В.Ю.Визе 19 февраля 1954 г. в Ленинграде и был похоронен на Литераторских мостках Волковского кладбища.

М.В.Дукальская (РГМАА)

К СЕМИДЕСЯТИЛЕТИЮ НАЧАЛА РАБОТЫ ВОЗДУШНОЙ ВЫСОКОШИРОТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ К ПОЛЮСУ ОТНОСИТЕЛЬНОЙ НЕДОСТУПНОСТИ

Вторая половина 1930-х гг. в истории отечественного освоения Арктики во многом связана с началом всестороннего изучения ее высоких широт во время проведения морских и воздушных высокоширотных экспедиций. Еще в августе 1933 г. в ВАИ состоялось межведомственное совещание под председательством Р.Л.Самойловича, на котором был одобрен план исследования Центральной Арктики с целью поиска так называемого «северного варианта СМП» – трассы, пролегающей к северу от арктических островов. План предполагал проведение систематических исследований Центрального Арктического бассейна на «кораблях, самолетах и дирижаблях». Однако в эти годы проведение воздушных экспедиций было крайне затруднено из-за отсутствия самолетов, способных совершать дальние рейсы в глубь Северного Ледовитого океана.

Лишь в 1937 г. Управление полярной авиации Главсевморпути получило в свое распоряжение че-

тыре тяжелых самолета типа Ант-6 «СССР-Н-169», «СССР Н-170», «СССР Н-171» и «СССР Н-172», в том же году впервые в истории совершивших посадку на лед вблизи Северного полюса и доставивших грузы для организации первой дрейфующей научно-исследовательской станции «Северный полюс». Успех Первой воздушной высокоширотной экспедиции (начальник О.Ю.Шмидт) доказал возможность использования подобных самолетов для устройства на льду Северного Ледовитого океана временных научных станций.

Вскоре после окончания работы по организации станции «Северный полюс», в июне 1937 г., О.Ю.Шмидт в газете «Правда» выступил со статьей, в которой высказал идею организации в арктическом бассейне научных исследований во время неоднократных посадок на лед самолетов. Новизна подобного способа исследований заключалась в использовании самолета в качестве летающей об-

□ ДАТЫ

серватории – базы научной экспедиции. Кроме того, данный способ был относительно недорогим и обеспечивал осуществление исследований в намеченных точках за очень короткий срок.

К этому времени Главное управление Северного морского пути уже располагало несколькими проектами подобной воздушной экспедиции. Так, идею организации гидрологической экспедиции в Карское море на самолете «с многочисленными планомерными посадками на лед» высказывал во второй половине 1930-х гг. старший гидролог АНИИ Б.И.Данилов, а инженер-океанолог Гидрометеослужбы В.С.Назаров предлагал отправить в Арктику «океанографический самолет» для исследования течений и льда в неизученных районах Северного Ледовитого океана.

В 1939 г. после полетов в море Лаптевых для ледовой разведки подобный план разработали полярный летчик И.И.Черевичный и штурман В.И.Аккуратов. Осенью того же года авторы плана при консультации Н.Н.Зубова подготовили карту, на которой обозначали возможные маршруты полетов и места предполагаемых посадок самолета в районе Полюса относительной недоступности. Район проведения экспедиции был выбран не случайно. Дело в том, что к этому времени уже было сформировано общее представление о природе западной части Арктического бассейна, но в его восточной части находились обширные «белые пятна».

Проект Черевичного был одобрен в 1939 г. в Арктическом институте на совещании, в котором приняли участие Е.К.Федоров, Я.С.Либин, И.Д.Жонголович, В.Ю.Визе и др., в 1940 г. этот проект был утвержден коллегией Главсевморпути. Детально разработанный план, согласно которому экспедиция должна была состояться весной 1941 г., был утвержден руководством АНИИ и Главсевморпути в январе 1941 г. Планировалось совершить три посадки на лед в районе «белого пятна» севернее острова Врангеля (каждая продолжительностью не менее трех суток) и провести там наблюдения над льдом, астрономические, гидрологические, метеорологические, магнитные, гравитационные, гидробиологические и актинометрические наблюдения.

Для экспедиции был выбран четырехмоторный самолет «СССР Н-169», испытанный в 1937 г. во время высадки первой дрейфующей станции. Аэронавигационное оборудование самолета позволяло совершать полеты в условиях любой погоды. Значительная часть научного оборудования экспедиции была изготовлена в экспериментальных мастерских Арктического института с учетом опыта работы папанинцев на дрейфующем льду. Так, для производства гидрологических наблюдений была построена особого типа

механизированная лебедка, вмещавшая до 7000 м стального троса.

В состав экспедиции было включено 10 человек: командир самолета И. И. Черевичный, второй пилот М.Н.Каминский, штурман В.И.Аккуратов, бортмеханики Д.П.Шекуров, В.П.Барукин, А.Я.Дурманенко, бортрадист А.А.Макаров, а также научная группа АНИИ, в которую входили директор АНИИ Я.С.Либин, М.Е.Острекин и Н.Т.Черниговский. Летному составу вменялось в обязанности не только обслуживание самолета, но и оказание посильной помощи при проведении научных наблюдений. Возглавили экспедицию И.И.Черевичный и Я.С.Либин.

Основной базой экспедиции был избран остров Врангеля. 5 марта 1941 г. самолет вылетел из Москвы, 9 марта прибыл на остров Рудольфа, а 20 марта, выполнив авиационную разведку состояния льдов по маршруту остров Рудольфа (Земля Франца-Иосифа) – мыс Арктический (Северная Земля) – остров Котельный (Новосибирские острова) – остров Врангеля, он совершил посадку в бухте Роджерс на острове Врангеля.

Подготовка к первому полету в район исследований заняла несколько дней. Помимо горючего и масла для моторов, на борт самолета было загружено 1700 килограммов экспедиционного снаряжения и двухмесячный запас продовольствия.

Первая попытка вылететь к Полюсу недоступности (26 марта) не увенчалась успехом, из-за неполадок в работе одного из моторов самолет вернулся в бухту Роджерс. Нелетная погода задержала следующий вылет на несколько дней.

2 апреля в 21 час по московскому времени самолет поднялся с ледового аэродрома бухты Роджерс и направился в глубь Арктического бассейна, а 3 апреля в 4 часа утра совершил посадку на лед в точке с координатами 81° 27' с.ш., 178° 45' з.д. Лыдина, на которой участники экспедиции развернули научные исследования, имела размеры 1500×450 м при средней толщине 2 м. Уже через три часа после посадки на лыдине был развернут целый научный го-



Магнитолог М.Е.Острекин.
Фото из архива РГМАА

родок. Во льду при помощи взрыва аммонита была пробита лунка, над которой установили гидрологическую лебедку. Вся конструкция была накрыта парусиновой палаткой, отапливаемой самолетной подогревной лампой. Приборы для гравиметрических наблюдений были установлены внутри другой, неотапливаемой, парусиновой палатки, приборы для метеорологических, магнитных и астрономических наблюдений – на открытом воздухе. На льдине развернули и небольшую жилую палатку из легкой парусины, пропитанной водонепроницаемым составом, в которой могли одновременно отдыхать 3–4 человека. Остальной экспедиционный состав был задействован на различных работах.

В течение пяти суток на льдине кипела научная работа. Одно из важных мест в комплексе наблюдений занимали астрономические определения координат, которые раз в 12 часов проводил М.Е.Острекин, он же занимался магнитными и гравитационными наблюдениями. Гидрологи Я.С.Либин и Н.Т.Черниговский с помощью бортмехаников Д.П.Шекурова, В.П.Барукина и А.Я.Дурманенко производили промеры глубин, отбирали пробы грунта и воды, выполняли глубоководные батиметрические станции, наблюдали за течениями на различных горизонтах. Штурман В.И.Аккуратов и Н.Т.Черниговский через каждые три часа проводили метеорологические наблюдения, последний наблюдал также за суммарной и рассеянной радиацией и проникновением радиации сквозь снег и лед.

7 марта весь запланированный комплекс работ был выполнен, оборудование погружено на борт самолета, и в 20 часов 45 минут экспедиция отправилась в обратный путь – сначала на остров Врангеля, а затем на мыс Шмидта.

Второй полет в район «белого пятна» из-за нелетной погоды на мысе Шмидта начался лишь вечером 12 апреля, когда удалось лишь перелететь на остров Врангеля. Утром 13 апреля, в 1 час 45 минут по московскому времени, самолет вылетел из бухты Роджера, а в 7 часов 35 минут опустился на лед в точ-

ке с координатами 78° 26' с.ш., 176° 10' з.д. Для посадки была выбрана льдина размером 400×1200 м и толщиной 154 см. Наблюдения на второй льдине продолжались в течение почти четырех суток, 17 апреля экспедиция вернулась на остров Врангеля.

22 апреля в 19 часов 5 минут самолет вновь взлетел с ледяного аэродрома и лег на курс по маршруту бухта Роджерс – мыс Гавай – мыс Литке и далее – в район Полюса относительной недоступности. Планировалось, что этот полет будет самым дальним – к 83° с.ш., 180° в.д. Однако во время полета стало ясно, что низкая облачность, снежные заряды и начавшееся обледенение самолета не позволят экспедиции достигнуть намеченной точки, поэтому самолет совершил посадку в точке 79° 59' с.ш., 169° 53' з.д., повредив при этом одну из лыж. Лыжу быстро отремонтировали, однако для того, чтобы не сломать ее при взлете, на льдине пришлось расчищать взлетную дорожку, что потребовало лишнего времени. К вечеру 28 апреля весь комплекс научных наблюдений был выполнен, и в 23 часа 45 минут самолет поднялся со льдины. Для обратного пути был выбран маршрут, проходящий через остров Геральд к острову Врангеля. Выбор маршрута был не случаен – полет проходил над районом обширного «белого пятна». 29 апреля в 6 часов 5 минут самолет совершил посадку в бухте Роджерс, завершив таким образом воздушную экспедицию к Полюсу недоступности.

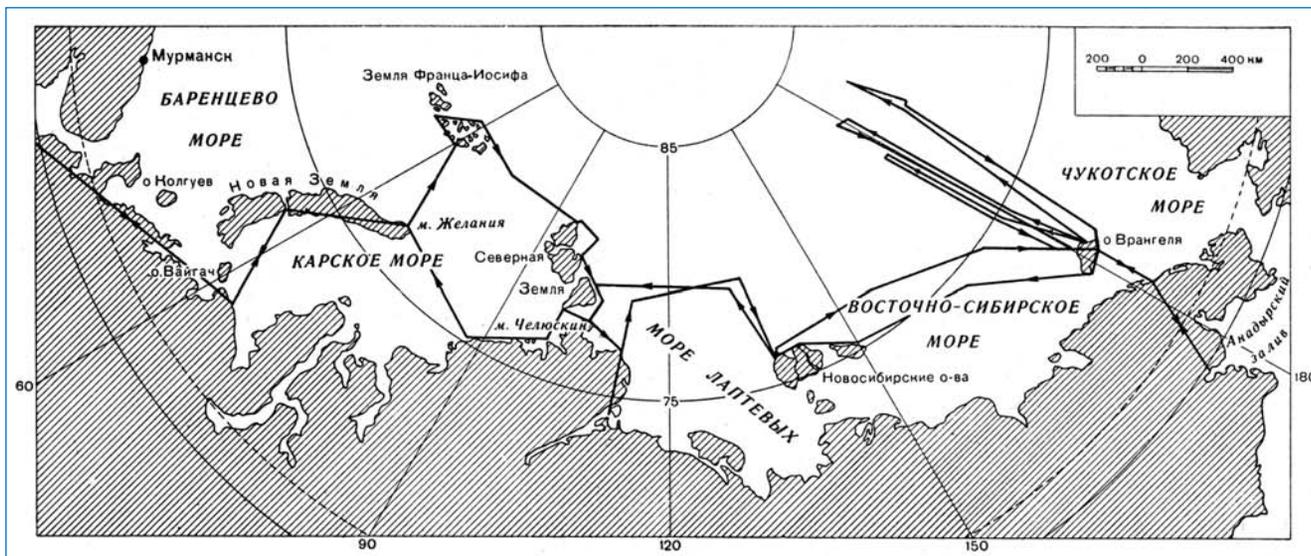
5 мая самолет «СССР Н-169» с участниками экспедиции на борту вылетел из бухты Роджерс по маршруту остров Врангеля – остров Котельный – устье реки Таймыры – мыс Желания – Маточкин Шар – Амдерма – Архангельск. Последним этапом экспедиции стала ледовая разведка, проведенная на этом маршруте. 11 мая самолет приземлился на Центральном аэродроме Москвы.

В общей сложности экспедиция провела в воздухе 144 часа, проделав путь в 25 900 км. Большая часть маршрута была проложена в местах, до этого не посещавшихся человеком. На льду экспедиция провела почти 15 суток, из них пять суток – на первой льдине, около четырех суток – на второй и около 6 суток – на третьей. Следует отметить, что за столь небольшое время был собран огромный объем информации, позволявший судить как о вертикальном распределении температуры, солености и других гидрологических элементов, так и о их горизонтальном распределении в исследованном районе Полюса относительной недоступности.

Промеры глубин позволили значительно уточнить батиметрическую карту исследованного района. Наиболее значительные результаты были получены в области океанологии. Экспедицией было подтверждено на-

Начальник экспедиции Я.С.Либин в ледовом лагере. Апрель 1941 г. Фото из архива РГМАА





Маршруты полетов экспедиции к Полюсу относительной недоступности в апреле 1941 г. (по М. И. Белову). Фото из архива РГМАА

личие атлантических вод в восточной части Арктического бассейна, в исследованном районе обнаружено постоянное течение к западу, выяснено, что в районе Полюса недоступности наблюдаются разреженные льды, рассеченные трещинами и разводьями, со значительными пространствами открытой воды. Подсчеты Я.С.Либина показали, что паковые льды севернее 78° с.ш. составляют около 80 % всей поверхности. Метеорологические наблюдения показали, что арктический антициклон в апреле является чрезвычайно устойчивым, данные магнитных наблюдений позволили уточнить магнитные карты Центральной Арктики. Важным результатом экспедиции стало и значительное уменьшение «белого пятна» в восточном секторе Арктики – было установлено, что никаких островов (в том числе мифической Земли Гарриса) в исследованном районе не существует.

Экспедиция доказала, что новый метод исследования высоких широт чрезвычайно эффективен. Сразу

после окончания первого полета к Полюсу недоступности, 10 апреля 1941 г., его итоги были обсуждены на совещании при начальнике Главсевморпути. На совещании было решено провести новую экспедицию для исследования Северного Ледовитого океана, дрейфа льдов и системы течений уже в следующем 1942 г. Планировалось использовать несколько самолетов, каждый из которых должен был совершить по две посадки на лед. Начавшаяся Великая Отечественная война помешала осуществлению этого плана, его реализация началась позже, в 1948 г., когда была организована воздушная высокоширотная экспедиция «Север-2». В последующие годы экспедиции «Север» стали наиболее масштабными по целям, задачам и полученным результатам экспедициями по изучению природы Арктического бассейна.

*А.О.Андреев, М.В.Дукальская (РГМАА),
С.В.Фролов (АНИИ)*



И.И.Черевичный, В.И.Акуратов, М.Е.Острекин, Н.Т.Черниговский после завершения экспедиции к Полюсу относительной недоступности. Ленинград, май 1941 г. Фото из архива РГМАА