

МОИ ВОСПОМИНАНИЯ

ИЗБРАННЫЕ ГЛАВЫ

В последние годы Владимир Васильевич Евсеев в свободное время пишет воспоминания. В них он повествует о своем детстве, пришедшемся на исключительно трудные военные годы, о юности и жизненном пути. В.В. Евсеев всю жизнь работает в ААНИИ, поэтому неслучайно, что работа в институте и участие в арктических и антарктических экспедициях — основные темы его мемуаров. Предлагаем вашему вниманию фрагменты из его воспоминаний.

7-Я САЭ. ВПЕРВЫЕ В АНТАРКТИДЕ

Оказавшись впервые в Антарктике, я столкнулся с новым для меня явлением: у д/э «Обь» при разламывании морского льда форштевнем на срезе лед имеет густую коричневую окраску. Сначала я подумал, что это ржавчина от корпуса судна. Но когда я эту «ржавчину» продолжал наблюдать несколько часов и она не становилась меньше, я понял, что здесь что-то другое, не встречаемое в Арктике. Уже потом Виктор Харлампиевич Буйницкий объяснил мне, что это включения во льду диатомовых водорослей, они образуются за счет того, что антарктические воды насыщены кремнием. А наличие диатомовых водорослей во льду сказывается на прочностных характеристиках морского антарктического льда, и это необходимо учитывать при выборе ледовых трасс при транспортировке грузов. Так, если окажется, что льды, по которым будет производиться перевозка грузов, достаточно плотно заселены диатомовыми водорослями, то, при прочих равных условиях, допустимый для перевозки по льду вес груза должен быть снижен примерно вдвое.

21 декабря д/э «Обь» пришвартовался к северной кромке припая, и на следующий день главный инженер экспедиции Виктор Иванович Венедиктов вызвал на совещание весь морской отряд, которому была поставлена задача: обследовать припай, найти и обвеховать безопасный путь тягачам АТТ для перевозки на береговой барьер привезенного для зимовки груза, включая топливо в бочках.

Учитывая вес АТТ (38 т), вес саней с бочками (еще 31 т), поставленная задача была трудная и ответственная. Эту задачу мы должны были выполнить менее чем за сутки. Нам предстояло одних только отверстий во льду для измерения толщины пробурить более ста. Когда же я спросил Виктора Ивановича: «Сколько человек будет

выполнять эту работу?», он со свойственным ему юмором ответил: «Если считать, сколько единиц, — пожалуйста: Шамонтьев, Леонтьев, шофер и вездеход — 4 единицы». Конечно, трассу мы наметили и обвеховали. <...>

В 8-Й САЭ. ВОЗВРАЩЕНИЕ НА «ОБЬ»

<...> 28 февраля 1963 года «Обь» подошла к припая залива Ленинградский и врубилась в припай в 5,5 милях к северо-западу от старой станции Лазарев.

Утром 3 марта вездеход «Пингвин» с начальником 7-й САЭ А.Г. Дралкиным и санно-гусеничным поездом, состоящим из тягача АТТ, имеющего в кузове жилой теплый балок, и такого же тягача без балка, подошли к «Рубежу» (точка на ледяном барьере). Тягачи притащили на прицепе двое саней с обрешеткой для различных грузов и двое саней с теплыми балками для людей и продуктов. На одних санях был доставлен бульдозер, необходимый для подготовки снежно-ледового спуска с «Рубежа» на припай, а на вторых — вездеход ГАЗ-47, предназначенный для связи между «Рубежом» и судном. С поездом прибыли также 12 человек из состава 7-й САЭ.

На следующий день к «Оби» поставили сани под погрузку. Погрузочные работы были закончены в ночь с 5 на 6 марта, и поезд в том же составе совместно с вездеходами «Пингвин» и ГАЗ-47 направились на станцию Новолазаревская. В поезде находились вся новая смена этой станции во главе с В.Г. Аверьяновым, а также пять участников 7-й САЭ с А.Г. Дралкиным и три человека из 8-й САЭ во главе с М.М. Сомовым. В числе последних — два иностранных ученых: И. Энгланд (ГДР) и Г. Франческини (США). На Новолазаревскую поезд прибыл вечером 7 марта.

Вскоре после ухода на станцию поезда, в соответствии с планом, в четвертый трюм судна направилась разгрузочная бригада для наведения там порядка по-

В.В. Евсеев с Е.Б. Леонтьевым на борту д/э «Обь» в ходе 7-й САЭ. 1962 год. «Водный транспорт»



В.В. Евсеев в 1961 году. Архив В.В. Евсеева



сле изъятия из этого трюма груза для Новолазаревской. В составе дежурной разгрузочной бригады был физик морской отряда Николай Самойлович Буханистый. Он увидел, что один упаковочный щит его громоздкого оборудования лежит не в стопке со всеми щитами у борта, а на палубе посреди трюма. Естественно, он решил взять щит и положить на место. Подняв щит, он сделал шаг, но под ним оказался открытый проем в низ трюма, который должен был быть закрыт лючиной. Но она оказалась утерянной, и открытое отверстие кто-то закрыл увиденным щитом. Пролетев вниз, Николай упал на нижнюю палубу, поломав себе тазобедренный сустав.

Хирурга на судне в это время не было, и квалифицированную помощь пострадавшему оказать было некому. Информацию о случившемся по радио передали на Новолазаревскую и М.М. Сомову, который был на пути к станции.

В связи с ЧП на «Оби» передача станции новой смене была проведена за два дня, и поезд вышел в обратный путь 10 марта.

На следующий день поезд подошел к «Рубежу», но спуститься на припай для дальнейшего следования к «Оби» не было возможности, так как в искусственно созданном спуске с ледяного барьера образовался большой провал. Его необходимо было засыпать.

К полудню 11 марта, в связи с наступившим приливом, состояние спуска улучшилось, тягачу с деревянными санями с теплым балком и вездеходу ГАЗ-47 удалось спуститься на припай. В кабине тягача и в балке находилось 18 человек, а в вездеходе — трое. Из-за метели видимость была ограниченной, но, так как трасса, обвехованная морским отрядом, еще просматривалась, решили следовать к «Оби».

К 16 часам погода ухудшилась, и вездеход, который ехал рядом с тягачом, потерялся. Стрельба из ракетниц результата не дала.

В тягаче не было навигационного оборудования, но в балке на санях имелась радиостанция, поэтому водитель регулярно мог выходить на связь с «Обью». Между судном и тягачом был многокилометровый айсберг, поэтому некоторое время тягач на экране судового радиолокатора не был виден. Как только тягач проехал айсберг, его сразу же увидели на экране радиолокатора. Его дальнейшее перемещение шло по команде капитана «Оби» Олега Ивановича Воденко. Направление движения определялось относительно направления ветра на глаз: по ветру, 45°, 90° и т. д. В результате поезд двигался не по прямой линии, а по ломаной. В какой-то момент на экране локатора была замечена перемещающаяся точка. Было сделано предположение, что это вездеход. Капи-

тан, подавая команду водителю тягача М.С. Кулешову, подвел тягач к видимой на экране точке, но из-за плохой видимости вездеход не был обнаружен. Как выяснилось позднее, видимая точка действительно была вездеходом. А тягач снова пошел к «Оби», т. е. к кромке припая. Когда тягач был уже близко, скорость ветра достигала 60 м/с, а видимость практически отсутствовала. На судне включили прожектора и освещение, непрерывно подключался гудок. Кроме того, с верхней палубы стреляли из всех имеющихся ракетниц. Очень боялись, что с тягача нас не заметят. С тягача свет увидели и остановились в 100 м от судна.

Прибывшие на тягаче (в балке) люди с трудом добрались до трапа судна и поднялись на борт, захватив с собой лишь мелкие вещи, которые находились с ними в балке. Вещи, уложенные под брезентом в тягаче, взять было невозможно. А там остались не только личные вещи, но и научные материалы, в том числе кандидатская диссертация Б.А. Пятненко. Поскольку на судне стала ощущаться зыбь, было принято решение отогнать тягач от судна на 350 м. К тягачу отправился водитель М.С. Кулешов в сопровождении двух матросов. Для страховки они взяли конец стальной гидрологической троса, намотанного на гидрологическую лебедку. Найдя тягач, М.С. Кулешов привязал к нему трос и, запустив мотор, отогнал его подальше от борта судна: примерно на 350 м. Затем, держась за трос, все трое вернулись на судно.

Ночью, часа в три, мы в каюте проснулись от непонятного сильного удара в борт судна, которое стояло с креном около 35–40° под действием ураганного ветра. Мне, как самому молодому в каюте, предложили подняться на мостик и узнать, что случилось. Это было не так просто выполнить при скользкой палубе и крене судна. Но на мостике тоже развели руками. Видимость ноль, но на экране локатора тягач был виден.

А примерно в 7 часов утра 13 марта ветер стих, видимость стала отличной, и льда у судна не было. Как выяснилось позднее, припай был взломан на 4 мили в сторону берега и вынесен в море. Чуть позже «Обь» пришвартовалась к припаю в 12 км от «Рубежа».

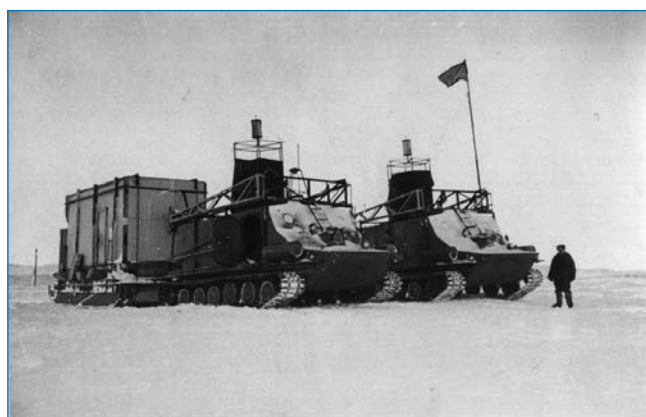
На поиски вездехода была отправлена группа из пяти человек во главе с И.М. Симоновым в составе: В.Г. Леденев, В.Г. Константинов, Б.С. Чернов и М.С. Кулешов. Группу снабдили продовольствием, медикаментами, ракетами и компасом. За ее перемещением следили с борта судна в бинокль и локатор.

Ближе к вечеру В.Г. Аверьянов с «Рубежа» связался по радио с «Обью», сообщив, что они в полном составе благополучно пешком добрались до «Рубежа», а вездеход без горючего остался на припае в 5 км от «Рубежа».

Станция Новолазаревская. 1960-е годы. ААНИИ



Вездеходы «Пингвин» в САЭ. 1960-е годы. ААНИИ



Спасательная группа, увидев на «Рубеже» людей, пошла прямо туда. Оставленный на припае вездеход заправили топливом и перегнали на «Рубеж», и погода снова испортилась. Всем находящимся на «Рубеже» пришлось пережить непогоду еще двое суток, испытывая недостаток продовольствия.

16 марта вездеход ГАЗ-47, на котором было доставлено семь зимовщиков станции Новолазаревская, подошел к борту «Оби». <...>

НА СТАНЦИИ ЛЕНИНГРАДСКАЯ В 19-Й САЭ

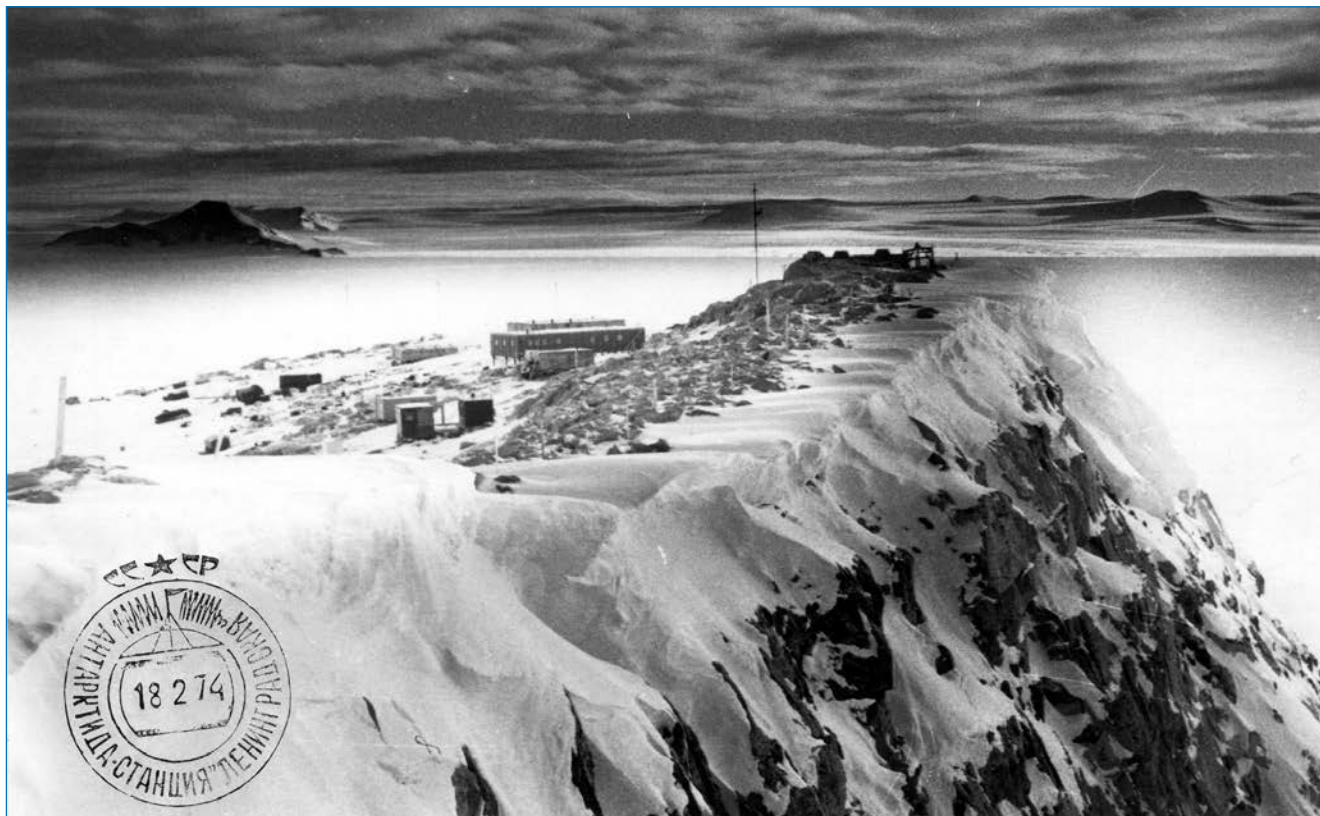
В 19-ю САЭ начальником станции Ленинградская был назначен Арнольд Богданович Будрецкий, с которым я хорошо сработался еще в 10-й САЭ. На этот раз он предложил мне заняться той же работой, которую я выполнял в 15-й САЭ, т. е. приемом, обработкой и дешифрированием спутниковой информации, на что я сразу же дал свое согласие. <...>

В этом году на станции Ленинградская возможной оказалась только вертолетная выгрузка. Между барьером и многолетним припаем образовалось разводье, и подняться с припая на барьер наземному транспорту не было возможности. Ширина разводья составляла от 3 до 5 м. Основной груз в этом году составляло дизельное топливо. Для его доставки использовались бочки и специальные баки емкостью 3 куб. м, сваренные по нашему заказу в Мирном, Молодежной и Беллинсгаузене. Топливо заливалось в бочки и баки из судовых танков. Вертолеты брали на подвеску один бак или 13 бочек в металлической сетке. При разгрузке бочек вертолет опускал сетку в намеченном месте, отцеплял два угла сетки и начинал подниматься. Бочки с топливом падали на снег. Нашей задачей было срочно все бочки откатить, чтобы освободить место для разгрузки следующего вертолета. Это было непросто, так как снег был рыхлый и глубокий. Но работа шла очень интенсивно и 17 февраля была полностью закончена. Всего



В.В. Евсеев устанавливает антенну для приема спутниковой информации. На заднем плане — ветрозащита. Ст. Ленинградская. 19-я САЭ. 1974 год. Архив В.В. Евсеева

Ст. Ленинградская. 19-я САЭ. 1974 год. Фото В.В. Евсеева



было перевезено на станцию 350 т дизельного топлива, около 50 т авиационного керосина, домик ПДКО в разобранном виде, бревна, брус, фанера, продукты и прочее имущество в ящиках.

Сразу же после окончания разгрузки началась передача имущества и работ от старой смены зимовщиков новой. Моим предшественником был Станислав Войтенко. Его рабочее помещение (балок) площадью 5,5 кв. м было одновременно и жилым. Балок он построил из подручных материалов, и температура воздуха в нем иногда опускалась ниже 0°. Спать приходилось в верхней одежде, так как при сильных ветрах снег за ночь набивался в помещении до уровня раскладушки. В связи с этим начальнику станции Арнольд Богданович предложил мне организовать жилое место в комнате площадью 9,8 кв. м в новом доме из алюминиевых панелей, построенном в предыдущую зимовку и еще не заселенном.

Принятая от старой смены аппаратура и антенна КАПСИ для приема спутниковой информации не позволяла получать снимки высокого качества, так как к этому времени в общей сложности она переустанавливалась в разные места шесть раз (по отчетам 17-й и 18-й САЭ). Естественно, это обстоятельство не могло не отразиться на состоянии аппаратуры. В качестве антенны использовался крестообразный вибратор и зонтичная антенна. Антенна была удалена от помещения аппаратной на расстояние до 40 м, что значительно снижало силу сигнала, поступающего к приемнику. 13 марта ураганным ветром зонтичную антенну сорвало, и качество принимаемых снимков ухудшилось. Еще до отъезда в экспедицию, получив информацию о состоянии аппаратуры и бытовых условий на станции Ленинградская, я закупил новую, более совершенную аппаратуру «Уран», ее теперь следовало еще установить.

18 февраля состоялась торжественная церемония подъема флага 19-й САЭ на станции Ленинградская, после чего на борт д/э «Оленёк» были погружены вертолеты, на следующий день судно взяло курс на Молодежную.

5 марта, после окончания авральных работ по разборке и приведению в порядок привезенных нами грузов, я начал работы по строительству нового павильона для приема информации с искусственных спутников Земли (ИСЗ). Для начала — собрал и установил специально привезенный мною для этой цели домик ПДКО. Ночью ураганным ветром этот домик несколько раз перевернуло и отнесло в сторону метров на десять. Как ни странно, он лежал на боку и совершенно целый, без повреждений.

Без особого труда, при помощи товарищей по зимовке, домик ПДКО установили на место, в двух метрах от старого балка, застраховав его от возможных повреждений ураганным ветром оттяжками из стального троса.

Пространство между двумя сооружениями я решил использовать таким образом, чтобы получилась еще одна комната для составления фотомонтажей, хранения химреактивов и т. п. Одна стена старого балка была продлена до длины большей стороны домика ПДКО, вторая стена соединяла ее с домиком ПДКО. В результате получился прямоугольный павильон площадью 32,9 кв. м, включающий в себя три рабочих помещения и теплый туалет. Старый балок я решил в дальнейшем использовать в качестве фотолaborатории. Новые стены павильона были смонтированы из досок, брезента, фанеры с двух сторон стены и пенопласта внутри. Входная дверь была мною сделана с резиновыми уплотнителями таким образом, что во время ураганных ветров в помещении снег совершенно не попадал. При строительстве павильона выяснилось, что на станции нет дверных ручек и петель. Петли для дверей я снял с давно брошенного вездехода. В качестве дверных ручек использовал верхние части выброшенного электроутюга и электроизоляторы. Во все помещения была подведена электропроводка и изготовлена специальная мебель.

Все указанные работы проводились в относительно свободное от работ время по программе приема снимков ИСЗ. Но ведь я также работал по программе прибрежных ледовых наблюдений, которая предусматривала ежедневные визуальные ледовые наблюдения с ледового пункта, организованного еще в 16-й САЭ на высоте 315 м. Кроме визуальных ледовых наблюдений программой предусматривались измерения толщины льда в постоянной точке морского льда (при достижении им толщины 20 см) — они выполнялись раз в месяц в течение всего периода наблюдений. С этой же точки начинался ледовый профиль длиной 600 м, наблюдения на котором выполнялись также раз в месяц. Все работы на морском льду выполнялись мною совместно с начальником станции А.Б. Будрециком.

На сон оставалось не более пяти часов. Следует отметить, что особенно рассчитывать на помощь коллег по зимовке не приходилось, так как всего нас на станции было 11 человек и в каждом виде работ всего по одному специалисту. Поэтому все мы работали в течение всего года без выходных.

Участие в выборах в Верховный Совет СССР. Голосует В.В. Евсеев. Ст. Ленинградская. 19-я САЭ. Июнь 1974 года. ААНИИ



Инженер по ИСЗ В.В. Евсеев выполняет монтаж спутниковых снимков. Ст. Ленинградская. 19-я САЭ. 1974 год. Архив В.В. Евсеева



Но, несмотря на большую загруженность всех зимовщиков, время на просмотр кинофильмов, которых у нас было большое количество, мы выкраивали. Некоторые фильмы смотрели с удовольствием по многу раз. К таким можно отнести: «Белое солнце пустыни», «Винни-Пух идет в гости», «Спорт, спорт, спорт» (о том, как наши легкоатлеты приехали в Нью-Йорк на соревнования и в бане сбрасывали свой лишний вес) и др. Вполне естественно, что реплики из любимых фильмов мы знали наизусть.

Многие у нас любили играть в бильярд. Однажды мы устроили соревнования по бильярду на приз «Середина зимы». Я занял второе место, и мне от ДСО «Пингвин» присвоили звание «Король бильярда II степени» с вручением соответствующего удостоверения за подписью начальника станции Будрецкого. <...>

СОЗДАНИЕ ЦЛГМИ (ЦЕНТРА «СЕВЕР»)

1 мая 1986 года в институте было организовано новое подразделение — Центр ледовой и гидрометеорологической информации, ЦЛГМИ (по другим документам более известен как Центр «Север») — как головная структура системы «Север».

Первым начальником был назначен старший научный сотрудник ААНИИ Анатолий Леонтьевич Соколов, его заместителем назначили меня.

Остановимся вкратце на предыстории создания центра.

Это было связано с возрастающими темпами хозяйственного освоения Крайнего Севера и увеличением объема морских грузоперевозок. В создавшихся условиях удовлетворить запросы потребителей ледовой информации, в частности, путем выполнения визуальной ледовой разведки отдельно для каждого судна или каравана старыми способами становилось все труднее и труднее.

Впервые идея создания подобной структуры родилась еще в 1975 году. А в 1977 году в «Трудах ААНИИ» А.В. Бушуев, Н.А. Волков, З.М. Гудкович, Ю.Р. Новиков и В.А. Прокофьев опубликовали статью, содержащую концепцию, принципиальную схему и эскизный проект системы «Север».

С 1976 года тема «Север» была включена в план НИР и ОКР Госкомгидромета, а затем стала выполняться по постановлениям, как тогда говорили, «директивных органов» — решений комиссий Совета министров СССР по военно-промышленным вопросам (ВПК) от 19 июня 1979 года № 181, от 19 августа 1981 года № 273, от



На праздновании 200-летия открытия Антарктиды с В.Н. Масоловым (ПМГРЭ), В.В. Барановым и Г.А. Кадачиговым. РГО, 29 января 2020 года. Фото В.Ю. Замятина

10 августа 1983 года № 304, Постановлений ЦК КПСС и Совета министров СССР от 12 июля 1979 года № 692-219, от 27 сентября 1982 года № 891-244.

Непосредственная разработка всей необходимой для создания системы «Север» документации (технического и рабочего проектов, положения о взаимодействии и т. д.) в основном выполнялась А.В. Бушуевым и В.Д. Грищенко.

О ходе работ докладывалось непосредственно в ВПК, где был определен курирующий отдел и персональный куратор. Главным конструктором был назначен заместитель директора ААНИИ Евгений Гурьевич Никифоров, а его заместителем — А.В. Бушуев.

Все этапы создания системы «Север» принимались создаваемыми межведомственными комиссиями. <...>

Когда приказом директора в ААНИИ был создан ЦЛГМИ, его состав насчитывал 112 специалистов. Как было отмечено выше, первым начальником Центра стал А.Л. Соколов. В этом качестве Анатолий Леонтьевич отработал до конца 1991 года. В 1992–1993 годах исполняющим обязанности начальника ЦЛГМИ был я. А с 1994 года начальником стал заместитель директора ААНИИ Владимир Дмитриевич Грищенко.

В составе ЦЛГМИ было организовано девять подразделений, семь из них имели гидрометеорологический профиль, а также были АУП и узел связи 1-й категории (радиоцентр). Позднее в состав Центра был переведен вычислительный центр, создан отдел фонда данных и научно-технической информации. <...>

В.В. Евсеев

В.В. Евсеев в своем рабочем кабинете. Сентябрь 2021 года. ААНИИ



Выступление В.В. Евсеева в РГО 20 декабря 2017 года. Фото В.Ю. Замятина

