

НИКОЛАЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ КОРНИЛОВУ – 85!



Николай Александрович! Вы почти «ровесник» ААНИИ. Институт в этом году отметил свое 95-летие, а вы отмечаете свое 85-летие. Перед вашими глазами прошло не одно поколение полярников. Можете ли вы назвать людей, которые помогли вам сформироваться как личности? Кто внес наиболее весомый вклад?

Прежде всего это Павел Афанасьевич Гордиенко, который стал моим первым учителем по арктическим делам. Первый раз я прилетел в Арктику (это был 1952 год) на практику от Арктического института и был зачислен в научно-оперативную группу в Тикси, начальником которой был Владимир Александрович Шамонтьев. Вместе со мной был Володя Павлов — он учился на курс младше меня, Надя Маслаева — инженер-гидролог. Она давала прогнозы уровня устьевых участков рек. В Тикси я и познакомился с Павлом Афанасьевичем Гордиенко, который прилетел в Тикси из Певека, где возглавлял научно-оперативную группу Восточного сектора Арктики (а всеми операциями руководил Василий Федотович Бурханов, который в это время был начальником Главсевморпути). Тогда я увидел его в деле — энергичного и делового. Он зашел к нам в оперативную группу и нанес на нашу карту ледовую обстановку: ледовая кромка располагалась между 81 и 82° с.ш. Мне Павел Афанасьевич очень понравился, и я начал ему в чем-то подражать. Большое количество открытой воды вместе с сильными (до четырех баллов) восточными ветрами осложняли перегонку плотов в дельте реки Лены. Поэтому по предложению Павла Афанасьевича была организована воздушная разведка волнения. Мне довелось участвовать в этой разведке на самолете «Каталина» (командир — Виталий Иванович Масленников,

Николай Александрович Корнилов родился 5 июня 1930 г. и более пятидесяти лет посвятил изучению полярных уголков нашей планеты.

Трудовая деятельность Николая Корнилова началась в 1954 г. после окончания Высшего арктического морского училища имени С.О. Макарова (в настоящее время Морская академия) и получения специальности инженера-океанолога. В течение семи лет он работал в Арктической научно-исследовательской обсерватории АНИИ в поселке Тикси ЯАССР на берегу моря Лаптевых.

В 1961–1962 гг. он руководил научно-исследовательской станцией «Северный полюс-10» — первой в истории изучения Арктики дрейфующей станцией, организованной поздней осенью с помощью атомного ледокола «Ленин».

В 1963–1965 и в 1967–1969 гг. он работал начальником станции Молодежная в составе 9-й и 13-й Советских антарктических экспедиций (САЭ).

В 1970 г. за отличное выполнение заданий в особо трудных условиях Арктики и Антарктики и проявленные при этом мужество и героизм Николаю Александровичу Корнилову было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и молот».

В 1977 г. он был назначен заместителем директора ААНИИ по научной и экспедиционной работе. На этом посту он проработал до 1994 г.

С 1994 по 2002 г. Н.А. Корнилов работал главным специалистом по экспедиционным исследованиям «ИНТААРИ».

В настоящее время Николай Александрович выполняет общественную работу в Ассоциации российских полярников, являясь ее вице-президентом, а также в Совете ветеранов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в качестве заместителя председателя Комитета Героев Социалистического Труда.

гидролог — Василий Иванович Шильников) в качестве визуального оценщика балльности волнения. До этого я участвовал в ледовой разведке вместе с В.А. Шамонтьевым на Ан-2. И мне это все очень нравилось.

Юрий Борисович Константинов. Мы с ним знакомы с первого курса. Я многому у него научился. Это был очень настырный, деловой и чрезвычайно ответственный человек и очень большая умница. Он никогда не повышал голос. Яркий пример: открытие станции. Люди греются в палатке. Погода никудашная. Юрий Борисович встает, берет все, что ему нужно, и молча выходит работать. Остальные некоторое время спустя тоже встают и, ни слова не говоря, следуют за ним. Он был однолюбом: один раз сходил в 16-ю САЭ начальником морского отряда в Антарктику, и ему там не понравилось. Говорит: «В Арктике все улыбаются, помогают друг другу, а там — экипаж, ученые — совсем другой народ, совсем другое отношение. Больше я в Антарктиду не пойду». И он остался работать у Михаила Петровича Козлова (начальника отдела экспедиций).

Ну и, пожалуй, последний — Алексей Федорович Трешников. В прошлом году мы отметили 100-летие со дня его рождения и о нем очень много было сказано. Мне очень нравился его подход к решению дел. Самая главная его черта — он предоставлял подчиненным полную самостоятельность. Он доверял людям. Еще молодому Борису Андреевичу Крутских он доверил пост своего заместителя по науке, а в 1976 г. он и мне доверил пост своего заместителя. Мне он всегда и во всем доверял и помог моему становлению.

Вы прошли путь от инженера обсерватории в п. Тикси до заместителя директора ААНИИ. Можете ли вы



П.А. Гордиенко.



Ю.Б. Константинов.



А.Ф. Трёшников.

припомнить случаи, когда от вашего решения зависело очень многое?

Какие-то моменты были конечно... Ну вот в Арктике было... Я был начальником ВШЭ «Север-17». Она началась очень плохо. Один из сотрудников «Севморгео», зимовавших на СП-13, подорвался на заряде. Мы туда прилетели с А.Л. Соколовым — представителем парткома, который приехал ознакомиться с работой ВШЭ «Север», для выяснения обстоятельств случившегося, а в это же время по соседству с СП-13 (начальник станции В.Ф. Дубовцев) располагался ее филиал — станция СП-13ф (на ней работали сотрудники АКИН), под руководством В.С. Сидорова. Объемы доставляемых грузов на эти станции, как и объем финансирования, были несопоставимыми. На СП-13ф грузов шло намного больше. И вот руководитель полетов на СП-13ф А.Д. Горбачев сообщил мне о нежелании В.С. Сидорова принять борт с грузом для СП-13... Мне пришлось дать В.С. Сидорову «строгую» телеграмму с требованием выполнить все мои указания в менее чем суточный срок и об исполнении доложить. Сидоров среагировал нормально — как-никак опытный полярник, имевший за плечами несколько экспедиций в Антарктику. Ну после этого у нас с ним отношения немного подпортились...

А в Антарктике на Молодежной, когда я был ее начальником в 13-й САЭ, однажды заблудился электрик ДЭС Константин Тихонов... На станции использовались высокооборотные дизеля, ранее работавшие на военных катерах. При этом система управления дизелями при повышении нагрузки автоматически подключала дополнительный дизель. И электрик что-то намудрил при переподключении дизелей, результатом стало короткое замыкание и пожар в дизельной, который удалось быстро ликвидировать. И вот этот персонаж через некоторое время заблудился... Это было в ночь с 31 августа на 1 сентября. Погода к вечеру резко испортилась. Группа из 5 человек возвращалась в свой дом в связке во главе с комендантом дома Валерием Семеновым. У трапа перед домом насчитали только четверых. Оперативные поиски результата не дали. Мною было принято решение о продолжении поисков, невзирая на погоду и время суток. При этом я решил не сообщать о произошедшем ЧП до полного выяснения обстоятельств. Группа поисковиков во главе с Валерием прочесала все окрестности, и потерявшийся был обнаружен на последнем из необследованных участков в балке, где хранились взрывчатые вещества. В момент обнаружения потерявшийся отогрелся у тепляка, сооруженного вблизи с ящиком с детонаторами...

Там же в Антарктике... Первый прямой рейс Ил-76 из Ленинграда на Молодежную (22 февраля 1986 г.). Я был начальником воздушной экспедиции. На борту участники 31-й САЭ под руководством В.Ф. Дубовцева. Промежуточная посадка в Мапуту. Незадолго до этого при перелете Молодежная – Мирный потерпел катастрофу самолет Ил-14. Начальник 30-й САЭ Р.М. Галкин, видимо ради перестраховки, длительное время не разрешал вылет из Мапуту под предлогом неготовности полосы для приема Ил-76. Мне пришлось принять решение о вылете, и 25 февраля мы благополучно приземлились на аэродроме Молодежной. Полоса была в идеальном состоянии.

В 1992 г. вы руководили организацией первой и пока единственной дрейфующей станцией в Антарктике (в море Уэдделла). Последний раз до этого вы занимались организацией дрейфующей станции «Северный полюс-10» в далеком 1961 г., но она начинала дрейф в море Лаптевых. Какие были особенности организации станции «Уэдделл-1»?

При организации СП-10 была более, скажем так, ощутимая помощь и отдела экспедиций, и подразделений института. Большую помощь оказал начальник ВШЭ «Север» Д.Д. Максотов. Мы вместе с ним ездили в Мурманск, были на атомоходе «Ленин» (станция СП-10 в отличие от предыдущих станций «Северный полюс» открылась с борта судна, а не переброской грузов самолетами. — Прим. ред.), где познакомились с капитаном — Борисом Макаровичем Соколовым и согласовали размещение грузов на судне. При организации же станции «Уэдделл-1» снабжением всем необходимым занимались сами участники экспедиции. Самая большая трудность была убедить американцев в целесообразности организации этой станции. Речь шла о снабжении и путях эвакуации в случае экстремальных ситуаций. Соблюдение техники безопасности — вот что в первую очередь волновало и меня, и В.В. Лукина. За нами — бесценный опыт организации станций на дрейфующем льду, а не на островах, как у американцев. А вообще идея организации дрейфующей станции в море Уэдделла витала уже давно. Еще в период проведения 9-й САЭ, 11-й САЭ мы (я, В.Ф. Захаров и Е.Б. Леонтьев) предлагали А.Ф. Трёшникову организовать такую станцию. Но Алексей Федорович посчитал это преждевременным.

Но эта идея никогда не угасала. В течение длительного времени собирался материал об особенностях ледового режима моря Уэдделла, и в 1990 г. мы вышли с предложением к ученым США, Англии и ФРГ об организации



Н.А. Корнилов – начальник СП-10.



Дрейфующая станция «Уэдделл-1».

международной дрейфующей станции в море Уэдделла. В феврале 1991 г. В.В. Лукин и А.В. Проворкин в составе 36-й САЭ были прикомандированы на НИС «Поларштерн» в море Уэдделла с целью оценки ледовой обстановки в этом районе. И наконец 12 февраля 1992 г. на выбранной с вертолета льдине в юго-западной части моря Уэдделла станция была открыта. При организации станции была полная поддержка и с нашей, и с американской стороны. Станцию открывали с НЭС «Академик Федоров». С целью выбора подходящей льдины в экспедиции участвовал и ледовый разведчик Василий Иванович Шильников. После длительных поисков удалось найти ледяное поле со средней толщиной около полутора метров (ледяного поля толщиной более двух метров обнаружить не удалось), которое устроило всех: и нашу сторону, и американскую. Я, честно говоря, рассчитывал на то, что удастся найти более толстый лед. В процессе разгрузки В.И. Шильников пеленговал движение близлежащих к выбранному ледяному полю айсбергов, чтобы понять, представляет ли траектория их дрейфа угрозу для ледяного поля, выбранного для станции. Впоследствии выяснилось, что скорость дрейфа и льдины и айсбергов превышала скорость дрейфа станций в Северном Ледовитом океане. В экспедиции были задействованы вертолеты Bell-212, с помощью которых можно было организовать временные выносные точки на айсбергах, а также при необходимости использовать для эвакуации в экстренных случаях. Также глава МЧС С.К. Шойгу передал для нужд станции мобильный госпиталь. Т.е. в плане обеспечения безопасности участников экспедиции вопросы были решены. Перед отходом судна

Н.А. Корнилов с группой радиофизиков во время 1-го рейса НЭС «Академик Федоров».



на борт вернулся В.В. Лукин. Он просил отложить отход судна в связи с плохой работой печей-капельниц. Пришлось вернуться на станцию. В результате выяснилось, что в печах были установлены слишком плотные фильтры. При этом также выяснилось, что зимнее топливо, приобретенное в Монтевидео, не соответствует требованиям, предъявляемым к зимнему топливу, которое обычно использовалось на станциях СП, и посему было предложено разбавить его авиационным бензином. Американская сторона после консультаций по телефону со своими специалистами согласилась с этим предложением.

Вам пришлось руководить научным флотом ААНИИ. Расскажите об этом подробнее.

База экспедиционного флота стала подразделением ААНИИ только с 1968 г. Ранее она входила в Северо-Западное управление Гидрометеослужбы, и суда, входящие в Морской отдел этого управления, работали вне тесной связи с институтом. В 1976 г. Алексей Федорович предложил мне занять пост заместителя директора института по морским экспедиционным исследованиям. Я достаточно настороженно отнесся к этому предложению, т.к. у меня не было практического опыта в этой области, а передо мной ставилась задача «адаптации» научного экспедиционного флота для решения задач, поставленных перед институтом. Мне пришлось долго вникать в их отчетную документацию, посещать суда, словом, входить в курс дела. Большим подспорьем в этом стала работа в 25, 28, 33-й САЭ в качестве руководителя сезонных работ. После этого я окончательно освоился. И в принципе до 1990 г. все шло нормально, никаких проблем не возникало.

В подразделения института приходит молодежь, чему нельзя не радоваться. Что Вы можете ей пожелать?

Что пожелать молодому поколению... Молодому поколению надо пожелать, чтобы не забывали своих учителей, не забывали тех, кто проложил эту дорогу на Север и привил любовь к Северу. Чтобы каждый ответственно относился к порученной работе и способствовал дальнейшему развитию нашей арктической науки, и это пожелание также нашему институту, которому исполнилось 95 лет. Сейчас, когда снова обратили внимание на Арктику, необходимо, чтобы оно не ослабевало и чтобы арктическая наука продолжала развиваться.

*Беседу провел А.А. Меркулов (ААНИИ).
Фото из архива Н.А. Корнилова и ААНИИ*