

КАПИТАНЫ ДВУХ ПОЛЮСОВ

Творческие способности, жизненные интересы и обыкновенная судьба определяют профессиональную карьеру любого человека. Полярники не являются исключением из этого правила. Их жизнь традиционно проходит по двум сценариям — научные исследования или экспедиции, в том числе и зимовки на полярных станциях. Конечно, бывает, что активные участники высокоширотных экспедиций успешно сочетают их с научной работой. Пример тому — жизнь Фритьофа Нансена, Михаила Михайловича Сомова, Алексея Федоровича Трёшникова, Евгения Сергеевича Короткевича. Однако судьба большинства их коллег сложилась иначе. Руаль Амундсен, Ричард Берд, Иван Дмитриевич Папанин, Евгений Иванович Толстиков, Эрнест Теодорович Кренкель и другие оставили свой яркий след в истории изучения и освоения Арктики и Антарктики не выдающимися достижениями и открытиями, а напряженной бескомпромиссной и подчас героической экспедиционной деятельностью.

Именно ко второй категории полярников относятся герои данного повествования — Юрий Борисович Константинов и Николай Александрович Корнилов, которым 15 мая и 5 июня 2025 года исполнилось бы 95 лет. Многим нынешним сотрудникам Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) известно о них немного, а ведь именно они в 1960-е годы стояли у истоков расцвета деятельности нашего института, когда он по праву стал называться «штабом двух полюсов»; именно они в 1970–1980-е годы способствовали развитию полярных экспедиций. Так, во главе арктических экспедиций ААНИИ в эти годы стоял Юрий Борисович Константинов, а настоящей душой антарктической и флотской жизни был Николай Александрович Корнилов.

Оба они родом из российской глубинки: Юрий Борисович родился и до окончания средней школы жил в селе Киверичи Теблешского района Калининской (ныне Тверской) области. Его родителями были сельский учитель и медсестра. Николай Александрович родился во Владимире и практически все свое детство и юность прожил в небольшом городе Шуя Ивановской области. Его родителями были инженер-электрик и учительница начальных классов.

Юрий Борисович и Николай Александрович в школьные годы с увлечением читали книги о путешествиях, поэтому не случайно, что после получения аттестата зрелости они оба отправились в Ленинград поступать в Высшее арктическое морское училище (ВАМУ). Кроме литературных увлечений, у обоих была еще одна немаловажная причина выбора этого учебного заведения.

В трудное и голодное послевоенное время (а ведь это был 1948 год) курсантов училищ, в отличие от студентов институтов, кормили и одевали за казенный счет, что намного упрощало их жизнь вдали от родителей. Конечно, эти обстоятельства не определяли выбор профессии, но оказывали на него значительное влияние. Напомним, что в Ленинграде в те годы, кроме ВАМУ, можно было получить специальность океанолога в Государственном университете и в Гидрометеорологическом институте.

Они подружались на первом курсе и жили в одном курсантском кубрике, осваивали науку об океане и общие инженерные дисциплины, мечтали о полярных экспедициях и будущей работе в Арктике. После окончания 3-го курса, летом 1951 года и Юрий Борисович, и Николай Александрович отправились на производственную практику в Николаевск-на-Амуре в одно из подразделений Гидрографической службы Тихоокеанского флота, где занимались гидрологическими съемками устья

Амура, Сахалинского залива и юго-восточной части Охотского моря. Через год очередная производственная практика привела их в Арктику, где они начали работать в штабах морских операций на трассе Северного морского пути, участвуя в научно-оперативном обеспечении навигации. Быстро пролетели месяцы обучения на 5-м курсе, подготовка и защита дипломных работ, сдача государственных экзаменов. Затем последовала военно-морская стажировка (до середины февраля 1954 года), после чего состоялась выдача дипломов, и оба наших героя отправились по распределению на работу в Арктику: Юрий Борисович в Певек, а Николай Александрович в Тикси.

Это время было судьбонос-

ным для научных исследований нашей страны в Арктике. В марте 1953 года начальником Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) Министерства морского флота СССР был назначен инженер-контр-адмирал Василий Федотович Бурханов (1908–1982). В 1934 году он окончил Ленинградское высшее военно-морское училище им. Ф.Э. Дзержинского и до 1947 года служил на Балтийском и Тихоокеанском флотах. Осенью 1936 года он участвовал в героическом переходе двух эсминцев «Сталин» и «Войков» из Ленинграда во Владивосток по трассе Севморпути. В 1943 году ему было присвоено воинское звание инженер-контр-адмирала. Он участвовал в войне с милитаристской Японией в 1945 году. С 1947 года В.Ф. Бурханов работал в структуре ГУСМП. Он был страстным приверженцем отечественных научных исследований в полярных регионах планеты, чем значительно отличался от своего предшественника — начальника ГУСМП в 1948–1953 годах генерал-лейтенанта авиации



Ю. Константинов и Н. Корнилов
перед отъездом на практику.
Фото из архива Н.А. Корнилова

А.А. Кузнецова. По инициативе В.Ф. Бурханова 20 февраля 1954 года вышло в свет Постановление Совета министров СССР об организации постоянно действующих в Арктическом бассейне Северного Ледовитого океан (СЛО) двух дрейфующих станций «Северный полюс». 15 апреля и 3 апреля 1954 года были открыты дрейфующие станции «Северный полюс-3» и «Северный полюс-4» в западном и восточном районах Арктического бассейна СЛО. До 25 июля 1991 года, когда была закрыта последняя советская СП-31, дрейфующие научные станции ежегодно непрерывно работали в высокоширотных районах Арктики, проводя комплексные научные исследования ионосферы, магнитосферы, озоносферы, приземной свободной атмосферы, ледяного покрова, толщи вод океана и дна. Организация, снабжение и эвакуация станций СП были возложены на Арктический научно-исследовательский институт (АНИИ, так ААНИИ назывался до 1958 года).

Станции СП-3 и СП-4 создавались с помощью полярной авиации. С этой целью весной 1954 года возобновили свою работу Высокоширотные воздушные экспедиции «Север», в задачу которых, кроме работ по поддержке дрейфующих станций, входило и выполнение океанографических съемок вод Арктического бассейна СЛО и морей Сибирского шельфа. Работами экспедиций «Север-6» весной 1954 года и «Север-7» весной 1955 года руководил В.Ф. Бурханов.

При личном участии В.Ф. Бурханова 13 июля 1955 года Совет министров СССР своим постановлением учредил Комплексную антарктическую экспедицию Академии наук СССР. Последняя была ответственна за научную программу этой экспедиции, в то время как организационные и практические работы в Антарктике выполнялись специалистами ГУСМП.

В 1959 году В.Ф. Бурханов был вынужден уйти из ГУСМП и перешел на преподавательскую работу на кафедре «География полярных стран» географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. Здесь он защитил докторскую диссертацию по экономике. В 1969 году он организовал лабораторию геоэкологии Севера, которой и руководил до 1972 года.

В 1953 году по инициативе АНИИ, которая была активно поддержана В.Ф. Бурхановым, в Баренцбурге (Шпицберген), в бухте Тихая на о. Гукера архипелага Земля Франца-Иосифа, в Диксоне, Тикси и Певеке были созданы арктические научные обсерватории (АНИО). Поэтому свою трудовую деятельность в Арктике Ю.Б. Константинов начал в Певекской, а Н.А. Корнилов в Тиксинской обсерваториях. Перед ними открывались новые широкие перспективы участия в решении важнейших задач нашей страны в Арктике, которые были связаны с обеспечением плавания судов на трассе Северного морского пути, проведением специализированных научных исследований по укреплению обороноспособности СССР и дальнейшему развитию фундаментальных представлений о природных процессах в приполюсном районе. Так что юношеские мечты о работе на дрейфующих станциях СП и об участии в Высокоширотных воздушных экспедициях становились явью.

Работа Ю.Б. Константинова началась с должности старшего инженера-гидролога, он принимал активное участие в научно-оперативном обеспечении летних навигаций в восточном секторе трассы СМП, начал осваивать методы визуальной ледовой авиаразведки, а в зимний и весенний периоды выполнял гидрологические исследования в Чаунской губе в санно-тракторных экспедициях. Во время этих работ Ю.Б. Константинов проявил

незаурядные административные навыки и поэтому, начиная с 1955 года до завершения своей деятельности в Певеке в 1961 году, неоднократно назначался и. о. директора Певекской научной обсерватории на период отпуска ее руководителя.

Большое влияние на привлечение Ю.Б. Константинова к научным исследованиям оказал директор Певекской АНИО Альфред Осипович Шпайхер (1916–1978), который работал в Певеке с 1958 года. Под его руководством Юрий Борисович выполнял оригинальные наблюдения за тонкой структурой вертикального распределения солёности в ледовых разводах, которые легли в основу его первых научных публикаций.

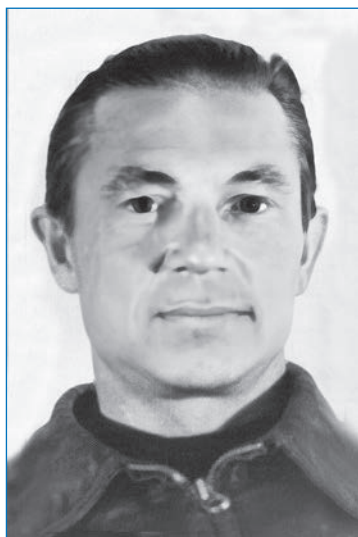
По аналогичному сценарию развивалась трудовая деятельность Н.А. Корнилова в Тикси. Он также летом работал в штабе морских операций центрального района трассы СМП, осваивал методы ледовой авиаразведки, занимался ледовыми прогнозами. Ему, так же как его другу Юрию Борисовичу, неожиданно довелось стать и. о. директора Тиксинской АНИО — это произошло уже в ноябре 1954 года. Так он прикоснулся к нелегкому труду руководителя небольшого коллектива, членами которого были его однокашники по училищу. Весной 1959 года Николаю Александровичу посчастливилось принять участие в «прыгающем» отряде Высокоширотной воздушной экспедиции (ВВЭ) «Север-11» по выполнению океанографической съемки морей Сибирского шельфа и районов к северу от Земли Франца-Иосифа. В 1961 году он, так же как и его друг Ю.Б. Константинов, завершил свою работу в Арктике и устроился в ААНИИ. Учитывая большой экспедиционный и административный опыт, дирекция института предложила его кандидатуру на должность начальника дрейфующей станции СП-10. Это была первая СП, которая высаживалась на лед не



Н.А. Корнилов. Начальник СП-10.
Фото из архива ААНИИ

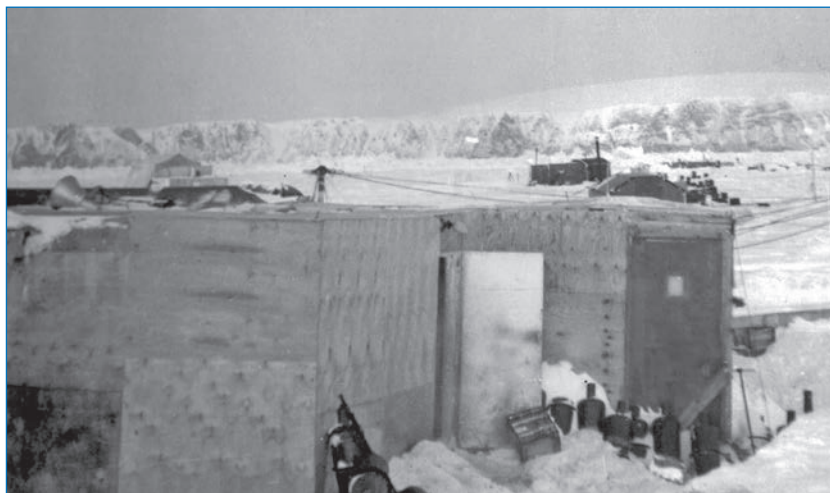


Открытие СП-10 с борта а/л «Ленин».
Фото из архива ААНИИ



Ю.Б. Константинов. Начальник СП-14.
Фото из архива ААНИИ

станцией «Северный полюс». Первый состоялся еще весной 1961 года. Это была дрейфующая станция СП-8. Начальником 3-й смены этой станции в 1961 году был назначен 31-летний Ю.Б. Константинов. Высадившись на льдине станции в составе первой группы 3-й смены, он сразу же включился в работу по приемке грузов снабжения, не разрешая себе никакого отдыха и даже сна. Дело в том, что размеры льдины не позволяли построить на ней взлетно-посадочную полосу для приема самолетов типа Ли-2 и Ил-14. Они совершали посадку на льдину, расположенную в 20 км от СП-8. В дальнейшем грузы перевозились на станцию небольшим самолетом Ан-2, что серьезно увеличивало количество рейсов. Юрий Борисович стремился доказать, что выбор руководства был сделан правильно и его физические силы беспредельны. Однако такая самодеятельность и подвела его. В результате к нему пришла бессонница, лекарства не действовали. От серьезного переутомления он потерял сознание, и его товарищи случайно нашли своего начальника под одним из ледяных торосов по дороге на взлетно-посадочную полосу. Очнувшись Юрий Борисович уже на больничной койке в Тикси. Так печально закончился его дебют на дрейфующем льду — на СП-8 он вернулся только для того, чтобы официально передать дела новому начальнику И.П. Романову.



Встреча с о. Жаннетты.
Фото из архива ААНИИ

с помощью авиации, а с борта атомного ледокола «Ленин». Открытие произошло 17 октября 1961 года. Продрейфовав 1990 км, 1-я смена станции под руководством Н.А. Корнилова 23 октября 1962 года передала свои полномочия 2-й смене. С мая до 1 октября 1963 года работу этой станции возглавлял Ю.Б. Константинов, который сменил первого начальника 2-й смены В.И. Архипова.

Это был второй опыт Юрия Борисовича по руководству

Так первой дрейфующей станцией, где Ю.Б. Константинов был начальником, стала СП-10. В период работы на этой станции Юрию Борисовичу не посчастливилось еще один раз — не состоялась запланированная встреча полярников и советских подводников. В сентябре 1963 года у льдины станции всплыла советская атомная подводная лодка К-178 под командованием капитана первого ранга А.П. Михайловского, которая совершала переход подо льдами Арктического бассейна с Кольского полуострова на Камчатку. К сожалению, разыгралась сильная пурга, поэтому ни полярники, ни подводники не смогли увидеть сигнальные ракеты, которые запускались с борта лодки и из лагеря дрейфующей станции. Это привело к тому, что долгожданная встреча, к которой готовились обе стороны, не состоялась. Успешно завершив переход, АПЛ К-178 прибыла в свою новую базу в Авачинской губе, а в 1964 году А.П. Михайловскому за этот переход было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1961 году Ю.Б. Константинов вернулся из Певека в Ленинград и по рекомендации А.О. Шпайхера был принят на работу в отдел океанологии ААНИИ на должность младшего научного сотрудника. В 1962 и 1963 годах Ю.Б. Константинов возглавлял работу экспедиции А-138/169, входившей в состав ВВЭ «Север-14» и «Север-15». Эти экспедиции занимались расстановкой дрейфующих автоматических радиометеорологических станций (ДАРМС) и радиовех на дрейфующих льдах морей Сибирского шельфа и выполнением океанографической съемки их акваторий. Это была очень интересная, ответственная и рискованная работа, но Ю.Б. Константинов продолжал мечтать о полноценном годовом дрейфе на станции СП. Первоначально он был назначен начальником станции СП-13, но затем его кандидатура была заменена на кандидатуру однокашника по группе океанологов ВАМУ А.Я. Бузуева. Пришлось ждать еще год: 1 апреля 1965 года была открыта станция СП-14, начальником которой стал Ю.Б. Константинов. Но и на этот раз годовой дрейф данной станции не состоялся. Неожиданно для прогнозистов ААНИИ станция стала дрейфовать к берегам острова Жаннетты. 11 февраля 1966 года в непосредственной близости от этого острова льдина станции окончательно раскололась, и коллектив был эвакуирован с помощью вертолета. Эту операцию возглавил друг Ю.Б. Константинова Н.А. Корнилов, который был начальником ВВЭ «Север-18». Об истории работы на СП-14, мужестве ее коллектива Юрий Борисович рассказал на страницах своей книги «Нас несет к острову Жаннетты», изданной в Ленинграде в Гидрометеиздате в 1968 году.

В этом же году Ю.Б. Константинов был назначен начальником новой дрейфующей станции «Северный полюс-16». Ее дрейф начался 9 апреля. Вместе с большим сезонным составом коллектив станции насчитывал 51 человека. В конце лета 1968 года встреча Ю.Б. Константинова и подводника А.П. Михайловского все же состоялась. На этот раз А.П. Михайловский командовал групповым переходом двух атомных подводных лодок К-42 и К-55. К большой радости Ю.Б. Константинова и А.П. Михайловского, они встретились за праздничным столом кают-компания СП-16, вспоминая мельчайшие подробности не

состоявшегося пять лет назад randevу. Об этой встрече очень тепло вспоминал адмирал А.П. Михайловский, который стал командующим Северного флота, а в последние годы службы — начальником Военно-морской академии им. адмирала Н.Г. Кузнецова.

Несколько по-другому сложилась судьба друга Ю.Б. Константинова — Николая Александровича Корнилова. После успешного завершения дрейфа на СП-10, в 1963 году он был назначен начальником советской антарктической станции Молодежная в составе 9-й Советской антарктической экспедиции (САЭ). В Антарктиду он прибыл на советском пассажирском самолете Ил-18, выполнявшем межконтинентальный рейс из Москвы на станцию Мирный по программе Второй межконтинентальной воздушной экспедиции СССР под руководством директора ААНИИ А.Ф. Трешникова. Так началось знакомство Николая Александровича с шестым континентом, которое очень быстро переросло в настоящую преданность этому ледяному материку.

Вернувшись после зимовки в Антарктиде в Ленинград, он начал работать младшим научным сотрудником в отделе антарктических исследований, занимаясь изучением океанографического режима Южного океана. В 1965–1966 годах он руководил работами Воздушной высокоширотной экспедиции в Арктике, а осенью 1967 года вновь отправился в Антарктиду на ставшую ему уже родной станцию Молодежная. По завершении зимовки на Молодежной он руководил работами сезонной 14-й САЭ на борту дизель-электрохода «Обь».

Вернувшись в Ленинград, Н.А. Корнилов был вынужден приостановить свою деятельность в полярных экспедициях, так как директор ААНИИ А.Ф. Трешников указал ему, что до защиты кандидатской диссертации он должен забыть о полярных странствиях. 21 ноября 1974 года Н.А. Корнилов успешно защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата географических наук на заседании специализированного диссертационного совета ААНИИ. Только после этого он снова мог отправиться в Антарктиду — на этот раз в должности начальника 20-й зимовочной САЭ на станции Молодежная. По завершении этой экспедиции в 1976 году Н.А. Корнилов был назначен заместителем директора ААНИИ по флоту и экспедиционной работе.



Попытка приступить к работе над диссертацией после разговора с А.Ф. Трешниковым.
Фото из архива Н.А. Корнилова

Свою любовь к Антарктике Н.А. Корнилов пытался передать своему закадычному другу Ю.Б. Константинову, уговорив его побывать там хотя бы в период сезонной экспедиции. Ю.Б. Константинов отправился на крайний юг нашей планеты в должности начальника морского отряда 16-й сезонной САЭ на борту дизель-электрохода «Обь». Однако эта встреча не оказалась «любовью с первого взгляда». Организация работ на антарктических станциях не приглянулась Юрию Борисовичу; рассказывая впоследствии о своих впечатлениях, он говорил, что в Антарктиду надо завозить только свежие овощи и побольше совковых лопат, чтобы полярники выкапывали из-под снега все то, что было доставлено на шестой континент в предыдущие экспедиции и оказалось, в силу различных обстоятельств, невостребованным. Больше Ю.Б. Константинов пожеланий об участии в работах САЭ никогда не высказывал.

Вернувшись из Антарктики, он весной 1972 года вновь отправился в Арктику — в должности начальника дрейфующей станции СП-19. Тогда она дрейфовала в приполюсном районе, и летом 1972 года ледяной остров, на котором находился лагерь СП-19, прошел через легендарную точку географического Северного полюса.

Автору этого очерка посчастливилось познакомиться с Юрием Борисовичем именно на СП-19, весной 1972 года, когда я, еще будучи молодым специалистом, был направлен на нее для выполнения специальной программы по изучению тонкой термической структуры вод Арктического бассейна. На СП-19 тогда находилось очень много специалистов из разных научных организаций нашей страны. Спальных мест не хватало, и мне пришлось провести несколько ночей на теплом складе на стеллаже с картошкой. Ю.Б. Константинов сжалился надо мной и пригласил ночевать к себе, в домик начальника станции. Именно тогда мне посчастливилось много беседовать с ним, не только по вопросам арктической океанологии и полярных исследований в целом, но и о профессиональной судьбе полярника. Это Юрий Борисович внушил мне мысль, что «высокие широты не очищают душу человека», как считают некоторые известные литераторы. Среди полярников, так же как и среди других людей, есть добрые и злые, порядочные

и неискренние люди. При этом данные качества никак не отражаются на их профессиональной подготовке. Некоторые из них на протяжении многих лет получают только положительные оценки за отличное выполнение научных программ в Арктике и Антарктике, но все это время отравляют жизнь экспедиционных коллективов. В последующие годы мне неоднократно пришлось убедиться в правоте этого суждения. Беседы с Ю.Б. Константиновым навсегда остались в моей памяти, и я искренне причисляю его к когорте своих полярных учителей.

Вернувшись после дрейфа на СП-19, Ю.Б. Константинов возглавил отдел научных экспедиций ААНИИ. Однако административная карьера у него не заладилась, и, не найдя общего понимания

с дирекцией института в вопросе о развитии деятельности арктических экспедиций, в конце 1974 года он написал заявление об увольнении по собственному желанию. Несмотря на все уговоры, в том числе и Н.А. Корнилова, Ю.Б. Константинов не согласился забрать свой рапорт и в феврале 1975 года был уволен по переводу в Певекское УГМС. Так через 14 лет он снова вернулся на Чукотку и стал работать в обсерватории этого арктического управления Гидрометслужбы.

Все же возвращение в ААНИИ состоялось в 1978 году, когда Ю.Б. Константинов продолжил свою работу в отделе научных экспедиций в должности старшего инженера. В начале 1979 года штатное расписание института было изменено, и Юрий Борисович стал заведующим отделом научных экспедиций. В этой должности он успешно проработал до мая 1985 года, когда неожиданно для многих сотрудников института на следующий день после 55-летия добровольно ушел на пенсию, уйдя из института.

10 ноября 1982 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Ю.Б. Константинов за активное участие в организации работ на дрейфующей станции СП-22 был награжден орденом Ленина. Это была уже вторая его государственная награда, первую — орден Трудового Красного Знамени — он получил 16 ноября 1970 года.

В 1995 году Ю.Б. Константинов в очередной раз вернулся на работу в ААНИИ и до 2000 года руководил группой «Арктика», образованной на «остатках отдела научных экспедиций». В это время он совместно с И.П. Романовым опубликовал справочное пособие «Дрейфующие станции «Северный полюс» (1937–1991 гг.)», а в 2000 году — совместно с К.И. Грачевым «Высокоширотные воздушные экспедиции «Север» (1937, 1941–1993 гг.)». Работа над аналогичным справочным пособием о морских арктических экспедициях «Ледовый патруль» осталась незавершенной. Состояние его здоровья в эти годы продолжало существенно ухудшаться, что привело к его увольнению из института, и 21 декабря 2001 года он скончался в результате тяжелого хронического заболевания.

21 мая 2013 года Указом Президента Российской Федерации В.В. Путина был учрежден День полярника, который с этого времени стал широко отмечаться в среде наших соотечественников, работавших в разные годы в Арктике и Антарктике. Однако задолго до этого День полярника неофициально праздновался участниками дрейфующих станций «Северный полюс» и ВВЭ «Север» — ежегодно 15 мая, в день рождения Ю.Б. Константинова. Даже после его смерти его коллеги по арктическим экспедициям продолжали собираться в этот день, вспоминая своего учителя, друга и соратника, искренне преданного делу изучения высоких широт Арктики.

Николай Александрович Корнилов, став заместителем директора института, приложил много усилий для развития базы экспедиционного флота ААНИИ. В 1977 году к судовому составу базы, кроме действующих науч-

но-исследовательских судов (НИС) «Профессор Визе» и «Профессор Зубов», а также научно-экспедиционного судна (НЭС) «Михаил Сомов», добавилось НИС «Рудольф Самойлович», построенное на судостроительном заводе в Хабаровске. В 1980-е годы в Финляндии по заказу советского правительства была построена целая серия научно-исследовательских судов, два из которых — «Академик Шулейкин» и «Профессор Мультановский» — в 1983 году были переданы Базе экспедиционного флота (БЭФ) ААНИИ. Наконец, в 1987 году на судовой верфи в г. Турку (Финляндия) был построен флагман советского исследовательского полярного флота НЭС «Академик Федоров».

Свою обширную административную деятельность Н.А. Корнилов продолжал успешно сочетать с работой в очередных САЭ. Так, в 1979–1980 годах он работал начальником 25-й САЭ, в 1982–1983 годах — начальником 28-й сезонной САЭ. В период работы в 25-й САЭ Н.А. Корнилов возглавил работу государственной комиссии по приемке снежно-ледового аэродрома, построенного методом уплотнения снежного покрова по технологии, разработанной в НПИ «Ленаэропроект» при участии сотрудников ААНИИ. 13 февраля 1980 года на подготовленную взлетно-посадочную полосу совершил успешную посадку советский пассажирский самолет Ил-18Д, выполнивший межконтинентальный перелет из мозамбикского аэропорта Мапуту на станцию Молодежная.

Осенью 1983 года, весьма неожиданно для него, Н.А. Корнилову пришлось снова вернуться в Арктику. Тогда в восточном секторе трассы СМП сложились тяжелейшие ледовые условия, при которых в некоторых случаях даже атомные ледоколы практически не имели движения. 57 транспортных судов оказались в ледовом плену в проливе Лонга. 9 октября 1983 года, получив тяжелые повреждения корпуса в результате мощного сжатия судов, затонул теплоход «Нина Сагайдак», а однотипное судно — теплоход «Коля Мяготин», — несмотря на столь же тяжелые повреждения корпуса, удалось спасти и привести в бухту Провидения. В связи с критической обстановкой на этом участке трассы СМП была создана правительственная комиссия, в состав которой от ААНИИ был включен Н.А. Корнилов. Он несколько раз вылетал в район, где находились суда, на самолетах ледовой разведки, профессионально оценивая сложившуюся ситу-



В.В. Лукину и Н.А. Корнилову есть что обсудить.
Фото из архива ААНИИ

цию и предлагая практические методы ее разрешения. В результате энергичных и высокопрофессиональных действий экипажей ледоколов, самолетов ледовой разведки, транспортных судов и членов правительственной комиссии критическую ситуацию удалось разрешить.

В 1985 году Николай Александрович был назначен начальником воздушной экспедиции на самолете Ил-76 ТД, осуществлявшей межконтинентальный перелет из Москвы через Мапуту (Мозамбик) на снежно-ледовый аэродром антарктической станции Молодежная. Это был первый подобный перелет с посадкой и взлетом в Антарктиде для этого типа транспортного самолета. Авиационную часть экспедиции возглавлял заместитель министра гражданской авиации Б.Д. Грубый.

В 1986 году на дрейфующей станции СП-27 сложилась крайне сложная ледовая обстановка. Процессы торошения и раскола льдины, на которой располагался лагерь станции, не дали возможности построить в ее районе взлетно-посадочную полосу для приема самолетов осеннего завоза. К тому же станция активно дрейфовала в западном районе Арктического бассейна, значительно удаляясь от традиционных островных аэродромов обеспечения станций СП (о. Жохова и о. Средний). Весной 1987 года в нетрадиционном для организации дрейфующих станций СП районе — западной части моря Лаптевых — планировалось открыть новую станцию СП-29 для выполнения специальных программ в интересах Министерства обороны СССР. 31 декабря 1986 года, когда в ААНИИ уже практически не оставалось сотрудников, я пришел в кабинет Н.А. Корнилова для того, чтобы поделиться с ним идеей высокоширотной экспедиции весной следующего года. Она заключалась в использовании атомного ледокола для эвакуации СП-27 и создания новой станции СП-29. Николай Александрович быстро уловил суть этого предложения, внес в него несколько важных и существенных деталей — так родился план высокоширотного рейса атомного ледокола «Сибирь» весной 1987 года. Уже в январе мы вместе с ним и с будущим директором ААНИИ И.Е. Фроловым отправились в Мурманское морское пароходство, а затем через Госкомгидромет и Минобороны СССР решили вопрос о выделении атомного ледокола в Министерстве морского флота СССР.

Хотя Н.А. Корнилов принял очень активное участие в «проталкивании» этого проекта, возглавить экспедицию на атомоходе «Сибирь» захотел заместитель руководителя Госкомгидромета СССР, Герой Советского Союза А.Н. Чилингаров. Этого высокого звания он был удостоен

в 1986 году после успешного завершения спасательной экспедиции по выводу из ледового плена НЭС «Михаил Сомов» в антарктическом море Росса на ледоколе «Владивосток». В экспедиционную команду в новом арктическом рейсе А.Н. Чилингаров включил своих товарищей по спасательной экспедиции: Б.А. Крутских, В.И. Смирнова, А.М. Козловского, А.В. Проворкина. Таким образом, места для Н.А. Корнилова в этой арктической экспедиции не оказалось. Узнав об этом, он попросил у руководства Госкомгидромета разрешения возглавить первый антарктический рейс НЭС «Академик Федоров», строительство которого завершалось в конце лета 1987 года. 10 сентября 1987 года на его борту был поднят Государственный флаг СССР, и 24 октября судно вышло в свой первый рейс по программе 33-й САЭ. Начальником ее сезонного состава был Н.А. Корнилов. Выполнив рейс вокруг Антарктиды с широким комплексом научных программ и материального обеспечения советских антарктических станций, судно весной 1988 года вернулось в родной порт — Ленинград.

Однако Арктика также не хотела отпускать Николая Александровича далеко от себя. В январе 1989 года он был назначен начальником морской арктической экспедиции на атомоходе «Россия» по эвакуации полярников дрейфующей станции СП-28. К этому моменту льдину лагеря станции выносило в пролив Фрама, и дальнейшее пребывание на ней сотрудников становилось небезопасным. Самым эффективным транспортным средством для этой операции был атомный ледокол «Россия» — наследник первенца отечественного ядерного флота атомохода «Ленин», с помощью которого Н.А. Корнилов начинал свой дрейф на СП-10. На борту «России» Н.А. Корнилов встретился со своим старым товарищем по ледовой эпопее 1983 года в Чукотском море капитаном А.А. Ламеховым. Высокопрофессиональный дуэт этих двух полярников спокойно и уверенно выполнил поставленную перед ним задачу.

Казалось бы, в своей жизни Николаю Александровичу удалось если не все, то многое. Но оставалась у него еще одна неосуществленная мечта — создание дрейфующей станции в Антарктике. С этим предложением еще в конце 1960-х годов он вместе со своими друзьями по ААНИИ, Виктором Федоровичем Захаровым и Евгением Борисовичем Леонтьевым, обратились к директору института А.Ф. Трёшникову. Похвалив их за интересное предложение, прославленный полярник заметил, что для его осуществления время еще не пришло.

Кроме самой идеи дрейфующей станции в Антарктике, нужен крупный научный проект, выполнение которого наиболее эффективно именно этим методом экспедиционных исследований. Так предложение Н.А. Корнилова на долгие годы оказалось спрятано в «дальнем углу» с аналогичными идеями. Однако возвращение к нему произошло уже в 1989 году, когда интерес к созданию дрейфующей станции на морском антарктическом льду был подхвачен нашими коллегами из США. Кроме чисто научных задач, которые можно было бы решить на такой станции, данный проект имел очень важную политическую основу. 1 июня 1990 года в Вашингтоне министр иностранных дел СССР Э.А. Шеварднадзе и государственный секретарь Дж. Бейкер подписали Соглаше-



Митинг на аэродроме АМЦ Молодежная, посвященный перелету самолета Ил-18Д.
Фото из архива Н.А. Корнилова

ние по совместному исследованию Мирового океана. В 1982 году в Германии было построено научно-исследовательское судно усиленного ледового класса «Поларштерн». В обосновании для получения капиталовложений для его строительства Министерство науки и образования ФРГ заверяло свое правительство, что это судно на долгие годы обеспечит лидерство Германии в международных исследованиях полярных регионов Мирового океана. США ни при каких обстоятельствах не могли занимать вторую позицию в любых мировых рейтингах. Они стремились доказать германской стороне, что уникальные и одновременно важные научные проекты в Антарктике можно осуществлять и без помощи германского судна, поэтому проект совместной советско-американской станции в Южном океане чрезвычайно привлек руководителей Национального научного фонда США. В 1990–1991 годах были проведены четыре подготовительных совещания между нашими сторонами, руководителем которых с советской стороны был Н.А. Корнилов.



Ю.Б. Константинов. 1997 год.
Фото из архива С.А. Кесселя

12 февраля 1992 года в юго-западной части антарктического моря Уэдделла была открыта станция, которая имела статус уже российско-американской, так как 25 декабря 1991 года СССР прекратил свое существование. Эта операция была выполнена с помощью флагмана отечественного антарктического флота НЭС «Академик Федоров», работавшего в сезоне 1990/91 года по программе 37-й САЭ. Руководителем ее сезонного состава был Н.А. Корнилов, а автору этого очерка посчастливилось стать начальником российско-американской станции «Уэдделл-1». Она успешно завершила свою работу 5 июня 1992 года и была снята НЭС «Академик Федоров» и новым американским исследовательским ледоколом «Нафануил Палмер».

В 1994 году, после участия в российско-скандинавской арктической экспедиции «Экология тундры-94», Н.А. Корнилов уволился из института по переводу в совместное советско-канадское предприятие «ИНТААРИ», где и проработал до 2002 года, после чего ушел на пенсию. В эти годы Николай Александрович начал писать книгу воспоминаний «Мои полярные экспедиции», которую не успел закончить. 29 мая 2017 года после тяжелой и продолжительной болезни он скончался. Работу над книгой, которая была издана в 2020 году в издательстве «ГеоГраф», завершил его ученик и сподвижник С.А. Кессель.

Перу Н.А. Корнилова принадлежат несколько книг о советских (российских) антарктических экспедициях, деятельности базы флота ААНИИ и отечественных дрейфующих станциях «Северный полюс», написанных в соавторстве со своими коллегами по работе в полярных и морских экспедициях:

– В.В. Лукин, Н.А. Корнилов, Н.К. Дмитриев «Советские и российские антарктические экспедиции в цифрах и фактах (1955–2005 гг.)» (СПб.: ААНИИ, 2006);

– Б.Г. Борисов, Н.А. Корнилов, В.С. Папченко «Научно-исследовательский и экспедиционный флот ААНИИ» (СПб.: ААНИИ, 2006);

– Н.А. Корнилов, С.А. Кессель, В.В. Лукин, А.А. Меркулов, В.Т. Соколов «История организации и проведения исследований с дрейфующих льдов» (СПб.: ААНИИ, 2017) и ряд других.

За свою продолжительную трудовую жизнь Николай Александрович Корнилов был удостоен высоких государственных наград. 16 ноября 1970 года Указом Президиума Верховного Совета СССР, в связи 50-летием ААНИИ, ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда с награждением орденом Ленина и золотой медалью «Серп и Молот». 20 октября 1980 года за ввод в эксплуатацию снежно-ледового аэродрома на советской антарктической станции Молодежная он был награжден орденом Октябрьской Революции.



Н.А. Корнилов. 2000-е годы.
Фото из архива С.А. Кесселя

В 1990 году в Москве была создана межрегиональная общественная организация «Ассоциация полярников». Ее председателем был избран А.Н. Чилингаров, а Н.А. Корнилов стал его заместителем. Эту общественную работу Николай Александрович активно выполнял до конца своих дней.

На следующий год после кончины Николая Александровича городские власти Санкт-Петербурга приняли решение увековечить его имя — на улице Фрунзе появился сквер Полярника Корнилова.

Полярные биографии Ю.Б. Константинова и Н.А. Корнилова неразрывно связаны с их участием во многих экспедициях на дрейфующих льдах, высокоширотных районах Мирового океана, в арктических и антарктических обсерваториях. Хотя оба они проявляли интерес к научным исследованиям этих регионов, своей основной задачей они считали экспедиционную деятельность, участвуя в ней непосредственно или административно, помогая своим молодым коллегам реализовывать намеченные планы. Многие из их товарищей по группе океанологов «О-108» в ВАМУ им. адмирала С.О. Макарова стали известными полярными учеными, докторами наук — Б.А. Крутских, В.Ф. Захаров, Е.Г. Никифоров, А.Я. Бузуев, кандидатами наук — В.Е. Бородачев, Л.В. Булатов, Б.И. Имереков. Они написали множество научных трудов, прославивших отечественные полярные исследования Северного Ледовитого и Южного океанов, стали лауреатами разных премий. Конечно, экспедиционная деятельность осуществляется с целью обеспечения данными натурных наблюдений научных исследований, но от этого экспедиция не становится вспомогательной формой, т. к. именно экспедиционные достижения часто обеспечивают высокий международный престиж государства, организовавшего такие работы.

Юрий Борисович Константинов и Николай Александрович Корнилов навечно вписали свои имена в историю изучения Арктики и Антарктики, на долгие годы став настоящими флагманскими капитанами этих важных и ответственных миссий нашей страны на полюсах Земли.

В.В. Лукин (ААНИИ)