

СУДА ААНИИ И ИХ КАПИТАНЫ В АНТАРКТИКЕ

В 1958 году на АНИИ была возложена вся работа по организации и координации советских исследований в Антарктиде. С этого времени Арктический институт стал называться Арктическим и антарктическим (ААНИИ). В 1963 году ААНИИ был передан из Минморфлота в систему Главного управления гидрометеорологической службы при СМ СССР.

Для доставки грузов и личного состава Советской антарктической экспедиции (САЭ) использовались грузовые суда, танкеры и пассажирские суда различных парокходств. В первые десять лет работы САЭ это были д/э «Обь», в течение 19 лет (до 1975 года) бывший флагманом советского антарктического флота, «Рефрижератор № 7», т/х «Кооперация», т/х «Михаил Калинин», т/х «Эстония», д/э «Лена», танкер «Фридрих Энгельс». По мере распространения исследований ААНИИ на все более обширные районы Мирового океана, для более надежного и эффективного обеспечения транспортных операций САЭ возникла настоятельная необходимость наличия в ААНИИ собственного специального научно-исследовательского и научно-экспедиционного флота. Первым таким судном, полученным ААНИИ в 1968 году, было научно-исследовательское судно (НИС) «Профессор Визе», построенное на верфи г. Висмар в ГДР в 1966 году. Вторым судном того же типа было НИС «Профессор Зубов».

Между тем исследования в Антарктике расширялись, расширялась сеть станций и обсерваторий, увеличивалось количество специалистов, зимующих в Антарктике или работающих там только в летний сезон, поэтому постоянно увеличивался грузопоток в Антарктику. Традиционно используемые суда уже не справлялись с перевозками, несмотря на пополнение флота. Помимо д/э «Обь» и пришедшего ему на смену в 1975 году научно-экспедиционного судна (НЭС) «Михаил Сомов», построенного на верфи в г. Херсоне и переданного в ААНИИ в том же году, САЭ использовала для транспортных операций все большее число судов. В составе САЭ работали танкеры «Эльбрус», «Станислав», «Геленджик», «БАМ», «Уренгой», дизель-электроходы «Наварин», «Василий Федосеев», «Оленёк», «Ванкарем», «Капитан Марков», «Капитан Готский», «Капитан Мышевский», «Капитан Кондратьев», «Пенжина», «Амгуэма», «Гижига», теплоходы «Вытегралес», «Бобруйсклес», «Брянсклес», «Пионер Эстонии», «Пионер Онеги», «Павел Корчагин», пассажирские теплоходы «Надежда Крупская», «Башкирия», «Байкал», рефрижератор «Нина Сагайдак». В отдельных САЭ (например, 24-я, 28-я) участвовало до 8 морских судов.

В 1987 году для института в Финляндии было построено научно-экспедиционное судно «Академик Федоров». Это уникальное по своим возможностям и оборудованию судно предназначалось для решения всего комплекса задач, связанных с обеспечением антарктической экспедиции и исследованием океана.

С 1989 года, в связи с экономическими трудностями в стране, вектор развития поменял направление на обратное: научный флот сокращался, из состава флота ААНИИ были выведены суда «Рудольф Самойлович», «Профессор Визе», «Профессор Зубов», «Академик Шулейкин», «Михаил Сомов».



д/э «Обь»



НИС «Профессор Визе»



НИС «Профессор Зубов»



НИС «Академик Шулейкин»



НИС «Профессор Мультановский»



НИС «Рудольф Самойлович»



НЭС «Михаил Сомов»

В 2012 году флот АНИИ пополнился новым судном, построенным на Адмиралтейских верфях, — НЭС «Академик Трёшников».

Особо следует отметить роль капитанов судов, знание и опыт которых могут сделать пребывание на судне безопасным и комфортным.

В 1955 году дизель-электроход «Обь», капитаном которого был Иван Александрович Ман, стал флагманом Первой комплексной антарктической экспедиции. Впоследствии еще трижды он водил д/э «Обь» к берегам Антарктиды, регулярно доставлял грузы на советские научно-исследовательские станции. В 1957–1958 годах совершил 310-дневное кругосветное плавание с научной экспедицией на борту.

В ноябре 1967 года начался первый рейс НИС «Профессор Визе» по программе 13-й Советской антарктической экспедиции. Командовал судном капитан И.А. Ман. Именно в этом рейсе состоялась судьбоносная встреча начальника Гидрометслужбы СССР Е.К. Федорова и директора АНИИ А.Ф. Трёшникова, на которой было принято решение о передаче научно-исследовательских судов Гидрометслужбы в АНИИ.

Начатое И.А. Маном дело продолжили его последователи — капитаны судов АНИИ.

Именно такими капитанами были О.В. Андржеевский, В.И. Узолин, М.Е. Михайлов, В.Ф. Родченко, М.С. Калошин, В.А. Викторов, отработавшие на судах АНИИ более 10 лет.

Капитан Октавиан Витольдович Андржеевский начал свою работу на море в 13 лет в качестве юнги на судах Камчатского акционерного общества. Затем 40 лет работы в Балтийском государственном морском пароходстве на должностях от матроса до капитана судна, в том числе рейсы в Арктику и участие в четырех полярных конвоях в период Великой Отечественной войны. В АНИИ Октавиан Витольдович командовал НИС «Профессор Зубов», на котором в 1970–1980 годах выполнил 17 рейсов, в том числе 8 рейсов в Антарктику и рейс по спасению зажатого льдами д/э «Обь». Он командовал судном во время официального захода НИС «Профессор Зубов» в Лондон в 1973 году, когда судно было ошвартовано на Темзе к борту участника полярных конвоев — мемориального крейсера «Белфаст».

Капитан Владимир Иванович Узолин — командир знаменитой, единственной в мире немагнитной шхуны «Заря», капитан не менее знаменитого, ныне мемориального научно-исследовательского судна «Витязь», капитан НИС «Дмитрий Менделеев». Человек огромного профессионального и жизненного опыта, энциклопедических знаний, Владимир Иванович выполнил на четырех судах АНИИ более 30 рейсов, в том числе в Антарктику, кругосветные плавания и рейсы в Антарктику на т/х «Профессор Мультановский» с пассажирами на борту. Более 50 лет работы в море без аварий и чрезвычайных происшествий — это говорит о многом!

Капитан Михаил Ермолаевич Михайлов пришел на строящееся НИС «Профессор Зубов» вторым помощником капитана, уже имея опыт плавания на промысловых судах и на заслуженном «Океанографе». Став уже в АНИИ капитаном, он совершил 28 рейсов на четырех судах института («Профессор Зубов», «Академик Шулейкин», «Михаил Сомов», «Академик Федоров»), причем все четыре судна принимал у верфи-строителя (последние три в должности капитана) и выполнил на них первые 8 рейсов. Его опыт, самообладание позволили обойтись без серьезных потерь в период вынужденного двухмесячного дрейфа



НЭС «Академик Федоров»



НЭС «Академик Трёшников»



Иван Александрович Ман

НЭС «Михаил Сомов», зажатого льдами Балленского ледяного массива в море Сомова, сохранить судно при ударе НЭС «Академик Федоров» о подводную не нанесенную на карту скалу в море Космонавтов, избежать самых тяжелых последствий во время пожара в машинном отделении НЭС «Академик Федоров» и в других тяжелых ситуациях.

Капитан Валентин Филиппович Родченко командовал зажатым льдами моря Росса НЭС «Михаил Сомов» в период 133-суточного дрейфа, за который капитану, не потерявшему присутствия духа в самые критические моменты дрейфа, присвоено звание Героя Советского Союза.

Капитан Михаил Сергеевич Калошин много лет водил «Михаил Сомов» и НЭС «Академик Федоров» к берегам ледового континента. Это под его командованием НЭС «Академик Федоров» в 2005 году самостоятельно, без ледокольного сопровождения, достигло Северного полюса.

Капитан Валерий Александрович Викторов начал знакомство с судами ААНИИ будучи курсантом ЛВИМУ во время морской практики. Став в ААНИИ капитаном, командовал в разное время четырьмя судами, в том числе НЭС «Академик Федоров» в самые тяжелые девятые годы, когда из-за несвоевременного бюджетного финансирования приходилось уходить в антарктический рейс в зиму Южного полушария, когда там не бывает ни одного судна, а погодные и ледовые условия достигают критических значений.

Сегодня молодые капитаны достойно продолжают дело, начатое их старшими товарищами.



Валентин Филиппович Родченко



Октавиан Витольдович Андржеевский

В.С. Папченко (ААНИИ)



Михаил Сергеевич Калошин



Владимир Иванович Узолин



Михаил Ермолаевич Михайлов



Валерий Александрович Викторов