

ЭКСПЕДИЦИИ И ПУТЕШЕСТВИЯ

НАД ЮЖНЫМ ПОЛЮСОМ

ПОЛЕТ ИЗ МИРНОГО В МАК-МУРДО¹

В. А. Бугаев, Е. И. Толстиков

Третья советская комплексная антарктическая экспедиция



Снежное море с волнами заструг * Маршруты Амундсена и Скотта * Шесть полюсов Земли * Над столовыми вершинами * Гигантские ледяные реки * Радужный прием * На мысе Хижины * Самолеты на Южном полюсе * Изучение Антарктиды продолжается

Все глубже проникают советские ученые в тайны ледяного материка. Тысячи километров прошли санно-тракторные поезда, наши полярники ведут наблюдения на полюсе холода Земли и на полюсе относительной недоступности. Но впереди Южный полюс, столь далекий от Мирного — основной научной базы исследования труднодоступной Восточной Антарктиды.

Мы давно стремились к географическому полюсу, чтобы с воздуха осмотреть обширные пространства материка, провести барометрические определения высот и установить возможность продвижения санно-тракторных поездов по снежной пустыне. Это позволило бы сомкнуть у полюса большой фронт исследований, проводимых учеными разных стран.

Но беспосадочный полет от Мирного к полюсу с возвращением в Мирный был невозможен из-за недостаточного радиуса действия имевшегося у нас самолета ИЛ-12. Расчет показал, что полеты можно осуществить, если произвести посадку на американской станции Мак-Мурдо на берегу моря Росса и, заправив там самолет, вернуться в Мирный. Зимовавший в Мирном американский синоптик Мортон Рубин помог нам связаться с руководителем американских работ в Ан-

арктике адмиралом Дюфеком, и вскоре мы получили ответ, что американские зимовщики будут рады принять самолет и экипаж при посадке в Мак-Мурдо. Лучшее время — между 15 октября и 15 ноября 1958 г.

Началась подготовка к полету. Надо было облетать новые моторы, определить расход горючего.

Лететь решили по маршруту Мирный—Советская—Южный полюс—Бирдмор—Мак-Мурдо.

Наконец все готово. Американцам сообщены сроки вылета, пролета над полюсом и время прибытия в Мак-Мурдо. Радисты договорились о радиообслуживании полета.

Вскоре из Мак-Мурдо поступил первый прогноз. Погоду предсказывали хорошую. Наши синоптики также заверили, что условия для полета благоприятные. 24 октября мы идем па припай, где стоят самолеты. Главный инженер авиаотряда Н. В. Бердников докладывает, что к полету все готово. Жители Мирного собрались около самолета, чтобы нас проводить.

КУРС НА СОВЕТСКУЮ

Ровно в 8 час. 00 мин. по Гринвичу тяжело нагруженный самолет после продолжительного разбега отрывается от аэродрома. Напряженно гудят моторы, бензина взято мак-

¹ См. «Природа», 1959, № 4, стр. 63—70.

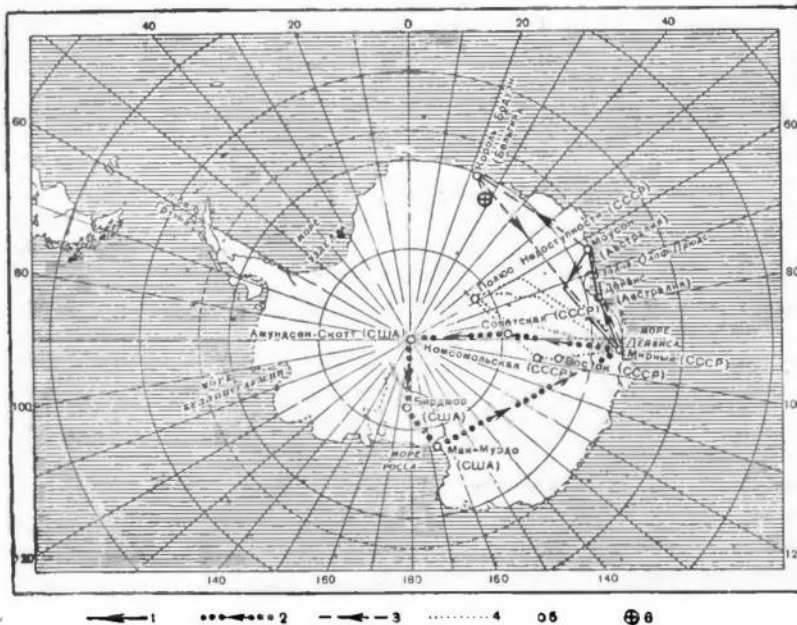


Схема наиболее значительных перелетов ИЛ-12 под командованием В. М. Перова над Антарктидой: 1 — в Моусон, 2 — в Мак-Мурдо, 3 — для спасения бельгийских полярников, 4 — на Полюс Недоступности, 5 — полярная станция, 6 — место, где были обнаружены бельгийские полярники

симальное количество. Ведь нам предстоит пролететь 14—16 часов.

Итак, мы в воздухе над Мирным, набираем высоту. На левом кресле летчик В. М. Перов, на правом — В. В. Афонин, у штурманского стола Б. С. Бродкин, радист Н. Г. Зорин и бортмеханик Б. А. Ефимов. Биолог В. М. Макушок летит в качестве переводчика.

Отсчитываем приборы через каждые 5 минут. Курс — 162° , прямо на Советскую. Слева под нами видны следы тягачей. Это шли санно-тракторные поезда. Последний из них вышел из Мирного только вчера. В его составе шесть тяжелых тягачей и один вездеход «Пингвин». Постепенно наши курсы расходятся — поезд идет через Пионерскую. Видна зона трещин, которые почти все занесены снегом. В этом районе для наземного транспорта имеется узкий проход.

Ясно, легкая дымка, у двухсотого километра слабая болтанка. Вокруг расстилает-

ся белое снежное море с волнами заструг¹ и зыбью надувов. Белая мгла. Она слепит. Без светофильтровых очков смотреть трудно. В сплошной белизне невозможно отметить линию горизонта. Штурману трудно держать курс. Единственный ориентир — солнце, края которого расплываются в ослепительно-серебристой мгле.

Радист держит связь со всеми нашими станциями. Перед вылетом сообщили, что начинается магнитная буря, может быть неустойчивой радиосвязь. Это неприятно. Без радиосвязи труднее выполнить намеченный маршрут. Однако пока все станции слышны. Мак-Мурдо через Мирный просила регулярно сообщать о нашем местонахождении. Мы ежедневно сообщаем координаты, погоду, курс. Эти телеграммы Мирный передает в Москву и в Мак-Мурдо.

В 12 час. 05 мин. московского времени впереди показалась облачность, напоминающая горы. Это в том месте, где на картах стоит надпись «Горы, виденные в 1947 году». Еще участники Первой советской антарктической экспедиции, летая над этим районом, установили, что гор здесь нет. Вероятно, в тот год облачность была принята за горы.

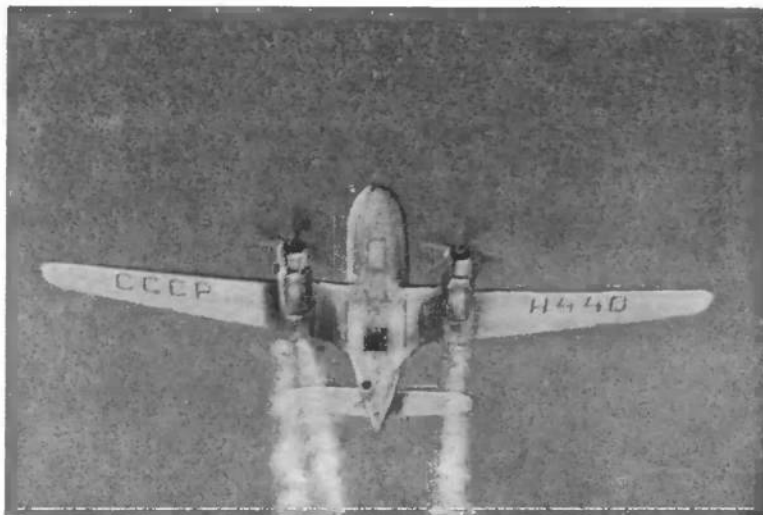
Погода ясная, дымка. Напряженно работает штурман — ему нужно точно вывести самолет к Советской. Температура воздуха постепенно понижается — сейчас она $29-33^\circ$. Под нами заструги двух направлений: $80-260^\circ$ и $120-300^\circ$. Они указывают на преобладающее направление ветра. Встречаются небольшие надувы.

¹ Заструги — гряды из сухого сыпучего снега, образующиеся под действием ветра; по их ориентации можно судить о направлении преобладающих ветров. Поэтому наблюдение с самолета за направлением заструг имеет большое значение.

Ясное небо принимает фиолетовый цвет, только на горизонте он постепенно переходит в светло-голубой. Нигде и никогда мы еще не видели такой красивой расцветки неба.

Самолет летит на высоте около 4 тыс. м. Изредка некоторые из нас надевают кислородные маски. Около 14 час. 00 мин. московского времени проходим траверз «Комсомольской» — он остается в 210 км восточнее. Вскоре заструги принимают направление 90° — 270° и 230° — 50° . Температура воздуха опустилась до -37 — -38° . У поверхности земли она еще ниже и доходит до -50 — -55° . В 15 час. 30 мин. московского времени на горизонте показалась Советская. Штурман точно вывел самолет. Через две минуты проходим станцию. Не снижая высоту, Перов покачивает самолет — приветствуем. В ответ в небе появляются разноцветные ракеты, видим зимовщиков, усиленно машущих руками. На станции одно большое здание, состоящее из пяти балков, соединенных общим помещением. Последнее используется под кают-компанию. Балок — это домик на санях, на Советской помещение каждого домика имеет площадь 10—20 м². В первом балке — аэрологический кабинет, здесь же живут аэролог, механик и врач; во втором — радиорубка, метеокабинет, живут начальник станции и радист. Напротив балок-камбуз и холодный балок-склад. Поперек станции стоит балок электростанции. Отдельно от главного сооружения станции располагается аэрологический павильон. Видны дватягача и сани. Хорошо укатана полоса для лыжных самолетов. Здесь, на новом полюсе холода земного шара зимовали наши товарищи.

За Советской резко понизилась температура воздуха: -40 — -42° . Заструги направлены 120 — 300° . Здесь еще никогда не был человек. Что мы встретим? Будут ли горы и трещины, какие высоты? Пока поверхность однообразна, местность постепенно повышается. В 300 км от Советской пролетаем самую



Самолет ИЛ-12, на котором был совершен перелет через полюс, в воздухе. Сфотографировано на станции Восток

высокую точку — ледяной щит поднимается на 3745 м над ур. м. Заструги теперь большей частью ориентированы в направлении 330 — 150° , и лишь меньшая 180 — 360° . На горизонте облака, поверхность — волнистая.

В 16 час. 50 мин. московского времени в 1678 км от Мирного механик и радист перекачали бензин из бочек, стоящих в фюзеляже, в баки самолета. Шесть бочек выброшены с самолета через открывающийся в дне фюзеляжа люк. Итак, здесь остались следы нашего полета.

Поверхность становится ровнее. Но она чередуется с районами беспорядочных заструг. Появились перисто-слоистые облака. Дымка. В 16 час. 55 мин. поземок, его направление 225° . Не вызван ли он сточным ветром с самого высокого места антрактического плато? Высота по альтиметру 4300 м, дыхание затруднено. На пол упал карандаш, один из нас нагнулся, чтобы его поднять, — сильная одышка, дыхание восстанавливается в течение нескольких минут. В ходу кислородные приборы. Захотелось есть, включена газовая плита. Куриный суп, ножка курицы и в центре Антарктиды не потеряли свой вкус.

Облачность исчезла. Ясно, видимость хорошая. Из Мак-Мурдо передали об ухудшении погоды; видимость в районе станции

снизилась, над морем туман. В плохую погоду приходить нам в Мак-Мурдо нельзя, трудно будет садиться. Еще можно думать час — полтора и решать, лететь ли дальше на юг, или возвращаться в Мирный. Посылаем запрос о перспективах погоды нашему синоптику П. Д. Астапенко в Мак-Мурдо. Через час ответ: погода будет приличная. Колебания кончились — летим вперед.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ПОЛЮС

Под нами все та же ледяная пустыня. Перекачали последние бочки бензина и выбросили их в 2362 км от Мирного, не доходя 252 км до полюса. Температура воздуха постепенно повышается и сейчас она — 34—35°. Вновь появились перистые облака, усиливается дымка. Вот она становится густой. Час тому назад связались с радиостанцией Южного полюса. Нас запросили, когда будем проходить полюс. Сообщили время, но выясняется, что скорость самолета меньше расчетной. Штурман часто «ловит» солнце, что-то считает по линейке и уверенно заявляет, что полюс еще не прошли. Шутим: полюс — точка и ее можно пролететь стороной. Кто-то кричит, что при такой видимости можно зацепить земную ось. У радиостанции Южного полюса просим привод. Но он плохо слышен, станция имеет ограниченную мощность, а антенна ориентирована на Мак-Мурдо. Только за 5 минут привод срабатывает. Выясняется, что идем точно.

На лицах у всех напряжение, какое-то

необычное чувство охватывает всех. Ведь скоро Южный географический полюс. Впервые на нем в 1911 г. побывал Амундсен, который добрался сюда от побережья моря Росса на собаках. Этот полярный исследователь опередил англичанина Скотта на один месяц. Скотт шел из района залива Мак-Мурдо к полюсу на пони и пешком. Не дойдя на обратном пути до базы, все участники этого труднейшего похода и сам Скотт погибли. Перед началом Международного геофизического года в ноябре — декабре 1956 г. американцы с помощью авиации организовали на полюсе станцию, назвав ее Амундсен-Скотт. Груз сбрасывали с самолетов. 800 т за 61 рейс тяжелых самолетов «Глоб Мастер». Сюда летают из Мак-Мурдо лыжные самолеты СИ-47.

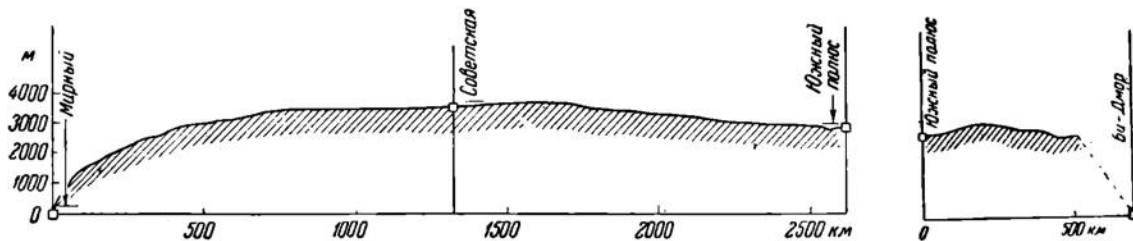
Наш самолет снижается до бреющего полета, и вот сквозь мглу видим станцию Южный полюс. Совсем низко, чуть не задевая мачты, самолет делает над станцией круг, затем второй. Мы видим то, о чем читали. Станция построена в 900 м от полюса. В точке полюса выложен круг из бочек, в центре которого стоит мачта с американским флагом. Станция занесена снегом. Бросается в глаза купол локатора, сделанный из водонепроницаемого материала. На полюсе — пять основных зданий: кают-компания, радиостанция, жилой дом, научное здание (камера полярных сияний, холодная лаборатория и др.), газгольдерная и наблюдательный пункт, электростанция и гараж. Все здания покрыты общим брезентом, есть подснежные ходы. Один тоннель ведет к магнитным установкам, другой служит запасным входом. Видны следы тракторов.

На станции зимует 17 человек, из них 9 ученых и 8 вспомогательных работников. Пока мы делали круги, росло число встречающих, приветливо машущих руками и пытающихся сфотографировать самолет. «Сделаем еще один круг для американских зимовщиков, — говорит Перов, — пусть снимут самолет», и со свойственным ему мастерством прошел над головами группы зимовщиков, вновь набирая высоту.



Американская станция на Южном географическом полюсе.
Снято с самолета ИЛ-12 24 октября 1958 г.

Фото Е. Толстикова



Профили поверхности Антарктиды по линии Мирный — Советская — Южный полюс и Южный полюс — Бирдмор (на профиле Би-Дмор)

Некоторые из нас побывали над Северным полюсом, а потому радость полета над Южным была особенно велика.

Невольно появилась мысль: а сколько полюсов есть и сколько из них мы повидали? Оказалось, что некоторые из находящихся на самолете побывали на шести: на Северном географическом полюсе и полюсе относительной недоступности Северного Ледовитого океана; в Южном полушарии наша экспедиция работала на четырех: в районе геомагнитного полюса; полюса относительной недоступности, географического полюса и, наконец, в районе открытого нашими внутриконтинентальными станциями нового полюса холода земного шара.

Штурман и летчик обсуждают, по какому меридиану лететь? В самом деле, странно: повернув от полюса, наш курс, куда бы мы ни полетели, был на север. Из всех направлений штурман выбрал нужный нам север, и мы пошли к Мак-Мурдо.

Итак, наиболее интересный участок маршрута пройден. От Советской до полюса ровное плато. В 307 км к югу от Советской — самое высокое место — 3745 м; далее плато постепенно снижается к полюсу, достигая здесь высоты 2800 м. Результаты наших измерений совпадают с определением высоты полюса американцами. На пути от Советской до географического полюса нет трещин, следовательно, наземный транспорт может продвигаться и проводить сейсмические работы. Отойдя от Южного полюса, мы обменялись приветственными телеграммами со станцией Амундсен-Скотт.

ПО МЕРИДИАНУ НА СЕВЕР

Берем курс на Мак-Мурдо через станцию Бирдмор. Она открывается американцами только на лето для обслуживания рейсов са-

молетов между Мак-Мурдо и Южным полюсом. Расположена вблизи ледника Бирдмор на шельфовом леднике Росса.

Через каждые пять минут берем отсчеты по приборам. Температура воздуха -35° . Перистые облака, в разрывах видно солнце. Смотришь вниз на эту, кажущуюся бесконечной белую пустыню и думаешь, что по ней с трудом пробирались партии Амундсена и Скотта. Трудно им было. Месяцами длились переходы. А мы за несколько часов покрываем это расстояние.

Определенные нами высоты, как правило, совпадают с теми, которые уже есть на карте — по данным маршрутов Амундсена, Скотта, Хиллари.

Солнце уже высоко. Мак-Мурдо сообщает приличную погоду, но временами появляется туман. В 21 час. 10 мин. московского времени на горизонте вырисовываются горы. Еще через 20 мин. справа видны трещины. Мы над хребтом Гроссенор. Его высота 3200 м, над плато он возвышается на 800 м. Этот хребет образует границу южно-полярного плато и прорезан несколькими ледниками, часть из которых с воздуха напоминает реки. Хребет открыт Бердом при полете на полюс в 1929 г. и назван в честь президента национального географического общества.

Летим чуть правее хребта Доминион, открытого в 1908 г. Шеклтоном и названного им в честь Новой Зеландии. Отдельные крутые пики превышают высоту 3000 м. Один такой пик Шеклтон назвал именем своей дочери Сесили, второй в честь жены леди Эмми Дорман Шеклтон. Далее мы видим горы Коммонуэлт. Это цепь очень крутых гор, ограничивающих восточную сторону ледника Бирдмор вблизи шельфа Росса, открыта в 1908 г. Шеклтоном и названа в честь Австралии. Дикая красота гор изуми-

тельна, часто встречаются ледники. Один упирается в гору и обтекает ее. Мы видим огромные впадины, террасы, моренные реки. Самолет летит ниже отдельных горных вершин.

Продолжаем полет над горами Коммонуэлт. Правее остаются горы Буш: группа крутых вершин, входящих в горную цепь Королевы Мод. В горах Коммонуэлт в 20 милях от шельфа Росса пересекаем большой массив столовых вершин на северной стороне, ограниченных резко очерченными линиями сбросов. Северное подножье гор состоит из темных гнейсов, имеются жилы гранитов и кварцитов. Снова тянутся высокие столовые горы, круто обращаясь к северу.

Далее, перед ледником Росса проходит полоса низких пиков. Высота вершин прогрессивно падает к югу. С севера мы видим низовье ледника Бирдмор. Это красивая ледяная река с заметными следами течения льда. Выход ледника из гор напоминает речную дельту. Ледник Бирдмор — самый крупный из известных долинных ледников Земли. Американцы говорят, что Миссисипи с воздуха кажется форелевой речкой по сравнению с этим гигантом. Средняя ширина ледника 12 миль, длина около 100 миль. Ледник открыт в 1908 г. Шеклтоном. Западнее ледника Бирдмор просматривается горная цепь Королевы Александры. Здесь куполообразные горы перемежаются с островершинными коническими пиками. Отдельные вершины достигают высоты 4600 м (открытая Скоттом в 1902 г. тройная вершина Маркем). Наконец, мы вышли на шельфовый ледник Росса. К сожалению, он покрыт облачностью. Идем над облаками. Вызываем радиостанцию Бирдмор, помогает Мак-Мурдо, но тщательно — Бирдмор не отвечает. Проходим над облачностью то место, где должна быть станция. На юге позади в последний раз видим дикий массив и неповторимый ледник Бирдмор. Вспоминаем, что у западной стороны истоков ледника, у 85°, в начале нашего столетия была найдена одна из самых интересных загадок ледяного континента — большие залежи каменного угля. Там расположен изолированный горный массив с наиболее высокой! вершиной Буклей (2560 м), которая сложена песчаниками (серии Бикон). В отвесных обрывах выветренного песчаника прослежено шесть слоев

каменного угля, каждый из которых имеет мощность 2,4 м. Рядом с этим массивом находится известная гора Дарвин.

Опустились до высоты 2000 м; дышать легче, но чувствуется усталость. Слева на горизонте непрерывно тянутся горы Земли Виктории. Часа через два далеко впереди по курсу вырисовывается новая вершина — знаменитый в истории антарктических исследований действующий вулкан Эребус. Держим непрерывную связь с Мак-Мурдо, хорошо слышны Мирный и станция Восток. Мак-Мурдо запрашивает — нужен ли привод. Ответаем: «Благодарим, хорошо виден Эребус — отличный ориентир для полета». Слева от нас остаются горная цепь Британия с высотами до 3500 м и Уорсестер — до 3000 м. Под нами закрытое облаками место, где в 1912 г. погиб Скотт и два его товарища, которые не дошли 11 миль до продовольственного склада. Приближаемся к Эребусу. Его вершина закрыта облаком. Рядом вторая вершина — Террор. Слева горная цепь Королевского Общества. Проходим вулканический конус горы Дискавери высотой 2770 м, лежащую в южной части залива Мак-Мурдо. Наконец, залив Мак-Мурдо и о-в Росса. Поселка не видим, но на припае, западнее острова, виден аэродром. Пятнами стелется низкий туман. Делаем круг и идем на посадку.

В ГОСТЯХ У АМЕРИКАНСКИХ ПОЛЯРНИКОВ

Как только самолет приземлился, перед нами появился вездеход с написанной по-русски табличкой: «Следуйте за мной». Отчаянно дымя, он движется вперед, за ним рулит Перов, отдавая должное предупредительности хозяев. В окно видны силуэты самолетов.

Наконец мы на стоянке; выключаем моторы, выходим. Нас встречают адмирал Дюфек и офицеры его штаба. Рядом с ним наш синоптик Павел Астапенко, работающий в Центральном бюро погоды станции Литтл Америка. Он прибыл сюда в связи с нашим прилетом. С его помощью Дюфек представляет встречающих. После рукопожатий с адмиралом, знакомимся с капитаном Мейером — начальником американских антарктических станций, начальником Центрального бюро погоды Томасом Греем и другими. Большое число фото- и кинокорреспондентов. Едем в Мак-Мурдо, расположенное в 5 км. В нашем



На американской станции Мак-Мурдо

Фото Е. Толстикова

распоряжении два вездехода типа «Ласка» — это маленькая машина с сиденьем сзади для трех человек. Только сейчас замечаем, что наш самолет ИЛ-12 кажется маленьким по сравнению со стоящими здесь двумя четырехмоторными самолетами «Глоб Мастер», служащими для доставки грузов на станции и сброса их на парашютах. У них большой фюзеляж с лебедкой для подъема груза. Третий такой самолет в октябре этого года разбился на станции Халлет. Самолет пробивал облачность и одной плоскостью зацепил за сопку. Во время этой катастрофы погибло 6 человек: двое тяжело раненных были доставлены в больницу на Новой Зеландии. На аэродроме мы увидели четырехмоторный самолет «Консолейшен», служащий для связи между Новой Зеландией и Мак-Мурдо. Вот и лыжные самолеты «Нептун». У них лыжно-колесные шасси, два основных поршневых двигателя и два вспомогательных реактивных; самолеты оснащены десятью кронштейнами для ускорителей взлета. Здесь же один модифицированный самолет «СИ-47» также с колесно-лыжными шасси. Такие самолеты производят посадки на Южном полюсе. Вблизи поселка виден вертолет, чем-то напоминаю-

щий наш МИ-4, а также несколько одномоторных канадских самолетов.

Нас доставили к отведенному для гостей офицерскому общежитию. Это большая полукруглая палатка, отапливаемая соляровой печью. В ней 12 двухъярусных кроватей. Как и в каждой палатке, в ней на полу прохладно, а наверху жарко. Появились корреспонденты. Одни просят ответить на вопросы, другие хотят записать что-либо сказанное нами на магнитофон. Пришлось извиниться и, в связи с усталостью, попросить перенести разговоры на другое время. Вскоре к нам пришел офицер от адмирала Дюфека, и мы направились в его штаб. Здесь, кроме

Дюфека, была большая часть тех, кто нас встречал на аэродроме, а также несколько членов австралийского парламента, прибывших сюда в качестве правительственных туристов. Состоялась короткая беседа, в которой мы поблагодарили адмирала за гостеприимство и содействие перелету. Дюфек ответил, что он считает своим приятным долгом оказать гостеприимство русским, так как в свое время американцы, находившиеся на борту ледокола «Бертон Айленд», нашли в Мирном самый радужный прием, о кото-



На американской станции Мак-Мурдо. Самолет «Консолейшен»

Фото Е. Толстикова

ром они много рассказывали. Он вспомнил о своем посещении «Оби» во время ее стоянки в Новой Зеландии, где ему и его супруге был оказан теплый прием. Мы рассказали адмиралу о целях нашего полета, подарили ему карты Восточной Антарктиды. Дюфек поблагодарил и пригласил нас в столовую. Здесь в три ряда стоят небольшие столы на четыре человека, с неподвижно прикрепленными к ним металлическими сидениями. В Мак-Мурдо зимует около 100 человек, а во время нашего прилета было более четырехсот. Мы видели людей с военными знаками различия. Нам пояснили, что Мак-Мурдо — база военнослужащих, обеспечивающая снабжение станций Амундсен-Скотт, Берд и Халлет.

После короткого отдыха в 15.00 местного времени пошли осматривать поселок. Но погода была ветреная и морозная, поэтому наша прогулка большого удовольствия не принесла.

База Мак-Мурдо расположена в точке $77^{\circ} 51'$ ю. ш., $166^{\circ} 37'$ в. д. у подножья Наблюдательного холма на берегу бухты Зимних квартир. В основной части поселка 16 зданий, расположенных тремя рядами и отделенных друг от друга двумя прямыми улицами. Средний ряд зданий повернут вдоль улицы и состоит из большой столовой и трех круглосводчатых барачков, крытых гофрированным

железом. В этих бараках летом размещается рядовой состав. В одно из таких помещений мы зашли. Тесно стоят двухъярусные кровати, нет ни одного стола. В крайних рядах здания расположены перпендикулярно к прилегающим улицам. Здания деревянные, с плоскими крышами, отапливаются соляровыми печами. Комнаты маленькие, но в каждом доме есть большая общая комната. В поселке — электростанция, церковь, здание метеослужбы и авиадиспетчерской, шесть круглосводчатых домиков-палаток с легким металлическим каркасом, крытых прорезиненным брезентом. Это летние помещения для офицеров. В одной из таких палаток разместили и нас. Радиостанция расположена отдельно от поселка, и мы видели в горах мачты и верх дома. Электростанция обслуживает только осветительную сеть. В поселке много наземного транспорта, начиная от больших тракторов с широкими гусеницами до колесных грузовых машин. В Мак-Мурдо проходит испытательный срок надувной дом, в стенках которого поддерживается постоянное давление. Все дома в поселке стоят на камнях и снегом не занесены.

После беглого осмотра поселка, пошли на расположенный в двух километрах от него мыс Хижины, где находится домик Скотта. Он сооружен во время первой антарктической экспедиции 1901—1902 гг. Видны толь-

ко крыша и внешние легкие стены, за которыми расположен дом, весь забитый снегом, в довольно запущенном состоянии. Изрядно замерзнув, вернулись в поселок и зашли в дом метеостанции. Ее основное назначение — обслуживать перелеты между Мак-Мурдо и Новой Зеландией и между Мак-Мурдо и южнополярными станциями Полюс, Берд, Литтл Америка, Халлет. На летний сезон открываются еще две станции. Одна из них — Бирдмор, другая — на корабле, установленном в точке с координатами $60^{\circ} 00'$ ю. ш. и $170^{\circ} 01'$ в. д.

Интервью с представи-



Домик экспедиции Скотта 1904 г. вблизи станции Мак-Мурдо

Фото Е. Толстикова

телями прессы, проявившими большой интерес к перелету, состоялось в помещении штаба. Собралось много народа: адмирал Дюфек, все его ближайшие помощники и члены австралийского парламента, теснились фото- и кинокорреспонденты, стояла осветительная аппаратура. Нас несколько удивила эта парадная обстановка, тем более в Антарктике. По приглашению хозяина за свободный стол сели: Толстиков, Астаненко, Перов, Бугаев и, Микушок.

Открывая пресс-конференцию, адмирал Дюфек заявил, что представители прессы желают задать Толстикову ряд вопросов и что это интервью будет заснято для кино, причем копия киноплёнки будет прислана в Советский Союз. Адмирал поздравил нас с удачным перелетом. Мы поблагодарили его. Затем были заданы вопросы: какую работу мы думаем проводить в этом году при помощи санно-тракторных поездов? Какие наши дальнейшие планы работы в Антарктике? Что мы видели во время полета? Каковы наиболее крупные достижения нашей экспедиции? Какие работы проведены при помощи аэрофотосъемки? Каковы наши выводы из сравнения деятельности американской и советских станций? Сколько нам лет? и т. д. На все эти вопросы были даны ответы. Перед ужином Дюфек пригласил нас в свой служебный кабинет. Показал семейное фото, заметив при этом, что много плавал и потому поздно женился. Затем пошли ужинать.

Из разговора во время ужина мы узнали, что американские самолеты летают на Южный полюс с посадкой только при температуре — 40—45°. Хозяева были удивлены тем, что наш самолет ходил на Советскую при температуре — 55°.

Мы поинтересовались, почему так много корреспондентов в Мак-Мурдо. Дюфек ответил, что они помогают добывать средства на работы в Антарктике.



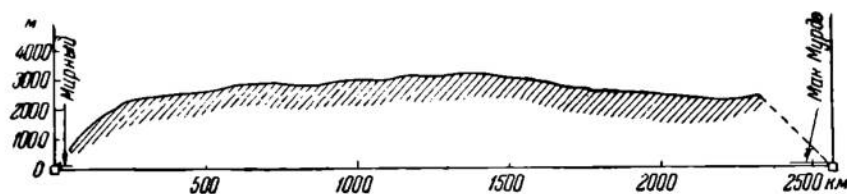
Мареограф на шельфовом леднике Росса. На заднем плане Новозеландская станция Скотта

Фото Е. Толстикова

НОВОЗЕЛАНДСКАЯ СТАНЦИЯ СКОТТА

После ужина капитан Майер отвез нас на вездеходе «Ласка» на Новозеландскую базу Скотта, куда нас пригласил ее начальник Мартин. Эта база расположена в нескольких километрах от Мак-Мурдо на скалах мыса Прам. Шесть желтых домиков станции соединены крытыми ходами из гофрированного железа. На станции стоит «Сноу Кэт», на котором Хиллари прошел до Южного полюса. Неподалеку — вздыбленные громады льда отмечают начало барьера Росса. На станции — 8 научных сотрудников, из них четыре техника и три вспомогательных работника: радист, повар и механик. Мы ознакомились с работой станции, осмотрели жилые и служебные помещения.

Заместитель начальника станции Альберт Беррауз, физик по образованию, показал нам мареограф для регистрации приливов, установленный на припае недалеко от начала шельфового ледника Росса. Мареограф основан на гидравлическом принципе: приемный колокол подвешен над дном при помощи большого груза. Резиновая трубка, идущая к самописцу, установленному на припае, в нескольких местах свернута в витки для предохранения от обрывов при вертикальных подвижках льда. Запись се-



Профиль поверхности Антарктиды по линии Мирный—Мак-Мурдо

мисуточная, на диске с семью секторами. Ежедневно секторы переключаются при помощи часового механизма. Запись приливов ведется почти непрерывно, средняя амплитуда приливной волны $3/4$ м, ее период суточный. Толщина припайного льда 3 м. Самопишущая метеорологическая аппаратура на станции тоже весьма интересна.

Поблагодарив хозяев за гостеприимство и подарив зимовщикам несколько книг, мы простились с ними и поехали в Мак-Мурдо. Запросили прогноз погоды и назначили вылет на 9 час. местного времени. Утром позавтракали и нанесли прощальный визит адмиралу Дюфеку. Он поехал с нами на аэродром, побывал на самолете. Тепло простившись с гостеприимными хозяевами, мы поднялись в воздух.

ВОЗВРАЩЕНИЕ В МИРНЫЙ

Наш маршрут лежал из Мак-Мурдо прямо в Мирный над плато Восточной Антарктиды. В Мак-Мурдо сообщили, что в этих районах летали американские самолеты; Дюфек летал из Мак-Мурдо к берегу Бадда. Максимальная высота поверхности здесь около 3000 м. Но нигде нанесенных на карту высот этой части Антарктиды мы не видели. Поэтому хотелось промерить высоты материка. Нашему самолету предстояло пересечь горный хребет. Делаем над Мак-Мурдо круг для набора высоты, после чего ложимся на курс. Погода ясная. Идем над горами, легкая болтанка. Набираем высоту. Иногда вершины гор выше нас. Идем над ледником Феррар, высота полета 3200 м. Ледник красивый, течет, как река. У ледников не видно морен. Окружающие горы коричневые, светло-коричневые и розово-коричневые, с горизонтальными слоями. Затем проходим над ледником Тейлора. Его длина 35 миль, ши-

рина — 2—10 миль, он заканчивается «Сухой Долиной» — своеобразным оазисом, образованным при отступании ледника. Левее видна массивная оканчивающаяся острым пиком гора Листер высотой около 4000 м.

Через 45 мин. после взлета оставляем позади горную цепь и уже летим над плато. Температура воздуха — $19-22^{\circ}$. Вновь в самолете все заняли свои места, налаженная работа идет без перебоев. Летим в перистослоистой облачности. Это полностью рассеивающая среда, кругом белая мгла, только внизу просматривается все та же ледяная пустыня. Светло, но ничего не видно. Ветер попутный, скорость большая, мы в восторге от нашего ИЛ-12. Он помог нам при организации внутриконтинентальных станций и сейчас уверенно пронес через безжизненные ледяные пространства. Под нами заструги, перпендикулярные курсу. Высота плато от 2400 до 3000 м, самое высокое место оказалось на траверзе станции Восток — оно немногим больше 3000 м. Через шесть часов полета температура воздуха понизилась до $-33-34^{\circ}$, но дымка не прекращается. Сейчас она стала сине-сиреневой. Из Мирного сообщают, что погода ухудшается. Начался снегопад. Спешим, мгла уплотняется. Устали, хочется скорее домой. Температура воздуха повышается. Наконец появляются трещины: где-то близко берег. Погода серая. Вскоре видим острова и поселок Мирный. Круг, посадка и встреча с друзьями.

Итак, полет над Антарктидой закончен. Он был трудным, но интересным и принес много нового в изучении природы Антарктиды.

Разведка пути с воздуха позволила участникам Четвертой антарктической экспедиции в период с 27 сентября до 26 декабря 1959 г. совершить более уверенно большой санно-гусеничный поход от Мирного через ст. Восток до Южного полюса. Этот поход — новое большое достижение советских полярников. Во время похода проводились большие научные работы. Через каждые 100—200 км выполнялись гляциологические, гравиметрические, магнитные и метеорологические наблюдения. С помощью сейсмо-

зондирования определялась толщина материкового льда.

Заключительный этап похода от ст. Восток до Полюса участники начали 8 декабря на двух снегоходах «Харьковчанка» и одном гусеничном тягаче с четырьмя санями на прицепе. К южному географическому полю-

су отправилось 16 полярников во главе с начальником экспедиции А. Г. Дралкиным.

Поезд прибыл на Южный полюс 26 декабря и, проведя там в течение трех дней научные работы, 29 декабря 1959 г. вышел в обратный путь.

