

УДК 656.614.33(985)(045)

Хроника трансарктического рейса



© **Соколов** Владимир Павлович, капитан дальнего плавания, капитан-инспектор администрации морского порта «Архангельск». Образование – судоводитель и журналист, окончил факультет журналистики Ленинградского университета. Работал на морских судах. Более тридцати лет сотрудничает с газетами Архангельска. Его статьи публиковались в центральной печати. Член Союза журналистов РФ, лауреат премии Архангельской областной журналистской организации. Моб. тел. +7-906-282 8896

Заметками капитана дальнего плавания Владимира Соколова мы начинаем рубрику «Арктика сегодня». Впервые в истории существования Северного морского пути за время навигации одним ледокольным судном «Михаил Сомов» обеспечены все полярные станции. Автор размышляет о проблемах освоения Северного морского пути.

Ключевые слова: ледокольное судно «Михаил Сомов», освоение Северного морского пути, снабжение полярных станций.

The chronicle of transarctic passage

© **Vladimir P. Sokolov**, the sea captain, the captain-inspector of administration of seaport «Arkhangelsk». Education - the navigator and the journalist, has ended faculty of journalism of the Leningrad university. Worked on sea courts. More than thirty years co-operate with newspapers of

Arkhangelsk. Its articles were published in central press. A member of the Union of journalists of the Russian Federation, the winner of the award of the Arkhangelsk regional journalistic organisation. Mobile phone +7-906-282 8896

Abstract

Notes of sea captain Vladimir Sokolova we begin a heading «Arctic regions today». For the first time in history existence of Northern sea way during navigation by one icebreaking vessel «Michael Somov» are provided all polar stations. The author reflects on problems of development of Northern sea way.

Keywords: «Michael Somov», development, northern sea way, supply of polar stations.

Надо сказать, что для «Михаила Сомова» я человек не совсем посторонний. Десять лет назад занимал на нем должность старшего помощника капитана, побывал в Баренцевом и Карском морях, участвовал в выгрузках на островные метеостанции. Однотипные «Сомову» дизель-электроходы усиленного ледового класса специально строились для плавания во льдах. И ходило их по Арктике в 70-80-е годы не меньше десятка: «Амгуэма», «Наварин», «Ванкарем», «Павел Пономарев», «Капитан Мышевский»... На одном из них – «Гижиге» - еще в молодости я начинал свою судоводительскую деятельность. Со временем вся серия была списана по возрасту, или, как говорят моряки, «на иголки». Сегодня на трассе Северного морского пути из них остался только один – знаменитый «Михаил Сомов».



Всем, кто хотя бы раз побывал в полярных широтах, имя Михаила Сомова хорошо известно. Ветераны арктических и антарктических экспедиций помнят этого полярного исследователя. В далеком 1938-м молодой специалист-гидрометеоролог принял участие в походе судов в Карское море. И с тех пор «заболел» Арктикой. В составе экспедиций он бывал на островах Ледовитого океана. Во время войны Михаил Сомов занимался ледовой разведкой – составлял карты, облегчающие плавание караванов судов. В 1950 году океанограф М. Сомов возглавил

дрейфующую научную станцию «Северный полюс-2». А в 1955-м, когда впервые в истории советские научные суда «Обь» и «Лена» отправились к берегам Антарктиды, руководителем экспедиции был назначен доктор географических наук, Герой Советского Союза Михаил Сомов. В 1973 году Михаила Михайловича не стало. Академия наук обратилась в правительство с просьбой увековечить имя ученого. Научно-экспедиционное судно, построенное в Херсоне, получило название «Михаил Сомов». 8 июля 1975 года на нем в торжественной обстановке был поднят Флаг Союза ССР. В сентябре того же года дизель-электроход прибыл в Ленинград, где его передали судовладельцу - НИИ Арктики и Антарктики.

В порту приписки «Михаилу Сомову» приходилось бывать не часто. Местом его работы были полярные воды. 21 раз ему довелось участвовать в антарктических экспедициях. В 1985 году весь мир узнал о его ледовом дрейфе возле берегов шестого континента. Зажатый между обломками айсберга «Михаил Сомов» рисковал быть раздавленным. Экипаж не покинул судно, сумел выбраться из ледового плена. После благополучного возвращения многие моряки получили правительственные награды. НЭС «Михаил Сомов» был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

На постоянное «место жительства» к нам, на Север, дизель-электроход пришел в 2000 году. По решению Главного управления гидрометеослужбы судно было передано СУГМС, портом приписки его стал Архангельск. С той поры плавание во льдах Карского и Баренцева морей стало регулярным. Главной его задачей было и остается снабжение полярных метеостанций всем необходимым. Ежегодно в конце лета «Михаил Сомов», приняв в трюма контейнеры с продуктами, пакеты стройматериалов, бочки с дизельным топливом, отправляется к островам арктических морей. И потому нынешние полярники, как и полвека назад их предшественники, тоже знакомы с «Михаилом Сомовым».

Что же касается меня, то должность дублера в тот момент оказалась вакантной, идея оказаться в Арктике на борту знаменитого судна захватила меня целиком. Прошел июль, я уже ждал, считая дни, когда судно вернется из очередного рейса. Рассчитывал так, чтобы для морского похода можно было использовать время собственного отпуска.

В конце августа 2010-го, выполнив первую часть северного завоза – обеспечение полярных станций западного сектора Арктики, «Михаил Сомов» прибыл в Архангельск. Встал под погрузку на грузовой район Бакарица. Лет 25 назад в это время грузовой район Бакарица был переполнен: по 7-8 судов стояло здесь одновременно. На железнодорожных путях, грузовых площадках, складах – тесно. Не зря в годы порт Архангельск гордо называли воротами в Арктику. Днем и ночью морские теплоходы принимали в трюмы и на палубу технику, стройматериалы, продукты, чтобы за короткое арктическое лето обеспечить побережье Ледовитого океана всем необходимым на целый год. Припоминаю, как радовались моряки на «Гижиге», когда получали рейс-задание – следовать на погрузку в Архангельск. Знали: минимум неделю нам стоять на рейде в ожидании причала, еще неделю - под погрузкой. Повторяли известный афоризм: самая плохая стоянка лучше самого хорошего плавания. Не радовался только второй помощник капитана. Жаловался на судьбу: «Опять привезут вагон картошки, грязной,

прямо с колхозного поля. Потом десятка два мятых контейнеров с ликероводочной продукцией. А сверху – аэродромные плиты и пару-тройку вездеходов. Накидают в трюмы четыре тысячи тонн всякой всячины, разбирайся весь рейс, второй штурман!».

Сегодня здесь грузился теплоход «Механик Тюленев» Северного морского пароходства. Порт назначения – английский порт Гуль. Некогда один из крупнейших в России судовладелец в северном завозе не участвует, в свое время СМП просто избавилось от судов-снабженцев. Чуть дальше – теплоход «Надежда» частной судоходной компании из Нарьян-Мара. Этот готовился к рейсу с генеральным грузом для нефтяников поселка Варандей. Все другие причалы пустуют. Часть из них отдана для зимнего отстоя судов портофлота. Остальные – деревянные, ломаные-переломанные – просто «выведены из эксплуатации». Суэта возле борта «Михаила Сомова» живо напомнила о «воротах в Арктику». Погрузка на судно шла полным ходом. Краны ежеминутно зависали над трюмами, опуская поддоны с ящиками, контейнеры, связки труб, пакеты досок, бочки. На причале диспетчер района, стивидор, отправители груза обсуждали проблему – как разместить на судне все, что заявлено к перевозке. По их озабоченным лицам было понятно, что получалось «никак». Невозмутимым в этой компании оставался только грузовой помощник капитана НЭС «Михаил Сомов». В 2000-м Роман Корепов был курсантом мореходного училища имени Воронина, проходил здесь плавательскую практику. Да так и прикипел к пароходу, сначала работал матросом, потом, как водится на флоте, четвертым помощником, третьим. Сейчас – вторым. Несмотря на неделю без отдыха и покоя, даже не побывав дома, Роман держался молодцом. Он и подвел итог затянувшейся дискуссии: «Сколько раз грузились на Арктику, всегда все увозили. Заберем груз, другого парохода все равно не будет».

Мое трудоустройство прошло удивительно легко. Пояснили, что настоящая работа, как дублера капитана, начнется в ледовом плавании, когда потребуются усиленная вахта на ходовом мостике. А мои обязанности на стоянке простые: помощь начальнику экспедиции в приеме на борт пассажиров. Прибывающих ежечасно членов научных экспедиций необходимо расселить по каютам. Отправляющихся в Арктику много; в рейс выходят сразу три экспедиции – гидрографы, строители, научные сотрудники институтов. Но важнее другие – новая смена зимовщиков на метеостанции. Для них другого способа попасть на работу, кроме рейса «Михаила Сомова», просто не будет. Среди пассажиров нельзя не заметить совсем юных девчонков, это молодые специалисты-метеорологи. На Крайний Север – остров Известий, мыс Стерлигова – они едут по распределению, мол, где это не знаем, но название понравилось. У всех прибывающих один и тот же первый вопрос: «Когда отход?».

Календарное начало осени на материке – золотая пора бабьего лета. И это тот короткий промежуток времени, пока в Заполярье еще светло и относительно тепло. И еще – пик арктической навигации. По опыту известно, как только начнется ледообразование, появляются трудности. А потому спешат и торопят все: откладывать выход в рейс нельзя. В воскресенье 5 сентября погрузка, наконец, закончена. Закрыты трюмы. В холодильные камеры уложены продукты, надежно укрыты в лабораторном отсеке приборы и оборудование. Палуба впереди

и позади надстройки плотно устлана контейнерами, домиками, автотехникой. Над крыш-кой трюма № 2 возвышаются самоходная баржа и понтон – плавсредства для рейдовых вы-грузок. Накормлены, ухожены и привязаны в закутке под вертолетной площадкой собаки-лайки. Словом, к отходу готовы: на борту – 42 члена экипажа, 68 пассажиров, груза – 900 тонн. Но пока тихо в каютах, коридорах, на мостике и в машинном отделении. «Михаил Сомов» как бы замер перед дальней дорогой.



Несмотря на флотские суеверия, мы вышли в море в понедельник. В три часа ночи на мос-тик поднялся лоцман, из речной темени выплыли к борту два буксира. Усиленная трансляци-ей команда «По местам швартовки стоять!» разбудила моряков, да и почти все пассажиры вышли на палубу попрощаться с городом. Отданы швартовные концы, заведены буксирные тросы. «Малый вперед!». С каждой минутой все больше расстояние до берега, все больше ско-рость. Аккуратно прошли под разведенными на ночь мостами – автодорожным, железнодо-рожным. Остались за кормой городской рейд, Соломбала, Маймакса. Уже рассвело, когда миновали грузовой район Экономия. В восемь утра прошли приемный буй. На траверзе Мудьюгского маяка сдали лоцмана. Вертолет «Ми-8» второго авиаотряда догнал нас в десяти милях от границы порта и «приземлился» на корму. Теперь ему предстоит на весь рейс стать неотъемлемой частью судна – арктического снабженца. Море встретило нас западным уме-ренным ветром и небольшой волной. Те, кто оказался на морском судне впервые, говорили, что началась настоящая качка.

Совсем по-другому четверть века назад выходил из Архангельска дизель-электроход «Ги-жиги». И первое отличие: грузчики Бакарицы продолжали ставить груз куда попало, лишь бы на судовую палубу, буквально до момента отшвартовки. Докеры порта покидали суд-

но раньше, чем жены моряков. Служба управления движением судов сначала предупреждала, а потом, не стесняясь в выражениях, грозила: «Если вы через пять минут не отойдете от причала, все – закрываем мост». Обычно второй штурман после оформления грузовых документов только под утро догонял нас на катере где-нибудь на Соломбальском рейде. А крепление палубного груза наши матросы, в нарушение всех норм и правил, заканчивали уже в Двинском заливе. Об авиapoддержке рейса, несмотря на наличие на корме вертолетной площадки, мы даже и не мечтали.

Итак, экспедиционное судно «Михаил Сомов» начало свой рейс по привычному для него маршруту. Судя по генеральной карте, сначала он от устья Северной Двины пролегает через Белое и восточную часть Баренцева моря. Первая остановка запланирована у острова Колгуев, следующая – на входе в пролив Югорский Шар. Там расположены самые «ближние» метеостанции Северного управления ГМС. Мы везем им смену полярников и годовой запас продуктов. Далее линия курса поднимается на северо-восток, уходит мимо острова Вайгач в Карское море и упирается в остров Белый. Метеостанция имени Попова – единственное обжитое место на острове. На «точке» тоже ждут кадровое и продуктивное пополнение с материка. Затем путь, проходя всего лишь в десяти милях севернее столицы Арктики – поселка Диксон, тянется к архипелагу Северная Земля. Где-то на середине пути, на острове Известий ЦИК, вертолет оставит дипломированных юных полярниц – любителей экзотических названий. «Сомов» при этом, не теряя ходового времени, направится на 80-ю широту, к острову Средний. Дальше на карте предварительная прокладка отсутствует. И это значит, что капитан позже будет решать в зависимости от обстановки (ледовой, погодной, какой-то другой), куда идти дальше. Время терпит: возле архипелага Северная Земля мы будем дней через десять. А пока «кратчайшего, безопасного и наивыгодного пути» отсюда, из Двинского залива, просто не видно. Еще судну-снабженцу придется побывать у мыса Челюскин, в бухте Солнечная, возле острова Визе, в устье реки Енисей, в поселке Диксон, Усть-Кара, Амдерме. Это только в Карском море. Также во многих других местах всего, согласно рейс-заданию, их 38. Отличие нынешнего плавания «Михаила Сомова» от всех прежних – обеспечение полярных станций и в восточной части Северного Ледовитого океана. Это уже не зона ответственности Северного управления гидрометеослужбы, но «...другого парохода все равно нет». В общем, доходим на востоке до 180-го градуса, выгружаемся на острове Врангеля. На окончании рейса и возвращения в Архангельск нас настраивают с большой осторожностью: «Приблизительно в ноябре, если повезет».

Первые полусуток плавания прошли спокойно. Электроход, не сильно подгоняя свои 6 тысяч «лошадей»: из четырех дизелей работает только два, идет со скоростью 10 узлов. В полдень миновали траверз мыса Зимнегорский. Пожелтевший лес на высоком берегу – как последний привет уходящего лета. И осени, кстати, тоже. Дальше к северу начинается Горло Белого моря, до Полярного круга остается семь часов ходу. Там только заснеженная тундра и обветренные скалы. Зеленую траву, листочки на деревьях мы увидим будущим летом.

В морской распорядок жизни экипаж включился без напряжения: штурмана и механики перешли на ходовые вахты, палубная команда с утра занималась наведением чистоты и порядка, с камбуза разносились аппетитные запахи. Совсем не было заметно, что после стоянки в порту прошло лишь несколько часов. Чего нельзя было сказать о пассажирах, почти все бесцельно слонялись по судну. Создавалось впечатление, что они везде – на шлюпочной палубе и верхнем мостике, на корме и у вертолета, в салоне и на камбузе. Однако судовой организации такое брожение создавало немало помех, и «с этим безобразием надо было кончать». Праздный народ еще не подозревал, что после сытного обеда вместо прогулки по палубе и лицезрения моря его ждет техучеба. Старший помощник капитана Сергей Мельников собрал полярников и членов экспедиции в столовой команды. Рассказал, что морской флот живет по своим строгим законам, где многое чего «нельзя» плавсоставу. Разумеется, правила распространяются и на пассажиров. Чтобы его речь была убедительнее, старпом цитировал документы. Терпеливо и настойчиво пытался создать в слушательской аудитории рабочую атмосферу. Но не тут – то было. Это, вероятно, беда всех случайно сложившихся коллективов. Одни знали о правилах и уже их выполняли, другие, услышав впервые «нельзя» и «должен», воспринимали это как посягательство на личную свободу и даже демократию, третьи чувствовали себя «морскими волками» и считали, что строгости не для них. После того, как несколько раз прозвучали сигналы тревог, а желающие попробовали одеть жилеты и гидрокостюмы, слушатели «включились», стали задавать волнующие их вопросы. Поток «почему и зачем?» остановил начальник экспедиции Александр Дрикер: «Наша задача - в любой ситуации правильно исполнять команды с ходового мостика. И уж если вы так заинтересовались, экипаж продемонстрирует вам готовность к борьбе за живучесть судна. Но имейте в виду, в тренировке будут участвовать все». Звонки громкого боя, возвещающего учебную тревогу, прозвучали внезапно.

Как и было обещано, пассажиры смогли закрепить на практике только что приобретенные теоретические знания. Сухопутный народ был посажен в шлюпку – мест хватило всем и даже осталось. Еще бы минута – спустили плавсредства на воду. Но, видимо, дрогнуло сердце у старпома: пожалел новичков. Зато пассажиры смогли наблюдать, как экипаж выполнял другие программы – «Борьба с пожаром», «Борьба с водой», «Человек за бортом». Когда прозвучала команда «Отбой», они, кажется, поверили, что находятся в надежных руках.

В предрассветных сумерках следующего дня прошли мыс Канин Нос. Вот оно – Баренцево море с его обычной осенней погодой: штормовой ветер и дождь. Повернули на восток, и наш курс лег в 2-3 милях от группы рыболовных траулеров. Тут же нашлись знатоки, которые вспомнили название этого района – Канинская банка, где по осени пикша всегда ловится «штанами», то есть сколько захочешь. И тут же, показывая в их сторону, добавляли известное: «Рыбак – дважды моряк!». Траулеры, по размерам меньше «Сомова», то кренились на волне, то скрывались между волнами, оставляя над водой лишь мачты, чтобы через минуту вновь оказаться на гребне.

Наш пароход раскачать совсем не просто. Он лишь слегка кивал, обгоняя очередную волну. Я впервые видел, как команда «Михаила Сомова» в штормовых условиях на ходу занималась грузовыми работами. Объяснение услышал простое: пока светло, надо готовиться к выгрузке, скомплектовать груз для метеостанции. Кроме общесудового расписания на судне-снабженце есть еще одно: весь экипаж разделен на бригады. То есть, кроме обязанностей, которые предусмотрены должностью, по грузовому расписанию каждый моряк выполняет другие – трюмного, стропальщика, лебедчика. А потому из трюма подняты на палубу контейнеры, и на моряцких руках содержимое – мешки, ящики, коробки – переносили к вертолетной площадке. Мне на период грузовых работ в трюм спускаться надо; работа предстояла не такая и тяжелая – нести вахту вместо третьего штурмана.

Непривычно быстро стемнело. В Заполярье уже месяц, как закончились белые ночи. Шли Поморским проливом мимо поселка Бутрино. Населенный пункт невольно привлекал внимание тем, что там есть освещение. Остальное пространство по всему горизонту пряталось в крошечной тьме. Даже маяки. На путевых картах возле таких навигационных ориентиров стояла надпись «Не действует». Ночью стрелки судовых часов первый раз перевели на час вперед. Можно, конечно, переходя из одного в другой часовой пояс, жить и по московскому времени, как это делают на ледоколах. У нас перевод часов – не прихоть, летчикам от начальства было строго указано работать только в светлое время суток. И значит, на подходе к острову Врангеля будем жить с разницей по времени с Архангельском на целых десять часов. Назавтра работу спланировали так, чтобы с рассветом «Ми-8» полетел на Северный Колгуев на метеостанцию.

Прошел еще один день рейса. Погода так и не наладилась, ветер сменился с западного на северный, но стихать не собирался. К прочим погодным неприятностям добавился снегопад – всего лишь два дня назад было лето, плюс пятнадцать. От зыби вперемишку с ветровой волной появилась бортовая качка. На судне шутили: «Дорога к Югорскому Шару оказалась неровной». Вертолет, высадивший на Колгуеве четырех человек, догнал нас, когда остров уже скрылся из виду. Чтобы он спокойно сел на вертолетную площадку, «Михаилу Сомову» потребовалось изменить курс, сбавить ход. Прошло каких-то пять минут, и «Ми-8», надежно закрепленный тросами, перестал крутить пропеллером. Снова: «Полный ход, курс – 90 градусов».

Утром 9 сентября подошли к метеостанции Белый Нос. Два жилых домика, несколько хозяйственных построек, площадка метеонаблюдений расположены на самом берегу пролива. К доставке сюда запланированы около тонны продуктов, два пакета стройматериалов, десяток бочек бензина. Но на мелководье волна разгулялась так, что вертолету нельзя ни подняться с кормы, ни сесть. Укрылись за островом Вайгач, в ближней к Югорскому Шару бухте Варнек. Оттуда, со спокойной воды, вертолет сделал три рейса. На судах, что прятались здесь от шторма, с любопытством наблюдали, как «Ми-8» крутится вокруг парохода. О том, что его виражи и зависания – неотъемлемая часть арктического завоза, вряд ли моряки догадывались – в этом районе у транспортного флота другая работа.

Третью навигацию газовики Ямала тянут трубы поперек Байдарацкой губы. Трубоукладчик, который на чужом языке называется «дефендер», за сутки проходит один километр. К нему прикреплен вспомогательный флот, единиц двадцать. Но если к нужному моменту не подать запас труб, весь сложный комплекс с рытьем траншеи, укладкой «нитки», засыпкой грунта и подводной контрольной съемкой встанет. Вот и находились в «полной боевой» сразу пять судов; стоя на якоре, ждали улучшения погоды. Нет, уже не пять. Два танкера - «Орлец» и «Товра» - с топливом для компании «Спецмортрубопроводстрой» спешили под спасительный берег.

«Михаил Сомов» под берегом не прятался. Попрощавшись с метеостанцией Белый Нос, отправились вдоль острова Вайгач к другому «носу», Болванскому. Если впервые услышать такое, «ухо режет». Но издавна у поморов любой мыс назывался носом, бухта - губой, отмель - косой. Северная оконечность Вайгача у ненцев когда-то почиталась как святое место. Стояли здесь, глядя на море, деревянные фигурки идолов. Поговаривают, что кое-что сохранилось. Сейчас у них есть соседи - метеорологи. Получив информацию о подходе судна, они, наверное, тоже чаще обычного смотрели на море. Но мы, подойдя к мысу, убедились - здесь штормит не меньше, выгружаться при таком волнении нельзя. Распоряжение зайти в бухту Долгая, что в 12 милях от метеостанции, капитан, оказывается, отдал заранее. Здесь было почти тихо, ветер свистел где-то над сопками. Семь рейсов с грузом на метеостанцию вертолет сделал прямо с якорной стоянки.

В бухте Долгая завершился этап в рейсе «Михаил Сомов». Здесь мы закончили обслуживание «точек» Баренцева моря. Выполнена большая и трудная работа. К вечеру в каютах наступила тишина: после двух беспокойных дней отсыпался экипаж. Прошел час, второй, и вот они уже по корме Карские Ворота.

Свою первую встречу с Арктикой, хотя это было много лет назад, я запомнил очень хорошо. То, что происходит впервые, всегда крепко вгрызается в память. Дизель-электроход «Гижига» был на подходе к острову Вайгач, когда мне, четвертому помощнику капитана, первый раз была доверена самостоятельная вахта. Боялся одного - лишь бы за это время ничего не случилось. Включил локатор на шкале 40 миль и, не выпуская из рук бинокля, четыре часа всматривался в горизонт. Естественно, обошлось без ЧП. Хотя бы потому, что на мостике как бы невзначай появлялись то капитан, то его дублер или старший штурман. К бухте Варнек, где собралось пять или шесть судов, «Гижига» подходила в тумане. В ближнем нам удалось рассмотреть очертания, знакомые по фотографиям и фильмам, ледокол «Ленин». Начался лед, и в радиотелефоне раздалось: «По каравану, я - атомоход «Ленин». Скорость - восемь узлов, дистанция - полмили». Голос капитана, командовавшего флагманом ледокольного флота, самого почетного из полярников Арктики Бориса Макаровича Соколова, нельзя было спутать ни с каким другим. На следующей вахте довелось приобретать навыки ледового плавания. Идущий впереди «Ленин» пробивал форштевень путь, кромсал винтами глыбы. Обломки льда с шумом вырывались из-под его кормы, ломая стенки канала. Следом, стараясь не отставать, спешили мы. Всегда

неожиданно, всегда вдруг, ледокол делал поворот – уходил от торосов или вправо, или влево. Дистанция резко сокращалась. «Гижига» повторяла маневр, подминая метровые льдины, содрогалась всем корпусом. Снова начиналось ровное ледяное поле, и «Ленин» опять быстро уходил вперед. Расстояние увеличивалось на глазах. Но сзади поджимали другие суда каравана. Команды старпома на руль, на машинный телеграф звучали постоянно. От меня требовалось следить по локатору за дистанциями, дергать ручку телеграфа, вести прокладку на карте. Не скрою, было очень тяжело. Час проходил за часом, напряжение не спадало. Наконец, наступал момент, когда на мостик поднимались вахтенные следующей смены – капитан и третий штурман. Еще через четыре их меняли дублер со вторым. Но через восемь часов для меня все повторялось снова. И, казалось, не будет конца «ленинскому» пути.

В нынешнем рейсе НЭС «Михаил Сомов» о ледовом плавании пока говорить не приходится. Обзорная карта Северного Ледовитого океана, полученная из Института Арктики и Антарктики, наглядно показывала – граница паковых льдов проходила от полуострова Аляска к Канадским островам Элсмир и Королевы Елизаветы, далее - к Гренландии. На всем протяжении трассы Севморпути в три с половиной тысячи миль – чистая вода. Дрейфующие льды в российском секторе Арктики показаны в районе Северной Земли и восточнее Новосибирских островов, но лишь к северу от 75-й широты.

Итак, мы вышли на трассу Северного морского пути. Хороший это признак – отсутствие льда или плохой, - не знаю. Только, когда оторвались от берегов Новой Земли, повернув на северо-восток, стало трепать нас Карское море по-настоящему. Ветер перевалил за 20 метров в секунду, волнение 7–8 баллов. Генеральный курс – носом на волну. Качка и килевая, и бортовая, скорость упала до 4 узлов. Низко над мачтами проносились тяжелые серые тучи, из которых на палубу и надстройку обрушивались заряды снега. Антенны, ванты, грузовой такелаж покрывались тонкой коркой льда. Подтаяв, лед падал, но не вниз по закону притяжения, а по диагонали, норовя попасть по головам. И потому те, кто выходили на палубу, в первую очередь вспоминали о защитных касках. Атмосфера на судне соответствовала погоде; выражение на лицах мрачнее туч, в мыслях и словах одно желание – скорее бы качка прекратилась. Плохо из-за шторма было не только нам. Оказалось, что поблизости дела морские обстояли еще хуже. Буксир «ОТ-2070» (озерный толкач) по радиостанции докладывал диспетчеру грузового терминала Харасавей, что он с трудом удерживает у причала баржу, сорванную со швартовых. Помочь горемыке диспетчер не мог. Но удивляло другое. Далеко за Полярным кругом, возле берегов Ямала, в районе весьма рискованного судоходства, работают речники.

От Карских Ворот до острова Белый мы шли вдвое дольше обычного. К концу суток 11 сентября дошли, наконец. Но работников полярной станции ждал неприятный сюрприз. «Михаил Сомов» с заменой зимовщиков, с грузом свежих овощей и фруктов прошел мимо. О том, чтобы в такую погоду поднимать вертолет, страшно было подумать. Взглянули с тоской будущие полярники на неприступный берег, поохали – знать, не судьба: теперь высадка на метеостанцию имени Попова, если и случится, то на обратном пути. Но вот голос штурмана со

встречного теплохода «Заполярный» просто излучал радость. Мол, и на стоянке в Дудинке не было осложнений, и встреча с домом, с Мурманском, обещает быть дольше обычной, и «погода, как по заказу». Да, для судна, идущего по волне, обстановка на море кажется совсем другой. «Заполярный» – один из самых современных российских теплоходов, специально построенных для перевозки грузов Норильского комбината. Так что шторм в семь баллов для него мелочь. Слышала или нет «небесная канцелярия» наш разговор, но лишь прошли траверз острова Вилькицкого, погода стала меняться к лучшему.

Появились и первые изменения в маршруте. Есть на западном берегу полуострова Таймыр, на выходе из Енисейского залива, поселок Диксон. Здесь находятся метеостанция, радиоцентр, гидробаза, больница и даже клуб полярников. Население поселка более 500 жителей. Удобная, закрытая со всех сторон бухта, и по ее середине – надежный причал. В общем, цивилизация. Издавна стремились сюда зайти полярные мореходы, передохнуть перед трудной дорогой на восток. Однако «Михаилу Сомову» стоянка на Диксоне в начале рейса не планировалась. Зайти все-таки пришлось: заболел один из пассажиров. При том, что на судне имеется хорошая амбулатория, судовой врач Александр Кузнецов советовал передать больного на берег в стационар. На материке и условия для лечения, и специалисты лучше. Выздоровеет, тогда и попадет на «полярку». Мнение специалиста-медика важно, но решения на судне принимает капитан. За ним всегда последнее слово: «Подойдем на внешний рейд. Больного отправить вертолетом». Мелькнули в иллюминаторе скалистый остров, причал и поселок, где много раз хожено в прежние годы. «Михаил Сомов» развернулся в нескольких кабельтовых перед входными створами и малым ходом, поджидая возвращения «Ми-8», пошел на выход. Вертолет отсутствовал меньше часа. Но даже в этом крохотном промежутке времени экипаж и пассажиры нашли большой плюс – в западном секторе Арктики, во всем большом Карском море, только на Диксоне работает мобильная связь. Едва ли не все, кто находился сейчас на судне, достали свои телефоны и высыпали на палубу. Ловить момент действительно было надо: когда-то еще получится поговорить с близкими в следующий раз. Подходила к концу первая неделя рейса.

Архипелаг Седова, куда мы направились, расположен к западу и в непосредственной близости от группы больших островов Северная Земля. По нынешним меркам, их названия выглядят странно – Октябрьской революции, Большевик, Комсомолец, Пионер. Но если помнить, что открытые незадолго до Великого Октября, они исследовались в тридцатые «советские» годы, то имена даны правильные, соответствующие времени. Лоция Карского моря так описывает этот район: плавание к архипелагу обычно бывает трудным и требует ледокольной проводки. Лед постоянно дрейфует вдоль берегов в течение всей навигации, представляя опасность для судов, стоящих на якоре. О метеостанции дана информация совсем короткая – дома и антенны на западной оконечности острова Голомянный служат хорошим ориентиром для подхода.

Полторы сутки мы шли строго на север. На подходе к архипелагу Седова лаг отсчитал пройденное от Диксона расстояние 382 мили. Несмотря на то, что мы забрались очень высоко, на

80-й градус северной широты, о суровом нраве Арктики ничто не напоминало: на море чисто, температура воздуха плюс семь. Был, правда, небольшой намек на близость к Арктике: встретились на пути несколько отдельных льдин. Подтаявшие на солнце, потрепанные волнами, в темных коростах, они лениво покачивались, обнажая внушительных размеров подводную часть. Миновали их, не сбавляя скорости, уклоняясь от курса всего-то на 2-3 градуса. Под утро 15 сентября по курсу показался обрывистый берег. Локатор нарисовал извилистую линию, повторяющую очертания островов Голомянного, Среднего, Домашнего. Вскоре и в бинокль на западной оконечности было можно рассмотреть упомянутые в лоции домики и антенны.

Но главной достопримечательностью архипелага стали не они. В центре острова Средний лежали, уткнувшись фюзеляжами во взлетную полосу, самолеты. Белый с красной полосой – «полярной авиации» и серый – военный. Те, кто бывали здесь раньше, утверждали, что пейзаж с забытой техникой наблюдали и два, и три года назад. Но чтобы внести нотку оптимизма, добавляли: мол, местный аэропорт время от времени функционирует. Справа от взлетки, уходя по берегу в глубину бухты, виднелся жилой поселок. С полярной станцией, с Голомянным, его соединяла дорога через узкий перешеек... и взаимная неприязнь к «хозяину Арктики». Именно о том, как избежать встречи с медведем, говорили по УКВ – станции полярники с погранзаставой, собираясь отправиться на Средний. А он, здоровый, мохнатый, грязно-желтого цвета, оказался совсем рядом: спокойно прогуливался по береговой кромке, перекачивая разбросанные тут и там металлические бочки.

Объявление по трансляции «Бригаде номер один приготовиться к грузовым работам» вернуло к судовой действительности. Надо сказать, что к выгрузке на Голомянный моряки готовились накануне. Продукты из кладовых разместили прямо в вертолете, контейнеры из трюма перенесли на корму, ближе к вертолетной площадке, бочки с бензином и соляркой из твиндека подняли на полубак. Время позволяло, и состав грузовой бригады был «основной», работали 9 человек из числа палубной и машинной команд. С подходом к «полярке» задача бригады усложнилась: очередную партию груза поднять из трюма, уложить и закрепить на подвеску, а на берегу все, что доставил вертолет – выгрузить. «Усиленная команда» – это уже 14 человек. Кроме матросов, электриков, мотористов на грузовые работы вышли механики и штурманы. Их место на время выгрузки в центральном посту управления заняли главный механик и старший электромеханик, на ходовом мостике – капитан. По сути, был задействован весь экипаж. К работам не привлекались только радист и судовой врач, кто-то когда-то решил, что они всегда должны быть готовы к исполнению прямых обязанностей. По давней с советских времен традиции от тяжелых нагрузок освобождены слабый пол – обслуживающий персонал.

Первым рейсом вертолета пятеро из первой бригады, вооружившись на всякий случай ракетницами, отбыли на берег. С некоторой долей комфорта добрались, наконец, к месту работы и трое полярников метеостанции Голомянный. Весь световой день на судне слышался шум грузовых лебедок, команды с палубы «Вира!», «Майна!». С промежутками в 20-25 минут

очередная партия груза поднималась на вертолетную площадку, и третий электромеханик Владимир Иванов, руководитель бригады № 1, докладывал на мостик: «Подвеска готова». Пароход на малом ходу разворачивался носом на ветер, над кормой зависал «Ми-8». Матросы-стропальщики с завидной ловкостью ловили спущенные с вертолета тросы. А еще через минуту он взлетал над мачтами, унося на берег сетку или поддон с грузом. Проходило полчаса, и все повторялось. Перерывы случались, когда вертолету требовалась заправка. И, конечно, когда наступало время обеда. Но на грузовых работах перерывов не было: бригады менялись через каждые четыре часа. Ровно в полдень к грузовым лебедкам, к трюмам, на вертолетную площадку вышла бригада № 2.

Заканчивать выгрузку, как и начинать, опять довелось первой бригаде. Но ничего обидного для парней не произошло; в следующий раз на другой «полярке» получится наоборот, начнет и закончит вторая. А пока за 12 часов работы отправлено на берег 37 тонн груза. Кстати, адресованного не только метеорологам, но и пограничникам. Солнце уже село, когда НЭС «Михаил Сомов» дал три прощальных гудка, набирая скорость, развернулся на юго-восток. Курс – на мыс Челюскин. На берегу не было видно людей, но наверняка те, кто оставался на островах, еще долго провожали взглядом уходящее к горизонту судно. В следующий раз они увидят пароход только через год.

И снова память возвратила в прошлое. С начала 60-х, когда снабженческие рейсы в Арктику стали регулярными, приказом по Мурманскому морскому пароходству каждому из судов были определены «свои» маршруты. К примеру, дизель-электроход «Гижига» из года в год занимался обеспечением одних и тех же «точек» – островов Уединения, Визе, Ушакова, Малый Таймыр, Преображения. Остров Голомянный был где-то в середине списка. Грузовые операции, выполнявшиеся давным-давно, наверняка, стерлись бы в череде других, похожих. Но в один из рейсов пришлось побегать по острову... за свиньями. Обычно наряду с генеральными грузами – техникой, навалочными, каменным углем – судно-снабженец вез полярникам и живой груз – коров, свиней. Месяц в море животные вели себя смирно. Попадая на берег и, видимо, почуяв простор, десяток свиней разбежались, попрыгали с понтона прямо в воду. Мы, моряки, почти сутки гонялись за ними по всему острову на воинском «Урале»; не всех удалось поймать и загнать в сарай. Двух так и не нашли, видимо, достались на обед медведям. Тогда стоянки при островной выгрузке не были такими короткими – меньше недели не планировали. Населения на «точках» в ту пору было в 5-10 раз больше, а значит, и груза для полярников возили не по 30 тонн, а по 200–250. Другой был и способ выгрузки. На борту судна для этих целей находились мощный катер и два понтона от базы рейдовых арктических плавсредств. Подходили к острову, вставали на якорь, спускали на воду плавсредства. С одного борта обычно грузили «сухой» понтон, с другого – наливной, внутрь его заливали 40–45 тонн солянки. Экипаж также, как и сейчас, был разделен на бригады. Полтора десятка человек съезжали на остров, они так и назывались – береговая бригада. Катер подводил груженный понтон к берегу, а в нашу обязанность входило перенести весь груз от линии прибоя на 20 метров, то есть вверх к жилому дому или к складу. В помощь иногда выделяли трактор с санями, реже грузовую машину. А чаще мешки, ящи-

ки, бочки до места доставлялись на руках моряков. Ну и «купаться» в ледяной воде приходилось: то волной окатит, то вслед за упавшим мешком. Работали круглосуточно, меняясь через 12 часов. Но если вдруг заштормило, лед понесло или туман накрыл, – «стоп!», на судно уже не попасть. Бывало, ждали улучшения погоды по трое суток в холодной избушке на продуваемом ветрами острове.

Тем временем «Михаил Сомов» шел вдоль берегов Северной земли со скоростью 12 узлов. Казалось, что и пароходу передалось общее бодрое настроение: радовались явно одному из последних теплему безветренному дню, скупым лучам приподнявшегося над ледниками солнца. Чуть расслабился народ и тут же почувствовал на себе капризы северной природы. Между высокими островами Октябрьской революции и Большевиком несет свои воды пролив Шокальского. Шириной невелик, всего десять миль. А потому и ветер здесь задувал, как в коридоре, волну поднял штормовую. Для полноты впечатления столбик термометра опустился вниз доминус пяти, а голубое небо затянула серая дымка. Прошел всего час, и мы снова прикрылись высоким берегом. Снова стало ясно и тепло. Но теперь иллюминаторы оставались задраенными, а те, кто работал на палубе, теплые куртки уже не снимали. Как и предполагали, на входе в пролив Вилькицкого встретили поля дрейфующего льда. На исходе второй недели рейса пришло время первой ледовой вахты. То есть приступил, наконец, к выполнению своих прямых обязанностей. Разумеется, по заданию капитана или по собственной инициативе и раньше участвовал в работе ходового мостика; при плавании вблизи берегов, в шторм, в тумане. В период выгрузок – как должное. Но эта вахта – официально, «де юре», первая.

Но сначала об одном любопытном случае. В нынешнем июне приходил к нам в Архангельск индийский балкер «GoodProvidence». Капитан, как и положено, заранее дал в службу капитана порта информацию о судне, заказал лоцмана на вход, а также ледокольное обеспечение по Белому морю. И лег в дрейф. Причину необходимости ледокола он иллюстрировал фотоснимком – льдина размером 10 на 12 метров, которую он увидел на траверзе мыса Городецкий. В распоряжение о ледокольной проводке судна экипаж «Капитана Косолапова» поверил не сразу. Мол, лето на дворе. Какой лед? Тем не менее в рейс вышел. Льдину к тому времени, конечно, унесло. Позже, моряки ледокола, не скрывая усмешки, вспоминали, как по чистой воде провели «иностранца» от Терского берега до Мудьюга. Не сомневаюсь, что не только они назовут выполненную работу бессмысленной. Но странная закономерность. Если иностранному судну встретился лед, тот – без ледокола ни шагу. Русские, а особенно моряки – северяне, как правило, сами идут во льдах до тех пор, пока пароход не встанет. И уже потом просят помощи у ледокола. Парадокс в том, что ледокольный сбор исправно платят и те, и другие.

Нельзя сказать, что «Михаил Сомов» в самостоятельном плавании оставался один на один со льдами. Начиная с момента, как мы зашли за Карские Ворота, радист Константин Карачевский дважды в сутки передавал информацию в штаб морских ледовых операций. Сообщал, как и все суда, находящиеся на трассе Севморпути, место положения, ледовую обстановку, выполняемую работу и планируемые переходы. Ответной почтой мы получали рекомендации

по маршруту следования, ледовый прогноз и прогноз погоды. Когда-то, очень давно, штаб находился на Диксоне, являлся одним из подразделений Главного управления СМП. Появились космические технологии видеосъемки льдов, утвердилось на флоте спутниковая аппаратура связи и навигации, отпала необходимость проводить ледовую авиаразведку, на месте координировать действия ледоколов, возглавлять караваны судов. А сказать по правде, так и караваны, идущие в Арктику, стали редкостью. Штаб перевели в Мурманск.

Тем не менее, как и много лет назад, утром и в конце рабочего дня у нас была возможность на «ледокольной» частоте 4149 КГц слушать, где и чем занимаются ледоколы. В середине сентября они работали в Восточно-Сибирском море. Флагман российского ледокольного флота «50 лет Победы» сопровождал танкер «Варзуга» в Певек. Атомоход «Россия» благополучно провёл паром «Георг Отс» на восток и следовал по окончании рейса в Мурманск. Ледокол «Вайгач» с Баренцева моря докладывал о выходе из порта ему на замену. В те редкие случаи, когда мы выходили в эфир, могли убедиться, что ледокольщики о судне-снабженце знают, отслеживают маршруты нашего движения. И, что было особенно приятно, по голосу в радиотелефоне узнают капитана Настеко. Этому есть объяснение: за десять лет, с тех пор как НЭС «Михаил Сомов» работает в Северном управлении ГМС, Юрий Алексеевич не пропустил ни одного из 43 рейсов. Факт среди морских ледовых капитанов уникальный. Но если несколько недель отдыха как-то можно совместить со стоянкой судна в порту, то неделями находиться на ходовом мостике ни один человек физически не в состоянии.

Поэтому и введена здесь должность дублера капитана. Курировать вахту третьего помощника капитана было не сложно. Андрей Воронцов на судне уже пятый год. Карьера судоводителя началась с малого – шкипером на той барже, что находилась на крышке судового трюма. Затем освободилась должность четвертого помощника капитана, а три года назад появилась вакансия третьего. Когда судно работает во льдах постоянно, вольно – невольно младший штурманский состав учится судовождению в непростых условиях. Так на подходе к границе льдов мне оставалось убедиться, что сделанное третьим штурманом выполнено своевременно, грамотно и правильно. Он перевел главный двигатель в маневренный режим, предупредил вахтенного механика, вызвал на руль матроса.

Встреча со льдом начиналась узкой полоской из мелкой крошки, пересекающей наш курс. Миновали её, и она отозвалась лишь шорохом по корпусу. Путь преграждала следующая, которая была шире, лед в ней оказался заметно крупнее. Тем не менее скорость сбавлять не стали. Лед прозвенел под форштевнем, словно разбившееся стекло. Но дальше, сколько хватало взгляда, виднелось обширное белое поле, ни справа, ни слева конца его не было. Во льдах, приближающихся с каждой минутой, разглядели и серьезные препятствия – двух-трехметровые торосы и огромные куски айсберга. Не мог предположить, что в такой ситуации Андрей попросит разрешения самому выбирать маневр и управлять судном.

«Пожалуйста, учитывая то, что во льдах мне доводилось ходить лет пять назад, в зимнем Белом море». Мы поменялись: штурман взял в руки бинокль, освободив место у радиолокатора. Сплошного поля, как показалось издали, не наблюдалось. Было множество отдельных льдин,

собранных вместе ветрами и течениями. Плотные и слабые участки на экране РЛС видны как бы сверху, и потому определить направление, где меньше льда, не так уж сложно. Сложность в другом. Пословица «Гладко было на бумаге...» в ледовом плавании имеет полное право на существование. Наши «овраги» – многолетний крепкий лед, который в локаторе «пишется» точно так же, как рыхлая снежная глыба. И разницу можно увидеть только воочию.



Оставалось три кабельтова до кромки, когда штурман дал малый ход, скомандовал вахтенному матросу: «Руль десять лево!». Плавно, почти торжественно «Михаил Сомов» завершил поворот, вклинился в разводье между льдинами. Тут же Андрей перевел телеграф в крайнее переднее положение. «Полный ход». Взвыли дизеля, всей своей мощностью пароход навалился на торосы. Ледяная гряда затрещала, лопнула, ее обломки разошлись в стороны, уступая дорогу. Под нашим напором льдины сталкивались и давили друг друга. Ударов по корпусу не было, хотя шум, грохот от ломающегося льда стоял невообразимый. Тишина наступала неожиданно; мы очередной раз проходили участок разводья. Чтобы найти разрежение или проход во льдах, штурман не отрывался от бинокля. Чтобы пройти по ним, повороты следовали один за другим. Подходили к новой перемычке, и мы снова сбавляли скорость. Затем, оправдывая класс УЛА, присвоенный Регистром судоходства, били лед форштевнем. С равнодушием, подняв клыкастые морды, смотрели на нас сонные моржи. Похоже, их не беспокоил треск льдов, не страшила движущаяся железная громадина. Только через два часа закончились для нас, наконец, 15 миль непрерывных маневров. Впереди темнела чистая вода.

Факт присутствия животных на льдине добавил хлопот авиагруппе. По заявке биологов – участников экспедиции – вертолет поднялся в воздух. В задачу ученых входило изучение представителей фауны, населяющих Арктику, а в научную программу, кроме работы на судне, полеты надо льдами, над островами. За полтора часа «Ми-8» вдоль и поперек облетел все

поле, а также добрался до ближнего берега, где экологи обнаружили сразу несколько залежек моржей. Сколько радости было! Вертолет вернулся, чтобы еще через полчаса снова оказаться в небе. Полярная станция мыса Челюскин сообщила, что в их районе «гуляет» крупная зыбь, судну к берегу не подойти. И потому «Михаил Сомов» повернул к другой ближайшей «точке» – Солнечной, расположенной на острове Большевик. Две тонны продуктов, предназначенные для метеорологов, были погружены прямо в фюзеляж. Смеркалось, когда, отработав, «восьмерка» садилась на вертолетную площадку.

Утром волна у Челюскина продолжала «гулять». Она накатывалась на серые скалы и тоже выглядела серой под серым небом. Два тусклых огонька на берегу лишь показывали, что там, на северной оконечности Азии, есть люди. В прежние, давнишние рейсы мы и ночью старались не пропустить, когда «Гижига» проходила мимо. На всем Крайнем Севере Челюскин контрастом выступал после нескольких суток белого безмолвия днем и кромешной темноты ночью. Не было сомнения, что в ярко расцвеченном поселке кипела жизнь. Две сотни человек – метеорологи, аэрологи, гидрологи, служивый народ населяли мыс, сотрудники научных институтов считали честью поработать в здешней обсерватории. О чем говорить, здесь был даже детский сад!

Посветлело, но не от солнца, а будто от изнутри подсвеченных туч, из которых лил и лил мелкий дождь. Еще вчера было лето, сегодня – поздняя осень. Погранзастава, отвечая на вызов по радио, сообщила: мол, сейчас погода потише, чем вчера. И тут же забросала вопросами: «Количество экипажа, пассажиров, экспедиции? Откуда прибыли, куда следуют?». Особый интерес проявили к гражданину Украины. Иностранец! Тем временем подошли к мысу на милю, огляделись: качает – не качает. И приняли решение – будем работать. На корме зашумел запускаемый двигатель вертолета. Вызвали грузовую бригаду на палубу. Старший комсостав занял место штурманов на мостике и механиков в ЦПУ. Есть на флоте документ – «Наставление по взаимодействию морских и воздушных судов (ИАМСАР)». Он подробно, до мелочей, на 35 страницах расписывает, как должны совместно маневрировать, как держать связь судну и вертолету. Только руководство создано применительно к аварийным случаям. Для «Михаила Сомова» работа с вертолетом при выгрузках – обычный нормальный режим. Со вторым архангельским авиаотрядом экипаж НЭС «взаимодействует» постоянно. И люди, отправляющиеся летать в Арктике, как правило, одни и те же: пилот-инструктор Александр Макаров, командир «Ми-8» Сергей Черепкин, бортмеханик Константин Быков. Впервые вышел в рейс, потому что еще молод, второй пилот Василий Сокорев. Ему уже доверяли управление машиной, но чаще по прямой. Когда «восьмерка» крутила петли между палубой и метеостанцией, он становился диспетчером полетов. Пульт связи с воздушным судном находится на ходовом мостике, рядом с капитанским креслом. Так обеспечивались слаженность действий и взаимопонимание. Мне, дилетанту, отводилась роль рулевого. Пытаясь-таки вникнуть в суть процесса, выбирал более-менее спокойную минуту и задавал вопросы. И получал обстоятельные ответы. Для пилотов, когда вертолет садится, необходимо стабильное положение места посадки. Добиться этого можно только когда судно на ходу. Летчик, зная фактическое направление и силу ветра, всегда подскажет – нужен маневр или нет. То же самое и при

взлете. Приближаясь близко к берегу, летчики, конечно, рискуют, но риск оправданный. Чем короче «плечо» у вертолета, тем быстрее пойдет выгрузка, тем меньше расход топлива. Не менее важно, чтобы машина была каждый раз максимально загружена – три тонны. И потому весь груз при подготовке на подвеску, проверяется манометром.

А еще оказалось, что прежде чем вертолету подняться над Таймыром в воздух, надо получить разрешение из далекого аэропорта Норильск. Иллюстрируя «Краткий курс Наставления» Юрий Алексеевич переводил машинный телеграф от «полного заднего» до «полного переднего», руль – с левого на правый борт. И стотридцатиметровый пароход выписывал на воде зигзаги и петли с такой же легкостью, как малыш-вертолет в воздухе. Каждый маневр заканчивался подъемом очередных трех тонн груза. Но кажущаяся легкость – результат десяти арктических навигаций, где и капитаном судна, и командиром вертолета опыт накапливался по крупицам, а ошибка просто исключалась. У судна-снабженца и его винтокрылого помощника появился даже свой, только им понятный, язык. К примеру, из динамика связи с «Ми-8» раздавался голос инструктора Александра Макарова: «Работаем под бочки». Вертолет, описав полукруг, приближался к носовой части судна. Здесь, на полубаке «Михаила Сомова», руками экипажа оборудована площадка, куда бригада накатывала и грузила ГСМ в сетки. Сделано специально, чтобы не переносить бочки из первого трюма на корму. Капитан переводил двигатель в режим «средний задний ход». Почему, против известных правил, корма сама собой выворачивала на ветер, не знаю. «Ми-8», как бы догоняя нас, снимал подвеску с бочками. Звучала и другая, совсем странная фраза: «Сделаем ветер под домик». Тогда пароход едва-едва шел вперед, лишь бы удержаться на курсе. Вертолет зависал над кормой. Сложность работы с «домиком» в том, что жилой блок не только тяжелый, но и по размерам велик. Облегчить доставку его по воздуху на берег должен маневр судна, когда ветер для вертолета будет попутным. И, несмотря на предельные глубины, «ветер делали». Домик с заметным напряжением поднимался над палубой и медленно уходил к берегу.

Выгрузка через воздушный мост продолжалась до темноты. Ближе к ночи, прячась от дрейфующего льда, ушли к острову Малый Таймыр. И четвертый раз перевели стрелки часов, стремясь, чтобы начало рабочего дня на судне совпадало с рассветом. С утра всё – реверсы и зигзаги, бочки и домики – началось снова.

Уже несколько навигаций подряд Росгидромет ведет плановую замену старых построек на полярных станциях на новые. В текущем рейсе «Михаил Сомов» погрузил почти два десятка жилых балков для доставки на «точки». И первая из них – мыс Челюскин. Здесь установку и монтаж жилого комплекса «под ключ» взяла на себя строительная компания «Поморец». Строители, восемь человек, переселились на «полярку» первым рейсом вертолета, и пока шла выгрузка, уже вовсю трудились. Тем не менее и после трех суток «стоянки» судна строительные работы продолжались. Выгрузив для полярной станции и погранзаставы 65 тонн груза, оставив «поморцев» на Челюскине, «Сомов» отправился дальше. Вертолет наконец-то на целых десять часов замер на корме. У авиатехников появилась редкая возможность провести его осмотр и профилактическое обслуживание. Они не летают, но без них машина тоже не

поднимется. Наш «Ми-8» далеко не молод: ему два десятка лет, так что внимание специалистов ему совсем не было лишним.

Следующая остановка – остров Андрея. Он находился сравнительно близко, всего сто миль пути на юго-восток. Но это уже море Лаптевых. Лда на море, несмотря на предупреждение в лоции об активном ледообразовании именно в конце сентября, пока не было видно. До острова дошли, как и рассчитывали, быстро. Подход к берегу и начало грузовых работ здесь, на востоке Таймыра, ничем не отличались от всех предыдущих. Отличие для нас, непосвященных, обнаружилось в другом – на острове совсем нет людей. Станция оказалась полностью заброшенной, полярники ее покинули еще 12 лет назад. Давным-давно на острове Андрея стоял радиомаяк. Тогда он находился на оживленной трассе из Диксона в Хатангу и Тикси, своими сигналами обеспечивая навигацию в этом районе Арктики.

На замену радиопеленгаторам давно пришла на флот спутниковая аппаратура GPS (система глобального позиционирования). Техника гораздо удобнее и надежнее, но – иностранная. Чтобы не зависеть от капризов капитализма, в России принята программа по развитию отечественной системы ГЛОНАСС¹. Для уточнения данных с орбиты космических спутников в различных точках на земле строятся центры корректировки. Когда решалось, где будет стоять станция, перекрывающая «лучом» восточный сектор Арктики, вспомнили о старом радиомаяке. Допотопные приборы, громоздкие антенны годятся нынче лишь в металлолом, но зато сохранились дома. Они и стали базой строительства. НЭС «Сомов» доставил на остров Андрея четыре жилых балка и шесть контейнеров с оборудованием, аппаратурой. Восстанавливать жилье и подсобные помещения намеревалось московское предприятие «Севервостокстрой», установкой, монтажом и настройкой системы глобальной навигации занялись специалисты питерского подразделения «Гидрография».

Как всегда, с рассветом вертолет «ушел» на берег, забрав строителей. Но вместо того, чтобы приземлиться, стал кружить над домами и сараями. Оказалось, на станции все-таки есть жители – два белых медведя. Даже без бинокля можно было увидеть, что они не собирались покидать базу, а на вертолет реагировали, как на назойливую муху. Недовольно мотали мордами, отвернувшись от поднятого винтами снежного смерча. Пришлось вертолету садиться за околицей. Операция по захвату острова началась с выстрелов сначала из ракетницы, потом из ружей. Под напором численного и огневого преимущества «хозяева» отступили и улеглись на вершине ближней сопки, наблюдая за непрошенными гостями. Строители отвоевали базу, один из них и вновь прибывшие собаки заступили в караул на охрану людей от тех, кто находится под охраной «Красной Книги».

На следующий день нашу якорную стоянку закрыл густой туман. Горизонтальная видимость – метров пятьдесят, значит, летать нельзя. Но это не стало препятствием для продолжения грузовых работ. К делу подключили бездействовавшие до сих пор самоходную баржу и пон-

¹ГЛОНАСС– ГЛОбальная Навигационная Спутниковая Система - российская спутниковая система навигации.

тон. Грузенный стройматериалами и бочками с соляжкой караван отправился к острову. Вахтенный штурман контролировал его короткий путь до берега по локатору, изредка подправляя курс по радиотелефону. Лишь только баржа добралась до берега, (все-таки погода на Севере непредсказуема) туман приподнялся метров на пять. Для маленькой баржи – вполне рабочая обстановка: прожекторы, радиотелефон и туманные сигналы стали не нужны. Но для грузовой бригады работы прибавилось: положение о доставке груза за 20 метров от линии прибоа никто не отменял.

А по судну моментально распространилась новость: к нам подходит буксир-спасатель «Неотразимый». Еще в июле многие СМИ, от отраслевых до центральных, рассказывали о высокоширотной экспедиции, начатой из Архангельска. Небольшой, не бывавший раньше во льдах, буксир отправился до Анадыря для «проверки готовности сил и средств МЧС в Арктике». На борту – специалисты «АКВАСПАС»². Рейс был рассчитан на 50 суток с заходами в семь заполярных портовых городов. «Неотразимый», возвращаясь с востока, по-видимому, задержался в пути. Подход к «Михаилу Сомову» объяснили тем, что буксиру требуется дизельное топливо. По этому поводу вопросов не возникло; капитан к тому времени уже получил радиограмму-распоряжение от руководителя СУГМС о передаче нескольких десятков тонн горючего. Вопрос был в другом: как в нулевую видимость судно пойдёт и отшвартуется. Ответ стал приятной неожиданностью: морским спасателем МЧС командовал Федор Кукичев, с которым наш капитан делил пуд морской соли еще курсантом. Знать, тесен мир, даже здесь, на Крайнем Севере. Тон переговоров по поводу швартовки перестал быть официальным.

Отметка судна на радиолокаторе медленно приближалась. Из тишины за бортом изредка вырывались шумы то двигателя, то брашпиля. Были слышны и голоса с палубы подходящего к нам судна. Метров с двадцати стали различимы корпус и надстройка. Когда «Неотразимый» подошел ближе, моряки начали подавать швартовы и здороваться. Пяти минут не прошло, как «Неотразимый» аккуратно прижался к вывешенным вдоль борта кранцам. «Все, концы крепить, трап готовить!». Вслед за трапом-сходней на буксир подали топливные шланги. Третий механик Андрей Чуркин на все время бункеровки заступил на пост передачи топлива. Место на главной палубе оборудовано всем необходимым: кнопкой аварийной остановки насоса, счетчиком перекачки, надежной связью с машинным отделением. Здесь же на случай, которого механик не имеет права допустить, находятся средства борьбы с разливом нефтепродуктов.

Довелось послушать, что программу рейса моряки с судна-спасателя выполнили, специалистов МЧС высадили в Певеке. Какие выводы сделали его организаторы после похода в Арктику, об этом экипаж буксира промолчал. Серьезных льдов не встречали, в штормах не бывали. Возвращение домой откладывалось на неделю в связи с заходом на Енисей, в Дудинку.

² Федеральное государственное учреждение «Аварийно-спасательная служба по проведению подводных работ специального назначения» создано в соответствии с постановлением Правительства РФ от 28 июня 2001 г. № 486 «О совершенствовании деятельности по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на подводных потенциально опасных объектах» и приказом МЧС России от 28 июня 2001 г. № 347 «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 28.06.2001 г. № 486». URL: http://www.mchs.gov.ru/ministry/?SECTION_ID=2331 (дата обращения: 15.02.2011).

Через четыре часа, поблагодарив за помощь и гостеприимство, «Неотразимый» ушел на запад. Мы продолжали стоять.

Уже через сутки строительные материалы для новой станции были отправлены на берег, объем их немалый – 97 тонн. Но «оживить» базу за это время, естественно, не удалось. Пока еще не могли строители и гидрографы ни обогреться, ни нормально питаться, ни отдохнуть на острове. И потому директор предприятия «Севервостокстрой» Анатолий Шуманов дал запрос в Москву на обеспечение «Михаилом Сомовым» работ сроком до пяти суток. Задание государственное, стратегически важное, и потому «добро» было получено. Наверняка учитывалось, что «Севервостокстрой» имеет многолетний опыт работы в Арктике. Судовой экипаж, казалось бы, должен простаивать. Нет, безделье – слишком большая роскошь. Решили, что моряки займутся комплектацией груза. Сказано – сделано. До самого отхода бригады поднимали груженные контейнеры из трюма, с помощью понтона и баржи перевозили их на кормовую палубу, поближе к вертолету. На их место ставили пустые, каких после выгрузки на станциях Карского моря скопилось на корме уже десятка три. Процесс длительный и трудоемкий, но, пробуя разные варианты, на судне-снабженце убедились, что иначе еще хуже. Работы велись круглосуточно, ночью для перетяжки плавсредств вдоль борта было достаточно палубного освещения. Строители уложились в оживлении станции за четыре дня. Но до полной ее готовности было очень далеко. И значит, те, от кого зависел ввод в эксплуатацию корректирующего центра системы ГЛОНАСС, остались на острове Андрея. Для нас, наконец, прозвучала долгожданная команда «Вира якорь!». НЭС «Михаил Сомов» направился в устье реки Лены, в порт Тикси.

В советское время к востоку от полуострова Таймыр судам Мурманского морского пароходства возить грузы снабжения не доводилось. Обеспечением «точек» моря Лаптевых занимались два десятка судов Северо-восточного управления морского флота, портом их приписки был Тикси. Кроме того, на перевозках по рекам Индигирки, Яны, Колымы интенсивно работали речники Ленского пароходства. Если бы не «Михаил Сомов» с экспедицией «Арктика-2000» на борту. Это был первый рейс научного судна. Нас провожал губернатор Анатолий Ефремов³, отход помню плохо. Оркестры, флаги, здравицы – это для отправляющихся на Север столичных академиков, докторов наук, профессоров. Экипаж боролся с земными трудностями, которые появлялись одна за другой. Пароход простоял у причала больше года, и даже далекому от техники человеку известно – механизм ломается, когда не работает. Но главная проблема – кадровая. Моряки, принявшие «Сомова» от питерцев, не ходили на такого типа судах. Другая категория плавсостава – бывшие речники и рыбаки, выпускники школ и училищ имели смутное понятие еще и о своих обязанностях. Но алкоголем, чего греха таить, запаслись, и это тоже было огромной проблемой для состава. Совсем немного времени прошло, и экипаж научился всему. Море заставило. Ну, к примеру, куда б мы делись, если в какой-то момент перестали функционировать галюны. Никто, разумеется, курсы сантехников не заканчивал. А еще ремонтировали на ходу

³Ефремов Анатолий Антонович (30 января 1952 - 13 октября 2009) – глава администрации Архангельской области с 1996 по 2004 год

генераторы, латали трубопроводы, вооружали грузовые стрелы, и еще выполняли массу других работ. Экспедиция проехала-прокатилась по Белому, Баренцеву, Карскому морям практически без остановок. На двое суток задержались на Енисее и только потому, что Норильск для столичных гостей оказался на редкость хлебосольным. Из Тикси они отправилось по домам уже самолетом. Но и тогда судовой экипаж не мог вздохнуть с облегчением. Началась основная работа – снабжение полярных станций. Снова мореходы столкнулись с тем, чего не ждали: с тяжелым физическим трудом. Перевозка мелких партий груза к далеким островам, перегрузка на необорудованный берег занимали много времени и сил. Некоторые откровенно капризничали: «Мы грузчиками не нанимались!». Приходилось убеждать, что мы не грузчики, а экипаж экспедиционного судна, и это наша работа.

Ровно десять лет прошло. За это время НЭС «Михаил Сомов» прошел по арктическим морям 128 тысяч миль. В заполярные поселки и на метеостанции доставлено более 40 тысяч тонн самого различного груза. Число полярников и членов экспедиции, ставших пассажирами «Михаила Сомова», превысило две тысячи человек. Сильно изменился и плавсостав. Качественно изменился. Тогда многие сразу после рейса или чуть позже списались, ушли работать в торговый флот или освоили береговые профессии.

Но семеро из того, первого состава экипажа остались верны Арктике и «Михаилу Сомову». Как в передовицах писали – костяк. С каждым годом он прирастает добросовестными и грамотными людьми. О капитане Юрии Настеко и втором штурмане Романе Корепове уже говорилось. Следующий, согласно судовой роли, – старший электромеханик Олег Уханов. Волевым решением руководства СУГМС его за день до начала рейса перевели сюда с транспорта «Мангазея». Если бы Олег Анатольевич настаивал, наверное, вернулся обратно, где рейсы вдоль Европы – норма. Нет, не захотел. В должности четвертого механика начинал работать на судне нынешний второй механик Александр Емельянов. Второй электромеханик Александр Скрипов был в 2000 году судовым электриком. Также рядовым в машинной команде был сегодняшний четвертый электромеханик Алексей Зиновьев. «Михаил Сомов» для них – начало трудовой биографии. На должности старшего моториста, как и прежде, работает моряк-ветеран Михаил Дорохин. И трудно сказать, специальности шкипера баржи, грузового лебедчика, которые он освоил, являются смежными или основными.

Главный механик Алексей Страдаев сменил на судне «питерского» коллегу в 2006 году, а еще рейсы на Балтику под иностранным флагом на ледяные просторы под белоголубым вымпелом гидрометслужбы России. Третий механик Андрей Чуркин и третий электромеханик Владимир Иванов пришли на судно почти одновременно девять лет назад, после окончания «мореходки». За плечами у боцмана Петра Титова до прихода на судно в 2005 году было участие в зверобойном промысле на льду Белого моря и рейсы в Баренцевом море на рыбопромысловом траулере. Буфетчица Евгения Бурьян просто пришла в отдел кадров СевУГМС шесть навигаций назад, прочитав объявление «Требуется...». Самый «взрослый» в экипаже радиоэлектроник Карачевский – ему 62 года. Также шесть лет назад Константин Кузьмич был переве-

ден сюда с НИС «Иван Петров», где работал начальником судовой радиостанции. Все остальные из сорока членов экипажа молоды, если не возрастом, то плавательским стажем.

Как-то однажды капитан признался, что в начале каждой навигации НЭС «Михаил Сомов» напоминает учебно-тренировочное судно. Техническая учеба, тренировки на рабочем месте, отработка действий по тревогам – вот основная забота старшего комсостава. До тридцати процентов экипажа – новички. Во втором рейсе парни начинают что-то понимать, в третьем, как правило, становятся равными. Потом наступает зима, отстой судна или ремонт. Во время стоянки заработок у моряков гидромета гораздо меньше, чем в море, особенно эта разница заметна у рядового состава. Объяснение простое: СУГМС – бюджетная организация, оплата труда согласно тарифной сетке. Давно сказано, рыба ищет – где глубже, человек – где платят... Весной на свободные места приходит зеленая молодежь, а еще через год все повторяется.

Подошла к концу третья неделя рейса № 3, то есть среди новичков «зеленых» уже не осталось. Мы приближались к порту Тиски. Было известно, что к причалу нам не подойти из-за большой осадки. Вертолет заберет с местной метеостанции шесть пассажиров, сотрудников «Полярного фонда» и журнала «Сафари». Груз-42 контейнера со свежими продуктами, предназначенными для горожан, снимет речной теплоход прямо на рейде. И грузополучатель обязуется с максимально возможной скоростью вернуть порожние контейнеры обратно. Переговоры с портовыми властями закончились обнадеживающей фразой: «В воскресенье порт не работает, но для вас сделано исключение». Еще бы: неужели в глухой окраине далекой Якутии при дефиците овощей и фруктов, могло быть иначе?

Ночью 27 сентября, погрузив обратно порожние контейнеры и приняв на борт пассажиров, «Михаил Сомов» вышел из бухты Тикси. Началась часть рейса, в котором грузовые работы для полярных станций Якутии совмещались с экологическими, научные исследования на Новосибирских островах – с историко-культурными. С выходом судоводительский состав занялся «проработкой перехода». Третий штурман разложил на столе новенькие навигационные карты. Никогда еще научно-экспедиционное судно не бывало в этих краях. Названия – острова Новая Сибирь, Ляховские и Котельный, проливы Лаптева, Колымский и Санникова встречались лишь в записках первопроходцев Арктики. Теперь здесь предстоит пройти нам. Ледовая карта, полученная накануне, показывала, что нет серьезных препятствий, чтобы обогнуть Новосибирские острова с севера. Новость привела в восторг членов экспедиции: со времени существования Севморпути этим маршрутом смогли пройти всего несколько судов. Нам, судоводителям, добавил заботы неприятный факт – огромные пространства на морских картах были без указания глубин, без характеристики грунта, очертания некоторых островов нанесены пунктиром. Нас давно убедили, что мир достаточно изучен и белых пятен на земном шаре просто нет. Оказывается, что есть. И «Михаилу Сомову» выпало не только пройти по ним, а в меру технической оснащенности эти пятна стереть.

До мыса Кигилях, крайней западной точки Большого Ляховского острова, шли по спокойному, как зеркало, морю. Не останавливаясь, выполнили задание Якутского центра гидроме-

теорологии – вертолетом передали на полярную станцию 40 бочек топлива. Затем наш «Миг-8» на несколько часов исчез за горизонтом. Сотрудники «Полярного фонда», Института Арктики и Антарктики, Академии наук обследовали остров: у каждой группы была своя обширная программа. На другой день состоялся такой же вылет и в том же составе, но уже возле острова Котельный. Нежданно-негаданно получили еще одно задание от Тиксинского УГМС⁴ – на обратном пути снять с метеостанции «Мыс Каменный» группу специалистов, монтировавших аппаратуру спутниковой навигации. Начальник экспедиции переадресовал запрос руководству в Архангельск. Заметил: «Как и в западном секторе Арктики, здесь тоже не ходят по расписанию пассажирские лайнеры. Надо помочь коллегам». А люди науки тем временем считали белых медведей и тюленей, исследовали почву и растительность, искали следы давних экспедиций и описывали состояние недавно покинутых поселений.

Первого октября наш пароход оказался у самого северного из островов архипелага с нерусским названием Бенетта. Гораздо больший, чем изучение флоры и фауны, интерес остров представлял для историков Морской арктической комплексной экспедиции. Ее руководитель Петр Боярский⁵ задолго до подхода к его берегам рассказывал: «В начале прошлого века многие путешественники были одержимы идеей отыскать легендарную Землю Санникова. В 1902 году на шхуне «Заря» к Новосибирским островам отправилась полярная экспедиция, которую возглавил Эдуард Толль. Добравшись до 76-й широты и встретив непроходимые льды, Толль с тремя соратниками отправился в путь на собаках. Шхуна осталась на зимовку у берегов Таймыра. Полярные первопроходцы добрались до острова Бенетта. Отсюда они, поняв, что продовольствия на долгую зиму не хватит, отправились к матерiku. Больше их никто не видел. Известия с последней стоянки получили его товарищи, начавшие через год поиск пропавшей экспедиции. Записка «для ищущих нас» была найдена в ящике среди остатков избушки-зимовья».

Вертолет, забравший экспедицию на берег, приземлился именно в том месте, где, согласно старинным записям, находилась стоянка Эдуарда Толля. Под плотным снежным покровом исследователям удалось найти только разрушенную землянку. Обломки плавника – часть деревянной стены – мы взяли на судно как память об экспедиции. С нашим возвращением из рейса они станут музейными экспонатами.

Как только вертолет вернулся назад, продолжили плавание. Но как оно было не похоже на обычный морской переход! Курс на карте проложен так, чтобы пароход как можно ближе находился к галсам, когда-то выполненным промерной партией. Кривая маршрута, делая полукруг, подходила вплотную к острову Жохова, затем спускалась на юг к устью Индигирки. И все-таки трижды мы прошли по белым пятнам, неотрывно следя за показаниями эхолота,

⁴ Тиксинский филиал федерального государственного учреждения «Якутское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды»

⁵Боярский Петр Владимирович - канд. физ.-мат. наук (1973), д-р ист. наук (1998), член Союза писателей России; научный руководитель с 1986 года Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ), заместитель директора Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва с 1992года, почетный полярник. URL: <http://hghltd.yandex.net/yandbtm?fmode=inject&url=http%3A%2F%2Fwww.heritage-institute.ru%2Findex.php...=0> (дата обращения: 27.01.2011).

фиксируя и нанося на карту глубины. Первыми, конечно, быть приятно, но не хотелось, чтобы одну из мелей, как это принято на флоте, назвали именем Сомова. Надо сказать, что этим делом в глухих закоулках Восточно-Сибирского моря занимались не только мы. Суда Архангельской гидробазы⁶ «Петр Котцов» и «Иван Киреев» делали промеры к востоку от Новосибирских островов всю навигацию, и благодаря гидрографам неизвестных зон стало меньше. Со всем непонятно, почему среди них оказался панамский «научник» «Zefir-1» с сейсмическим кабелем за кормой⁷. Известно, чтобы иностранному судну зайти в наши арктические воды, необходимо правительственное распоряжение. А еще мы хорошо знали, что пять гидрографических судов стоят в Архангельске без работы.

На седьмые сутки, наконец, добрались до Чукотки: миль за тридцать увидели высокий скалистый мыс. Прочли на карте – Шелагский. Возле метеостанции Валькаркай, расположенной поблизости, сделали остановку только для того, чтобы вертолет забрал с берега еще четверых работников Врангелевского заповедника. До конечного пункта трансарктического рейса оставалось каких-то двести миль. Об одиноком острове, затерявшемся между северным полюсом, Аляской и Чукоткой, на судне не переставали говорить с самого выхода из Архангельска. Но первое, что приходило в голову при слове «Врангель» - ...песня. Видимо, в годы гражданской войны ее часто пели, если и сегодня помним: «Белая армия, черный барон снова готовят нам царский трон». «Нет», - вновь и вновь объяснял профессор Боярский. - «Это совсем другой Врангель». В 1820 году Русским правительством была организована экспедиция по Чукотке. Руководил ею лейтенант Фердинанд Врангель. За несколько месяцев он прошел на оленях и собаках по чужой в то время для России территории, определял координаты приметных мысов, гор, устьев рек, делал зарисовки, вел дневник. И добросовестно переписал слова эскимосов о том, что в летнее время с полуострова Якан за морем видны горы. Более того, лейтенант Врангель взял на себя смелость нанести неведомую землю на карту. Атлас северных земель, составленный по результатам нескольких экспедиций (и Врангеля в том числе), получил распространение в Санкт-Петербурге, потом и в Европе. В 1867 году американское китобойное судно подошло к острову на 15 миль. Предположение о существовании острова получило подтверждение, а остров - название Врангеля. В 1911 году пароход «Вайгач» высадил на остров людей, здесь был поднят российский флаг. Но китобойные и рыболовные суда разных стран еще долго ходили сюда. Браконьеры охотились на воде и берегу, пользуясь тем, что остров был необитаем. Только в 1926 году в единственном пригодном для жилья месте было

⁶ Архангельская гидробаза ФГУП «Гидрографическое предприятие» располагает специализированными гидрографическими судами и обслуживает район трассы СМП от Новоземельских проливов до пролива Вилькицкого, выполняет весь комплекс гидрографических и лоцмейстерских работ с использованием современных технических средств и технологий. URL: <http://www.hydrobase.arh.ru/historyr.htm> (дата обращения: 27.01.2011).

⁷ Россия, обладающая самой большой площадью шельфа, существенно отстает от мирового рынка по уровню морской разведки. Если Норвегия за последние 20 лет пробурила на Арктическом шельфе 1500 скважин, то Россия - всего 58. ОАО «Дальморнефтегеофизика» базирующееся на Сахалине, имело когда-то более 10 специализированных судов. В 2007 году на балансе компании числилось всего два судна: «Зефир-1» и «Ориент эксплорер». URL: <http://www.zrpress.ru/dk/2007/6/19950/?print=Y> (дата обращения: 27.01.2011).

организовано поселение эскимосов, первым представителем советской власти стал 25-летний Георгий Ушаков.

За три года жизни на острове он сделал описание берегов, провел метеорологические, гидрографические, ледовые наблюдения. На карте острова и сейчас можно прочесть названия, данные молодым губернатором: гора Советская – 1095 метров, Мамонтовая – 850 метров. Люди в поселке на берегу бухты Роджерс жили до 1994 года. Здесь были магазин, больница, почтовое отделение. Населенный пункт носил имя основателя – Ушаковский.



5 октября НЭС «Михаил Сомов» после 30-суточного плавания достиг цели – острова Врангеля. Пройдено шесть морей, позади остались 4080 миль. Но торжественности в событии не чувствовалось. Встали на якорь на траверзе бывшего поселка. Тут же на ходовом мостике спланировали работы по выгрузке. И снова по судну раздалось: «Грузовой бригаде выйти на кормовую палубу!». Единственное отличие – штурман, нанося на карте место, объявил: мы в другом полушарии, на 178 градусе западной долготы. А еще смутила фраза, сказанная директором заповедника Груздевым, о том, что на остров запрещено привозить любое оружие, «... потому что шуметь нельзя». Мол, животные в заповеднике живут в гармонии с природой. Дискуссия на тему – считать или нет ракетницу огнестрельным оружием, закончилась в пользу грузовой бригады: отпугивать медведя все равно придется, а к людям он тянется не из любопытства. Моряки загрузили в фюзеляж вертолета первую партию груза, устроились внутри сами, прихватив и ракетницы – все же спокойнее. Груза на остров Врангеля мы привезли много: живые балки для возобновления работы метеостанции, автотехнику для нужд заповедника, а также продукты и топливо. Всего – 165 тонн. И значит, работать на острове не день, не два.

Снова первое, что увидели на берегу, был медведь. Но теперь любопытных, желающих взглянуть на экзотику Арктики, не нашлось. Насмотрелись за месяц, как издали, так и вблизи. В научно-популярных книгах остров Врангеля называют родильным домом белых медведей, и экологи, полетав вдоль берега, над заснеженными долинами и сопками, подтверждали – на небольшом участке суши встречалось до полусотни особей. А еще остров известен тем, что здесь в естественных условиях обитают овцебыки, белые гуси, полярные совы. Фауна острова изучена слабо, ученые-биологи использовали редкую возможность побывать в заповеднике с утра до позднего вечера. Особо радовало то, что все пять суток стоянки над «островом туманов», как написано в лоции, стояла ясная с легким морозом погода. Побывать на краю земли Государства Российского хотелось и тем, в чьи обязанности не входили работы на берегу. Разрешение слетать на остров получили многие – даже повара, но при условии, что это не помешает выгрузке. Впечатления от визита были разные, но все сходились в одном – грязная свалка, устроенная покидавшими остров жителями, и сегодня портит пейзаж. Мягкие бочки из-под ГСМ вперемешку с остатками мебели, ломаной посудой, рваной одеждой заполнили берег бухты на всем ее протяжении. Контрастом к свалке выступали три десятка пока еще добротных домиков, стоящих ровными рядами поодаль. Когда закончится строительство новой метеостанции, поселок оживет вновь, но такого количества постоянных жителей здесь уже, похоже, не будет.

10 октября, завершив первый этап рейса, «Михаил Сомов» отправился обратно на запад. Работы, связанные с северным завозом навигации 2010 года, продолжались. На полярных станциях, где НЭС «Михаил Сомов» уже побывал, предстояла выгрузка топлива. В количестве гораздо большем, чем продукты, в условиях гораздо суровее, чем осенью. Но первая работа судна, вызвавшая ажиотаж в СМИ, выходила за рамки привычной – транспортировка десяти овцебыков в Певек. Оттуда полярные животные самолетом отправятся в Москву, в столичный зоопарк. Следующая тоже не связана с основной: снять с острова Котельный, доставить в порт Тикси полярников, которые, если б не мы, рисковали остаться там на зимовку. Потом, уже в проливе Вилькицкого, произведут ремонт внезапно прекратившей работу автоматической метеостанции острова Русский. В Карском море будет выполнена поисковая операция. Она, к сожалению, закончилась трагическим известием – два гидрографа с мыса Стерлигова погибли, сбившись с дороги в пургу. Кроме того, «Михаилу Сомову» от Певека до Ямала лед был серьезным препятствием. Нас ждали сжатия и обледенения, проводки и буксировки ледоколами «50 лет Победы» и «Вайгач». Будет короткая, которая так и не стала передышкой, стоянка на Диксоне. В ноябре предстоит второй этап рейса – обеспечение поселков, погранзастав, метеостанций топливом на долгую зиму. В начале декабря судно-снабженец вернется в Архангельск. И до самого конца рейса как свидетельство признания труда моряков будет судовая радиостанция принимать благодарности, идущие из Арктики, с пожеланиями семи футов под килем, легкого льда и счастливого плавания.

По официальному сообщению пресс-службы Северного УГМС, «3 декабря 2010 года во второй половине дня в Архангельск из трехмесячного арктического рейса Архангельск – Амдерма-Тикси – Певек - Архангельск вернулось научно-экспедиционное судно Северного УГМС «Ми-

хаил Сомов». Впервые за многие годы судно Северного УГМС прошло Севморпутем из Архангельска до Чукотки и обратно, преодолев почти 10 тысяч морских миль или 18 тысяч километров. На 30 станций Росгидромета в Арктике доставлено 1,5 тысячи тонн топлива, бензина, масел; 300 тонн продовольствия; 10 тонн хозяйственных товаров, спецодежды, приборов, оборудования; строительные материалы для ремонта ОГМС имени Е.К.Федорова (мыс Челюскин). Экспедиция была всеобъемлющей, многоцелевой, социальной. В якутский поселок Тикси, жители которого остро нуждались в продуктах первой необходимости, «Михаил Сомов» привез 120 тонн продовольствия, в чукотский город Певек – 130 тонн различных продуктов. На остров Андрея доставлена контрольно-корректирующая станция системы «ГЛОНАСС», бригада строителей и пять полярников ФГУ «Гидрография», модули для строительства служебно-жилого здания станции; на остров Врангеля - модули для нового здания гидрометеостанции Чукотского УГМС. С помощью вертолета Второго архангельского авиаотряда, базировавшегося на «Михаиле Сомове», был проведен монтаж модульных станций. Во время рейса «Михаила Сомова» в арктические подразделения Северного УГМС доставлено, а также установлено на них новое современное оборудование: на метеостанции Белый Нос (НАО, Баренцево море) - автоматизированный актинометрический комплекс и автоматизированный метеорологический комплекс; на Диксоне - автоматизированный метеокomплекс. На судне работали экспедиции Северного УГМС, Арктического антарктического научно-исследовательского института Росгидромета, Института проблем экологии и эволюции им. А.Н. Северцова (по изучению популяции белых медведей), Института культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева (МАКЭ). В сентябре-октябре «Полярный фонд» депутата Госдумы Артура Чилингарова обследовал на «Михаиле Сомове» свалки промышленных отходов Новосибирских островов. С острова Врангеля в город Певек «Михаил Сомов» доставил десять телят овцебыков, которые в дальнейшем были переправлены в Московский зоопарк через Владивосток. «Память Российской Арктики» - так называется совместный проект Северного УГМС, Русского географического общества и Морской арктической комплексной экспедиции Института культурного и природного наследия имени Лихачева. Во время высокоширотного рейса «Михаила Сомова» на островах Российской Арктики установлены памятные знаки полярным первопроходцам: на острове Геркулеса – в память об экспедиции Русанова, на острове Беннетта - в знак памяти об экспедиции Эдуарда Толля, на острове Врангеля - Георгию Ушакову и первым поселенцам острова⁸. Таковы официальные обобщающие итоги этого уникального трансарктического рейса, совершенного в 2010 году⁹.

Рецензент – Вертешин А.И.,
доктор политических наук, доцент

⁸ Сухановская Т. Пресс-служба Северного УГМС: «10 тысяч морских миль прошел «Михаил Сомов» до Чукотки и обратно». URL: <http://www.meteorf.ru/rgm3d.aspx?RgmFolderID=a4e36ec1-c49d-461c-8b4f-167d-20cb27d8&RgmDocID=964c6d7d-b10f-4858-9cfe-658a5cf5c1f1> (дата обращения: 27.01.2011).

⁹ Все опубликованные в статье фото предоставлены журналу автором В.П.Соколовым.