

К 70-ЛЕТИЮ НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ АНТАРКТИДЫ

70 лет назад, 30 ноября 1955 года, из Калининграда вышел дизель-электроход «Обь» под командованием капитана И.А. Мана и взял курс на берега Антарктиды. Вскоре в путь также отправились дизель-электроход «Лена» (капитан А.И. Ветров) и рефрижератор №7 (капитан М.А. Цыганков). Так началась 1-я Континентальная антарктическая экспедиция (1-я КАЭ). Ее организация была возложена на Академию наук СССР, все практические вопросы решало Главное управление Северного морского пути. Экспедицией и ее материковой частью руководил М.М. Сомов, заместитель директора Арктического научно-исследовательского института, Герой Советского Союза, его заместителем по научной работе и начальником морской части был назначен В.Г. Корт, председатель секции океанографии Межведомственного геофизического комитета, доктор географических наук. К берегам Шестого континента, таившим немало тайн и загадок, так как две трети материка оставались «белым пятном», отправились многие советские ученые и наблюдатели (всего 87 человек). Им предстояло провести комплексные исследования вод Мирового океана близ материка, организовать научные стационары и начать планомерное изучение природы далекой Антарктиды. Всего в состав экспедиции были включены 234 специалиста, без учета членов экипажей судов. Из них 137 исследователей участвовали в работах в период антарктического лета, 92 сотрудника остались на зимовку.

Эта дата, безусловно, стала очень значимой в истории отечественных полярных исследований. Первые годы наших научных исследований в Антарктиде заложили основы последующих открытий и успехов, во многом базировавшихся на пионерных работах первых советских экспедиций. Вспоминая сегодня о старте 1-й КАЭ, перелистаем страницы дневника ее участника — Николая Петровича Русина, в то время кандидата географических наук, старшего научного сотрудника Главной геофизической обсерватории им. А.И. Воейкова. Дневник был издан в 2013 году (Русин Н.П. Антарктические тетради: Документальный дневник участника Первой Континентальной антарктической экспедиции. СПб.: АНИИ, 2013. 260 с.). Здесь хорошо показаны и трудности первой экспедиции, и мужество советских полярных исследователей, их преданность делу и целеустремленность.

3 декабря 1955 г. Балтийское море (район о-ва Борнхольм)

Первые дни прошли как в угаре. 1 декабря весь день простояли в порту Балтийска, закрепляя и принайтавливая грузы, расположенные на палубе, а вчера почти все сутки проходили взад и вперед на «мерной миле», проверяя лаг, девиации компасов, соответствие скорости хода и так далее. Только в 4 часа утра 3 декабря «Обь» легла на курс. Сейчас она идет, подминая под себя волны, налетая на них со скоростью 14 узлов. Белые гребни волн срезаются кораблем, обрушиваются всей массой брызг на верхнюю палубу и, натываясь на надпалубные постройки, уносятся в сторону.

5 декабря 1955 г. Северное море. Пионерский наказ

...В Главсевморпуть пришла делегация пионеров, кажется, 662-й школы г. Москвы, которая во что бы то ни стало хотела видеть начальника экспедиции М.М. Сомова или командира корабля И.А. Мана. Они были очень огорчены, узнав, что оба они уже на корабле. Тогда они попросили устроить встречу с теми участниками экспедиции, которые еще не уехали. Это было сделано. Пионеры выступили перед ними, рассказали, что их направили на эту встречу пионеры всей школы, что все они хотят быть путешественниками и будут хорошо учиться. В заключение ребята попросили передать начальнику экспедиции и командиру корабля пионерские галстуки как символ того, что оба они возглавляют отряд Советских пионеров-исследователей Антарктики.

Эти галстуки и были торжественно вручены и наде- ты на шею этим двум седовласым «пионерам» под долгие аплодисменты всего личного состава корабля. Оба они, в красных галстуках, выступили перед собравшимися с короткими, но полными волнения речами. В этих речах было обращение отцов к своим детям. Обращение людей, надолго оставивших свои семьи, своих сыновей и дочерей, своих пионеров и октябрат. Обращение людей, идущих в трудный, неизвестный путь по приказу своей Родины. <...>

Затем по поручению московских пионеров было вручено Красное Пионерское Знамя. Это Знамя было единодушно передано летчику. Начальник летного отряда И.И. Черевичный, принимая Знамя, обещал его установить на суровых землях Антарктиды, где еще не была нога человека. Так закончилось это необычное торжественное заседание. Пройдет некоторое время, и с далеких берегов Антарктиды обратно вернутся высадившиеся там люди. Они возвратят пионерам принятое от них Знамя и галстуки. Но будут эти галстуки уже не обычными. Они будут носить на себе следы трудностей, мук и переживаний первых советских пионеров-исследователей ледяного материка.

9 декабря 1955 г.

[Приближаемся к острову Мадейра]

Климат центральных районов континента, видимо, суров. Поскольку упоминаются годовые постоянные температуры ледника (на глубинах более 50 метров) порядка -40°C , то эти температуры должны быть близ-



Н.П. Русин в климатической одежде в период 1-й КАЭ

ки к средним годовым температурам воздуха, а значит, абсолютные минимумы там могут достигать 80° мороза.

Страшные вещи. Я хотя вчера и получил пуховый костюм, унты, две пары пыжиковых носков и пуховый вкладыш в спальный мешок, но они не спасут от замерзания. А меховые рукавицы с короткими нарукавниками, мне кажется, будут наиболее слабым местом.

13 декабря 1955 г.

[В расстоянии двух дней пути от экватора]

Люди, пользуясь хорошей погодой, загорают. Многие уже успели почернеть, а многие обгореть. Все укромные места заняты загорающими: вертолетная площадка, шлюпочная палуба, сами шлюпки. Мы стараемся впитать как можно больше солнца, так как пройдет еще 10–15 дней и снова придется залезать в ватник или шубу. Но это все еще впереди и кажется ужасно далеким.

2 января 1956 г.

Еще вчера, как сказал капитан, «разменяли» последнюю тысячу миль. «Обь» идет к берегам Антарктиды полным ходом, почти не меняя курса. 14 миль в час (миля 1,82 км), или примерно 340 миль в сутки. Через день должны уже показаться берега. Условия плавания необычайно благоприятны, особенно для меня. «Обь» идет как на параде. До сих пор еще не встретили ни одного айсберга, тогда как находимся на широте 62°.

3 января 1956 г.

Весь день плывем по курсу юг-юго-восток, лавируя между плавучими ледяными островами — айсбергами. Они начали появляться еще вчера вечером, а сегодня они уже повсюду. Издали они кажутся белыми призрачными островами — так они смутно выделяются на общем фоне мутного моря и такого же неба. Многие из них похожи на огромные столовые глыбы с плоскими снежными вершинами, другие пикообразные, третьи имеют причудливую форму башен и замков, вблизи они представляют собой картину скорей величественную, чем жуткую.

5 января 1956 г.

Сегодня подошли к берегам Антарктиды. Еще вчера вечером, пробив ледяной барьер, «Обь» вышла на чистую воду в районе острова Дригальского. Обогнув его с запада, держа курс на юго-восток, сегодня утром она подошла к Антарктиде в районе Южного полярного круга и 95 в. д. Однако к самому берегу нас не подпустил мощный ледяной припай (толщина льда около 2 метров), поэтому пришлось остановиться примерно в 5 км от берега, врезавшись в лед каньоном глубиной около 200

метров. И как только судно остановилось, начали наблюдаться удивительные вещи. Прежде всего, к судну со всех сторон устремились группы пингвинов. Сначала их подошло несколько десятков, а потом собралось около двух сотен. <...> Когда мы сошли на лед, они, вместо того чтобы разбежаться, доверчиво подошли к людям, позируя нашим многочисленным фотографам и репортерам. Когда их пытались дразнить, они сердились, смело бросались на обидчика, пытаясь ущипнуть его или его рукавицу, которой он махал перед носом пингвина. Но отступить или бежать ни один и не думал. Если их гнали, они не хотели уходить. В общем, вели себя как гуси.

<...> Как только «Обь» застряла, люди высадились, забавляясь пингвинами. Большая группа людей встала на лыжи и пошла на берег. Место стоянки судна оказалось удобно для высадки (хороший аэродром на припае, легкий въезд на ледовый барьер и др.). Но на берегу оказался лед, который, видимо, ползет и мало пригоден для постоянной обсерватории. Поэтому принято решение: высадить на лед самолеты и после тщательной авиаразведки передвинуться на более подходящее место.

5 января 1956 г.

Ветер начал завывать сильнее, поземок переходил в низовую метель. Надо было срочно возвращаться на корабль. Когда я подошел к кораблю, летчики и команда уже выгрузили на лед самолет и успели разобрать контейнер, в котором он был упакован. Крылья самолета были оттащены от судна далеко за трещину, которая проходила метрах в 150 к югу от корабля (в сторону берега). Эта спешная выгрузка тогда еще не казалась преждевременной. Придя на корабль и сделав наблюдения, я обнаружил, что ветер усилился, и с этого времени скорость его начала быстро нарастать. В 12 часов началась пурга. Средняя скорость ветра была уже 23–24 м/с. Закрутило, завывало, замело. Командование объявило аврал. Нужно было срочно втаскивать самолет на борт, так как лед начал трескаться и его стало уносить в море. Льдина, на которой я лежал 40 минут назад, любуясь пингвинами, уже оторвалась, и ее тоже унесло в море. Это был первый предметный урок осторожности в этих условиях.

<...> Измерения в 4 часа показали ветер 28–29 м/с. Это уже был ураган, и только то, что здесь нечему лететь и трещать (нет ни деревьев, ни строений, и корабль стоял прижатый во льду), привело к тому, что он не был опустошительным. Но он взломал лед. Через час, взглянув на палубу, я увидел, что льдина, на которой стоял контейнер из-под самолета (а это целый дом), уже унесена в море. Кругом все разворочено...

Дизель-электроход «Обь» по пути в Антарктиду



Покорение Антарктиды началось



11 января 1956 г.

Второй день, не переставая, бушует пурга. Скорость ветра достигает 25–28 м/с (11 баллов). Это жестокий шторм. В белой пелене пурги не видно ничего, кроме близлежащих на палубе предметов. Сквозь реи и снасти со свистом и огромной скоростью проносятся несомые ветром массы снега. И это днем, когда светло круглые сутки.

13 января 1956 г.

Здесь дела как-то плохо движутся. Вчера летали М.М. Сомов и И.А. Ман по побережью всего сектора и, кажется, лучшего подхода не нашли, да [и] места тоже. Завтра слетают еще вглубь, но, видимо, выгрузиться будем здесь. Печально, конечно. Уж очень открытое место для ветров. Тяжело здесь будет в зимнюю ночь при морозах.

<...> Сейчас вернулись от ледника на лыжах В.Г. Корт и П.А. Шумский. Корт провалился в ледяную трещину, которая была засыпана снегом, и, если бы не Шумский, остался бы там. Не зря требуют ходить по новым местам не меньше чем по два человека.

15 января 1956 г.

Сегодня в 15:30 по московскому времени мы поехали к островам Хасуэлл (Haswell), которых на карте обозначено три, а их оказалось больше десятка. Многие из них, наверное, даже не острова, а полуострова или, во всяком случае, острова, соединенные с материком мощным потоком льда. Ледник, упираясь в оголенные скалы, видимо, неподвижен. Коренные породы — это то, что нужно для строительства нашей базы — обсерватории Мирный. Место само по себе довольно приветливое, особенно при такой погоде.

19 января 1956 г.

Много важных событий произошло для меня за эти три-четыре дня. Началась выгрузка, в которой участвуют почти все члены экспедиции и экипажа, работая по двенадцать часов в сутки. Я после первых двух дней вышел, видимо, на несколько дней из строя, повредив себе ребра (на левом боку) при падении с нагруженных саней на осколки льда.

...У большинства людей лица, а особенно губы обгорели до болячек, распухли, покраснели или обуглились. Я еще мало работал на воздухе, но тоже хожу с губами, покрытыми язвами, как при сильной лихорадке, а до лица долго нельзя было дотронуться, хотя сейчас уже ничего. Особенно страдают глаза — их выжигают эти лучи, а темные очки интенданты не захватили.

Эвакуация на судно с разломанного припая



19 января 1956 г. [Оазис]

Спать приходится мало — только между ночными сроками. <...> Жизнь в лагере проходит в круглосуточных путешествиях. Люди все дни в походах. Приходят усталые, измученные, никто ничего не готовит, питаются кое-как, большей частью сухомятка.

1 февраля 1956 г.

Снова сильная пурга, опять взломан лед, разрушена дорога и прервана связь с берегом. На берегу остались отрезанными 50 человек строителей. Не найдены опять двое трактористов. Живы ли они? Когда мы возвратились из экспедиции, связь с берегом с «Оби» происходила с помощью маленького плотика-челнока, так как трап не подходит вплотную ко льду.

<...> Мы со вчерашнего дня поставили палатку на берегу и должны были с сегодняшнего дня начинать наблюдения на совершенно голом месте. Я должен был «открыть» станцию. Придя в 3 часа ночи, я обнаружил, что приборов нет, а признаки бури близко. Я вернулся обратно, и это спасло меня.

9 февраля 1956 г. Мирный

Вот уже третий день, как я живу в Мирном, сменив спокойную и удобную жизнь на корабле на полную неудобств жизнь на берегу. <...> Наш поселок представляет собой изумительное по красоте труда зрелище. Можно, например, встретить такую картину: урча и надрываясь под тяжестью огромных саней, ползет трактор; навстречу ему спешит, не разбирая дороги, красный вездеход, поднимая за собой тучи снежной пыли; за вездеходом спешит вездесущий газик. В воздухе непрерывно рокочет вертолет и гудит моторами Ли-2, все спешит, движется, растет. В поселке уже 10 домов, не считая множества мелких полярных домиков, используемых пока временно. Дома уже освещены электричеством. Правда, они еще плохо отделаны изнутри, у многих не утеплены крыши, но в них уже можно сносно жить. Дней через 5–6 начнут строить домик метеорологической станции, где будет и жилая комната. Строителей не смущает сильный ветер, дома растут на глазах. А совсем рядом холодное и темное море. Плавающие около берега десятки айсбергов, как хорошие сторожа, охраняют суровое царство Антарктиды.

11 февраля 1956 г. Мирный

Мы на берегу очень много работаем. Сегодня я круглосуточным дежурством открыл научные наблюдения обсерватории Мирный. Завтра будут начаты аэрологические наблюдения и начнем передачу телеграмм всему метеорологическому миру. <...>

Мирный построен



Условия жизни здесь не легкие и сейчас, а зимой, видимо, будут чрезвычайно тяжелые, поэтому как можно больше наблюдений надо перевести на запись, чтобы меньше посещать площадку. В этом моя задача. Площадка расположена всего в 150 метрах от домика на восток, то есть в сторону, откуда, не сменяясь, дуют ветры вот уже месяц. Ветер и сейчас почти каждый день бывает 15 м и более, то есть штормовой.

22 февраля 1956 г.

Мирный в полном разгаре строительства. В линию между двумя вершинами вытягивается поселок чистеньких домиков, стоящих по одному или по два вместе. <...> Работаем не меньше 12 часов, а когда дежурство, как, например, сегодня, то и 18. Устаем здорово, но работа спорится, видны результаты труда, хороший аппетит и здоровый сон.

17 марта 1956 г.

Вчера провожали строителей и экипаж «Лены». Это — последние представители Родины, которые возвратятся туда через 2 месяца. Прощание было очень трогательным, так как от молодых ребят, бывших солдат и матросов, а теперь героев-строителей, а также экипажа судна осталось теплое впечатление. Я не знаю даже фамилий этих ребят, а знаю лишь имена. Но тем не менее эти люди стали нам как родные. С ними мы высадились на берег, когда здесь только стояли стены первого дома, с ними выстроили чудесный, прямо сказочный, поселок, выстроили наперекор стихии.

Подготовила М.А. Емелина

ПРЫЖОК В НЕИЗВЕСТНОЕ: К 100-ЛЕТИЮ ВОЗДУШНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА НОВУЮ ЗЕМЛЮ В 1925 ГОДУ

В 2025 году исполнилось 100 лет воздушной экспедиции на Новую Землю под руководством Б.Г. Чухновского. Ранее мы писали о первых советских полетах в Арктике, которые были совершены по инициативе пионера советской полярной авиации Б.Г. Чухновского (Рудь И.А. Рождение советской полярной авиации: 100 лет первым полетам Б.Г. Чухновского на Новой Земле // Российские полярные исследования. 2024. № 3. С. 48–49). Двенадцать полетов были осуществлены в составе Северной гидрографической экспедиции (СГЭ) (начальник — Н.Н. Матусевич) в районе Новой Земли с целью проведения ледовой разведки и гидрографических исследований.

Полеты Б.Г. Чухновского в 1924 году были признаны успешными руководством СГЭ и Гидрографическим управлением, поэтому на основании этой практики летчиком был составлен проект использования самолетов у берегов Новой Земли в 1925 году (Самойлович Р.Л. История полетов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 20). Было принято решение применить в составе СГЭ авиаотряд из двух самолетов. В него были включены: слушатель Морской академии, морской летчик Б.Г. Чухновский и военморы отдельного разведывательного морского отряда ВВС Балтийского моря, морской летчик О.А. Кальвица и летчик-наблюдатель Н.Н. Родзевич, а также авиамеханики А.Н. Федукин и участник прошлогодних полетов О.Д. Санаужак.

Помимо оказания помощи с воздуха для проведения гидрографических исследований, авиаотряд должен был вести разведку льдов для Карской товарообменной экспедиции, которые проводились ежегодно по маршруту Европа — Сибирь и в обратном направлении. Авиаотряду предстояло помочь этой экспедиции произвести ледовую разведку с воздуха как на ее пути к Архангельску, так и при

Пионеры советской авиации в Арктике: Б.Г. Чухновский (<https://humus.livejournal.com/5037673.html>) и О.А. Кальвица (polarpost.ru)



возвращении в Европу, для чего планировалось обследовать периметр треугольника Маточкин Шар — остров Белый — Югорский Шар (Родзевич Н.Н. Полярная экспедиция на Новую Землю в 1925 году // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 272). Изначально предполагалось использовать самолеты Junkers F.13 («Юнкерс Ю-13») как более подходящие для экспедиционных целей, но из-за их задержки, как и в прошлом году, были назначены гидропланы Junkers Ju.20 («Юнкерс Ю-20»). Выделенные самолеты уступали по радиусу действия и обладали некоторыми недостатками, например, хуже справлялись с посадкой на морскую волну.

Одним из главных достижений этой воздушной экспедиции был первый в мировой истории перелет с Большой земли на арктический архипелаг по маршруту Ленинград–Петрозаводск–Архангельск–Маточкин Шар. Отметим, что за несколько месяцев до этого, в мае–июне 1925 года, норвежский полярный исследователь Руал Амундсен совершил первый дальний полет в глубь Арктики со Шпицбергена с целью достичь полюса, долетев до 88° северной широты.

Вылет авиаотряда Чухновского состоялся из Ленинграда 4 августа, затем последовала посадка на Ладожском озере, и вечером того же дня самолеты приземлились в Петрозаводске. По замечанию историка-журналиста С.Ф. Виноградова, это был прыжок в неизвестное: перелеты проходили без радиосвязи, знаний о метеорологической

обстановке, без аэродромов и баз обслуживания, с несовершенными приборами (Виноградов С.Ф. В дерзновенном полете: (О Б. Г. Чухновском). М., 1975. С. 28). Летнаб Н.Н. Родзевич отправился в Архангельск на поезде и далее на пароходе для распределения грузов для летчиков в промежуточных пунктах. После посадки у станции Медвежья Гора (ныне — Медвежьегорск) самолеты легли курсом на Архангельск и приземли-