



Панорама Мирного.

И С С Л Е Д О В А Н И Е

30 ноября 1955 года в район Южного полюса направилась первая комплексная антарктическая экспедиция СССР. В газетах писали тогда, что Антарктида известна людям меньше, чем обращенная к Земле сторона Луны.

С тех пор прошло 10 лет. Наши ученые, моряки и летчики работают в Антарктиде. Некоторым, может быть, кажется, что Антарктида слишком далека для того, чтобы ее исследования имели для страны какую-то важность, какой-то практический смысл. Это неверно. Сейчас, когда перед человечеством открылся космос, нет такого места на Земле, которое можно было бы считать слишком далеким для науки.

Процессы, которые происходят в атмосфере и Мировом океане, имеют большое значение для всей нашей жизни и практической деятельности. Немалая роль в развитии этих процессов принадлежит Антарктиде.

За 10 лет на шестом континенте побывало несколько тысяч советских людей. Более тысячи провели по году зимовки на южнополярных станциях и в трансконтинентальных походах. Наши ученые прошли много тысяч километров по ледяному щиту Антарктиды с тракторными и санными поездами. Один из последних интересных походов был совершен под руководством А. П. Капицы. Многие советские люди внесли свой вклад в изучение Антарктики, и результаты их работы представляют большую ценность для науки всего мира.

Академик Е. ФЕДОРОВ.

● В начале 1956 года в Антарктиде была создана советская береговая база, названная Мирный, где развернулись научные стационарные исследования. В это же время с помощью самолетов ученые произвели рекогносцировочное обследование прилегающего района, названного в районе Мирного берегом «Правды».

● Советские полярники в очень сложных природных условиях Антарктиды создали здесь первоклассную обсерваторию Мирный, станции Оазис, Пионерскую,

В ГЛУБЬ АНТАРКТИДЫ

Доктор географических наук А. КАПИЦА.

Недавно мы отметили десятилетие советских работ в Антарктиде. За это время наши санно-гусеничные поезда прошли около 50 тысяч километров, было построено шесть внутриконтинентальных станций, проведены десятки тысяч научных измерений, нанесены на карту новые подледные хребты и долины.

Я расскажу о некоторых походах в глубь континента, в которых мне пришлось участвовать или же знать о них по рассказам моих друзей.

Каждый такой поход — это не только достижения непосредственных его участников, это напряженнейшая работа всего коллектива экспедиции: и тех, кто готовил сани и тягачи в дальний путь, и тех, кто поддерживал связь, доставлял горючее и запасные части, готовил обеды и завтраки, давал прогнозы погоды и ежедневно с волнением следил, как по карте ползет маленький флажок. Участие в походе — честь, которой добиваются многие участники экспедиции.

Поход — это тяжелое испытание, но нигде так не чувствуешь себя на переднем крае борьбы с тайнами Антарктиды, как в походе, и, наверно, поэтому многие из нас, пройдя через тяготы и лишения походной жизни, снова и снова возвращались в Антарктиду, чтобы занять свое место за рычагами тягачей или у приборов. А вернувшись домой, снова и снова вспоминают об этом славном времени, пока не потянет опять в далекую страну, где под рев тяга-





ЛЕДЯНОГО КОНТИНЕНТА

чей последний неисследованный материк растает со своими секретами.

Санно-гусеничный поезд — это подвижная станция. Условия работы на такой станции самые тяжелые в Антарктиде. История наших санно-гусеничных походов — история преодоления расстояний и трудностей.

В феврале 1956 года закончилась разгрузка прибывших в Антарктиду кораблей. Мирный спешил подготовиться к зиме. В марте были закончены основные строительные работы. 17 марта последний корабль, дизель-электроход «Лена», послал прощальные гудки зимовщикам, остающимся на берегу «Правды». Началась зимовка. Предстояло выполнить огромный объем работы по оборудованию домов и организации научных исследований в Мирном. Первая экспедиция была рекогносцировочной. От нее требовалось: закрепиться в Антарктиде, начать работы и подготовить для следующих экспедиций базу штурма внутриконтинентальных районов, о которых мы не имели почти никакого представления.

Первые же полеты в глубь материка показали, что экспедициям придется работать в невероятно трудных условиях. А ведь предстояло построить в самом сердце континента научные станции. С чем мы столкнемся в походах, никто не знал. В общих чертах мы предполагали, что основными трудностями будут высота и морозы. Теоретические расчеты показывали, что морозы могут достигать -100°C . Уже первая посадка на самолете на расстоянии 400 километров от берега показала, что даже летом здесь температура опускается до -50°C .

Поэтому руководство первой экспедиции приняло решение послать в глубь континента научную группу для исследования условий. Кончался март. Мы наивно думали, что у нас есть еще месяц для полевых работ. О способах передвижения мы знали очень мало. Опыт Скотта и Амундсена устарел. Берд и Робин передвигались на тракторах. Поэтому и мы решили для похода использовать тракторы «С-80».

За две недели мы подготовили шесть пар саней. На двух построили маленькие домики: в одном размещался камбуз и аэрологический павильон, в другом — жилой «салон», где должны были жить и работать 11 участников похода. На остальные сани погрузили горючее, масло, продовольствие, запасные части и много другого оборудования. 2 апреля поезд вышел из Мирного.

Еле-еле карабкался санно-тракторный поезд на крутой склон ледника. За два дня удалось пройти 55 километров. Здесь из-за перегрузки мы оставили одни сани с горючим. Пока погода благоприятствовала нам. Но вот 6 апреля началась сильная пурга. Сани занесло снегом. И только через три дня мы с трудом их откопали. Снова ползем вперед. 12 апреля нас снова останавливает пурга, теперь она сви-

Комсомольскую, Восток, Советскую, Полюс недоступности, Лазарева, Новолазаревскую и Молодежную.

● На станции Восток открыт Полюс холода земного шара. Минимальные температуры воздуха достигали здесь минус 88,3 градуса, а среднемесячные температуры августа — минус 71 градуса.

● По материалам советских и зарубежных экспедиций советским ученым Б. Бугаевым выполнено наиболее полное и обоснованное климатическое районирование всей южнополярной области и выделены следующие зоны.

Зона высокого антарктического плато. Здесь самый суровый на земном шаре климат. Средние суточные температуры воздуха летом -30° — -35° , зимой — до 70° и ниже. Осадков выпадает мало: от 20 до 60 мм за год.

Зона антарктического склона, ограничиваемая изогипсой 2 800—3 000 м и линией, удаленной от побережья на несколько десятков

1917/1967
великое
пятидесятилетие

Наука на марше

километров. В этой зоне, шириной 600—800 км, дуют постоянные стоковые ветры со скоростями 9—13 м/сек. и более. Средние суточные температуры воздуха летом —20—25°, зимой —40° и ниже. Количество осадков — 200—300 мм в год.

Зона антарктического побережья. Климат сухой, с большим числом ясных, солнечных дней, с частыми штормовыми стоковыми ветрами. Температура воздуха летом — около нуля, зимой —10—25°, редко —30—40°.

Зона дрейфующих льдов с почти постоянной пасмурной погодой и туманами имеет две подзоны: восточного и западного дрейфа.

Зона открытых антарктических вод (50-е широты) с их штормовой, ненастной погодой.

Зона умеренного климата с интенсивной циклонической деятельностью, температурами воздуха —10—18° летом, —5—12° зимой и струйными течениями на высотах.

репствует пять дней. С огромным напряжением снова откапываем из-под снега сани и опять продвигаемся вперед.

Наконец, к 20 апреля мы прошли 200 километров. Половина горючего израсходована. Тракторы работают круглые сутки. Морозы около —40°. Если остановить двигатель, его не завести. Итак, стоит ли поезд или идет, запас горючего уменьшается. Наш первоначальный план — пройти 400 километров и вернуться — под угрозой. Но каждый шаг здесь — открытие. Все наблюдения дают совершенно новый материал, а те, кто придет нам на смену, должны знать, что их ожидает. Единогласно принимаем решение идти, пока не кончится горючее, и затем обосновать станцию, оставить на ней четырех человек, с самолета обеспечив их всем необходимым для зимовки.

Идем вслепую. Жесткие заструги швыряют тракторы. В метель в проводах возникают заряды электричества. Иногда в результате этого появляются искры, неосторожных ударяет током. Оболочки радиозондов при наполнении лопаются. Радисту трудно поддерживать связь.

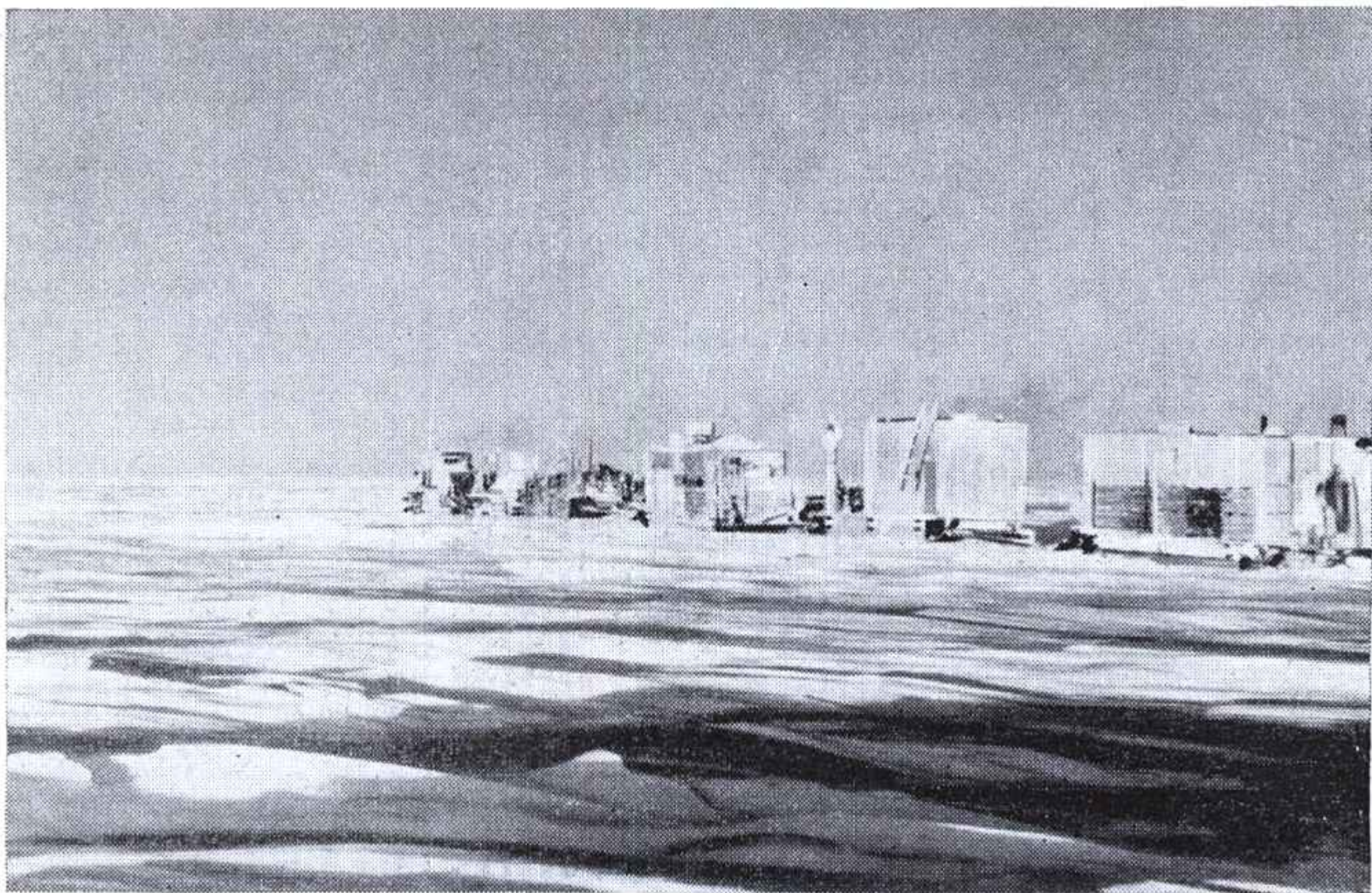
4 мая мы достигли 375 километров от Мирного, и здесь, на высоте 2 700 метров над уровнем моря, построили первую станцию, назвав ее Пионерская.

Сейчас, через 10 лет, оглядываясь на проделанный путь, я понимаю, насколько мы были не подготовлены для такого похода. Достаточно сказать, что использовались обычные сельскохозяйственные неутепленные тракторы. Поход начался глубокой осенью и протекал практически зимой. Мы имели несовершенное штурманское оборудование.

И тем не менее ценность первого похода огромна. В то время, когда в Москве готовилась вторая экспедиция, ее участники получили от нас данные об условиях работы там, где не бывал до нас никто. И когда через год с кораблей сошли огромные гусеничные тягачи, рядом с которыми наши тракторы казались карликами, когда они как бы шутя брали на прицеп многотонные сани, мы чувствовали, что наш труд не пропал зря.

Кончилась зимовка. Мы отправлялись домой, на север, а тягачи, взяв на прицеп огромные сани, ушли на юг. За станцией Пионерская их подстерегали новые неожиданности — рыхлые снега, в которых тягачи вязли и буксовали. С тру-

Первый санный поезд. Поход на Пионерскую. Апрель 1956 года.



дом преодолевая каждый километр, тягачи волокли сани, на которых лежали грузы для строительства будущей станции — Комсомольской. 7 марта поезд достиг заданной точки. В условиях начинающейся зимы было трудно построить и оборудовать станцию для предстоящей зимовки, поэтому ее законсервировали до будущего года.

Второй санио-тракторный поезд, вышедший из Мирного в конце февраля 1957 года, прошел 635 километров. Было ясно, что в этот сезон достигнуть Южного геомагнитного полюса будет очень трудно. Пришлось принять решение остановить поезд и создать на его базе станцию, которая получила название Восток-1.

Прошла зима. Уже две внутриконтинентальные станции вели наблюдения. А в Мирном готовились к решающему штурму Антарктиды.

В начале октября из Мирного вышел новый поезд. Возглавлял поход начальник второй антарктической экспедиции А. Ф. Трешников. В начале ноября поезд достиг станции Комсомольская, и она начала функционировать.

Теперь стояла задача — перебазировать станцию Восток-1 на Южный геомагнитный полюс. И опять тягачи вязли в рыхлом снегу, и черные клубы дыма от выхлопов не полностью сгоравшего в двигателях топлива окутывали машины, работающие на пределе. Люди работали днем и ночью не покладая рук. И вот наконец 16 декабря 1957 года на Южном геомагнитном полюсе, в 1 410 километрах от Мирного, был поднят советский флаг в честь открытия станции Восток.

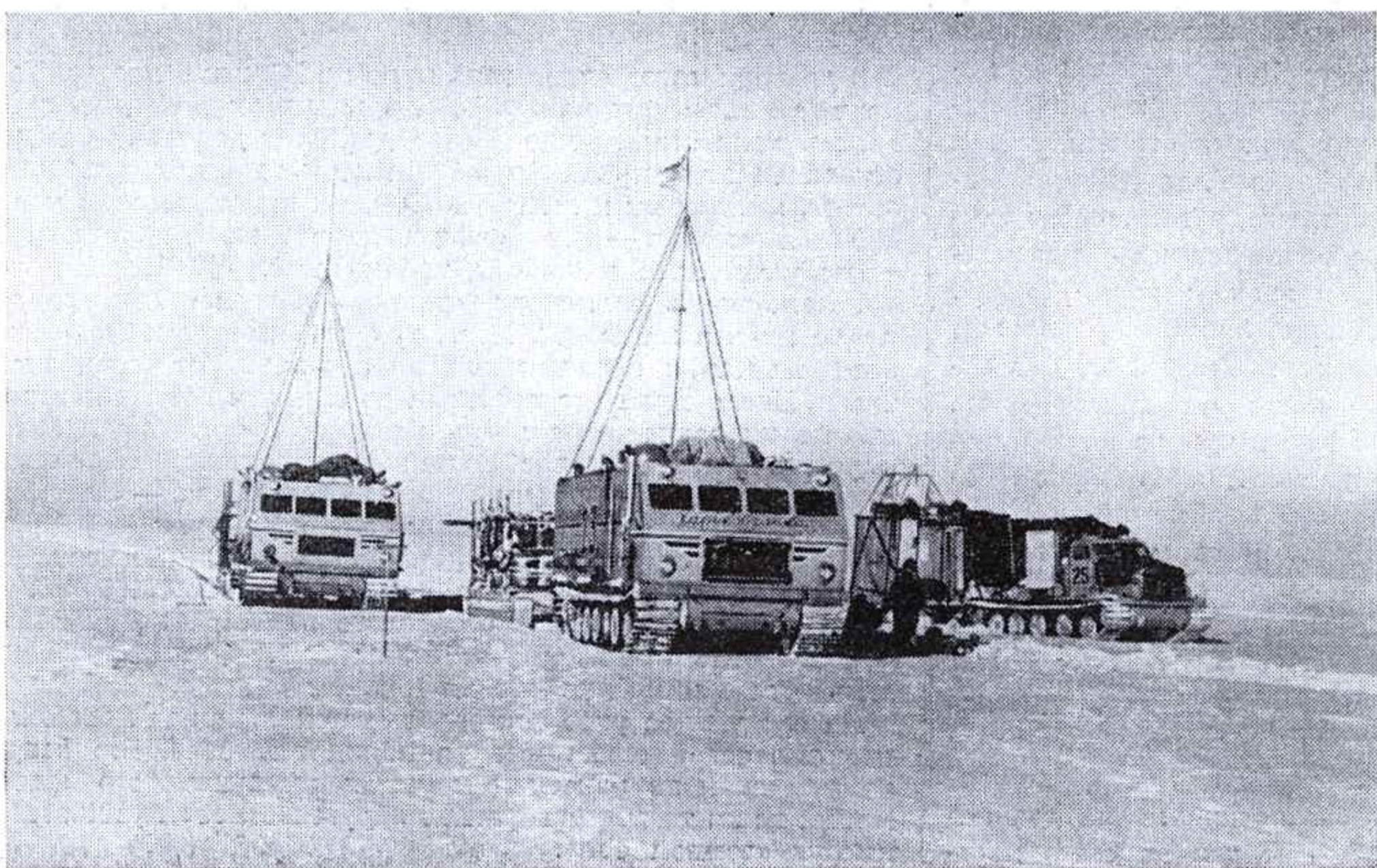
Еще не вернулись в Мирный тягачи второй экспедиции со станции Восток, как из Мирного стартовали тягачи третьей континентальной экспедиции. Возглавлял поход инженер А. Николаев. В задачи экспедиции входило продвижение к Полюсу относительной доступности и создание в этом направлении станции Советская. Десять тягачей с 20 санями на прицепе двинулись в глубины Антарктиды.

В то время, как с Полюса недоступности возвращались тягачи, в Мирном шла разгрузка экспедиционных судов четвертой антарктической экспедиции. С большими предосторожностями на лед спускались огромные, тяжелые снегоходные тягачи «Харьковчанки». Специально построенные

● Средняя толщина льда в Антарктиде оказалась равной 1 900 м, максимальная — 4 335 м. Средняя высота поверхности — 2 300 м, максимальная — 4 000 м. Геофизические данные и материалы аэрофотосъемки позволили составить карты рельефа поверхности ледникового покрова, подледного рельефа и толщины льда.

В результате всех этих работ было окончательно выяснено, что Антарктида — это не группа островов, а материк, опустившийся под тяжестью ледникового покрова. Рельеф материка, находящегося подо льдом, имеет сложный характер. Обнаружены крупные горные цепи с высотами до 3 000 м и впадины глубиной 1 100 м ниже уровня моря. Выяснен общий характер строения ледникового покрова. Это снежно-фирновый покров льда толщиной до 160—200 м и относительно тонкий придонный слой со сложными тектоническими структурами, образованными движением льда. Скорость движения

Тягачи «Харьковчанки». Поход на Южный полюс. Декабрь 1959 года.



льда, растекающегося на центральной части ледникового покрова к периферии, постепенно растет по мере увеличения наклона поверхности. Близ берегового обрыва она достигает 200—300 м в год. Скорость движения крупнейшего в исследованном районе ледника Денмана достигает 1 000—1 200 м в год. В противоположность существовавшему в прошлом мнению исследования показали, что антарктические ледники интенсивно выпахивают свое ложе. Они «стесывают» в среднем за столетие до 5 мм коренных пород.

● Собранные сведения о полезных ископаемых позволяют предполагать значительную перспективность фундамента Антарктической платформы. Так, здесь предполагается наличие железных руд, слюды, берилла, горного хрусталя, редких металлов, угля, медно-никелевых и хромовых руд.

● Антарктический континент представляет собой мертвую снежно-ледяную пустыню. Но в прибрежной зоне жизнь довольно богата и разнообразна. Особый интерес вызывают пингвины — эти удивительные водоплавающие, но нелетающие птицы, сохранившиеся только в Антарктиде и некоторых других местах южного полушария с древнейших эпох истории Земли. Сейчас биологи различают несколько их видов. Для сохранения пингвинов район вблизи Мирного по инициативе участников первой советской экспедиции был объявлен заповедником, то же самое сделали и некоторые иностранные экспедиции.

В водах Антарктики водятся киты, различные виды тюленей, в том числе антарктические леопарды, названные так за свою пест-

для работы в Антарктиде, эти тягачи имели целый ряд достоинств: гусеницы метровой ширины, более мощный двигатель и специальная кабина, построенная в кузове машины. В кабине несколько помещений: водительская, штурманская рубка, салон, где может жить шесть человек и размещаться научное оборудование, радиорубка, электрокамбуз, туалет, сушилка, тамбур — в общем, лаборатория. Тягач оборудован самыми совершенными средствами радиосвязи и навигации. Три таких тягача были приготовлены для большого научного похода со станции Комсомольская на Южный географический полюс.

Из Мирного прилетела основная группа научных сотрудников во главе с начальником гляциологического и геофизических наблюдений. На Комсомольской температура опускалась ниже 60°. Сотрудники, прилетевшие на самолетах, с трудом привыкали к суровым условиям, некоторых из них через несколько дней в тяжелом состоянии пришлось вывезти самолетом в Мирный.

Авиация доставляла на станцию Комсомольская необходимое оборудование и дополнительное горючее.

Наконец подготовка закончилась, и 16 ноября 1959 года поезд вышел.

Общая нагрузка на поезд составляла более 400 тонн, в среднем по 80 тонн на машину, что тут же не замедлило сказаться. Часто ломались «пальцы», соединяющие траки гусениц, и сами траки. Несмотря на метровую ширину гусениц, машины все же вязли в рыхлом снегу. Не выдерживая нагрузки, ломались коробки передач.

Поезд продвигался медленно. Примерно через 100 километров устанавливались комплексные гляциологические станции — на них мы производили наблюдения за температурой и строением снежной толщи, измеряли сейсмическим методом толщину ледникового покрова, вели ряд других работ.

29 ноября поезд достиг станции Восток. Окончательно стало ясно, что с такой перегрузкой поезд не сможет добраться до Южного полюса. Водителей особенно беспокоили гусеницы, которые не выдерживали нагрузки. Парадокс, но было решено срезать гусеницы до 75 сантиметров ширины и облегчить нагрузку на машины.

Пока шла подготовка машин, ученые провели широкий комплекс гляциологических и геофизических наблюдений. В частности, удалось установить, что предыдущие измерения толщины ледникового покрова на станции Восток были ошибочны. На самом деле толщина льда здесь достигает 3 700 метров, а ложе ледника лежит на 200 метров ниже уровня моря.

8 декабря поезд снова взял курс на Южный полюс. Уже первые километры показали, что водители добились своего: поломки стали реже. Поезд двигался довольно быстро, останавливаясь через каждые 20 километров для гравитационных, магнитных и гляциологических наблюдений, а через 200 километров — для сейсмических, гаммокаротажных, теплофизических и других наблюдений.

Установилась солнечная, «теплая» погода. Температура редко падала ниже 30°. Несмотря на высоту и мороз, на бортах тягачей образовывались сосульки от солнечного тепла. После тяжелого перехода до станции Восток настроение поднялось и уверенность в успехе нашего предприятия окрепла. И когда 26 декабря на горизонте появились черные точки зданий американской станции Амундсена — Скотта на Южном полюсе, мы с облегчением вздохнули.

Американцы встретили нас радушно, хотя и не без удивления: мы пришли раньше, чем, по их расчетам, должны были прийти. Начальник советского похода А. Дралкин и руководитель американской станции Ч. Дюмей договорились о совместной работе на Южном полюсе.

На следующее утро состоялась торжественная церемония подъема советского флага на Южном полюсе. Его сопровождал залп из ракетниц и салют американского флага. Потом наши тягачи совершили «кругосветное» путешествие вокруг «земной оси».

Три дня проводились детальные научные наблюдения, во время которых мы впервые достоверно определили толщину ледникового покрова на Южном полюсе. Предыдущие английские и американские измерения оказались ошибочными.

Обмен научной информацией содействовал работе. Была произведена полная увязка систем наблюдений, и 29 декабря мы двинулись назад, на станцию Восток, которой достигли 8 января, совершив поход протяженностью 3 900 километров.

3 января 1964 года поезд из трех тягачей вышел со станции Восток курсом на Полюс относительной недоступности. Руководить поездом назначили меня. Мы шли в район Антарктики, над которым даже не летали самолеты. От станции Восток шел подъем. Рыхлый снег снижал скорость продвижения поезда. Одновременно с комплексом сейсмогравиметрического зондирования мы вели работы по нивелировке поверхности ледникового покрова с использованием радиодальномеров. Гляциологические работы дополнялись актинометрическими, метеорологическими и магнитными измерениями.

К середине января поезд достиг наивысшей точки ледникового покрова — около 4 тысяч метров над уровнем моря, а потом начал спускаться к Полюсу недоступности, которого мы достигли в первых числах февраля. Здесь мы провели наблюдения на оставленной пять лет назад станции и двинулись дальше на запад. Погода не благоприятствовала проведению нивелировки, и мы были вынуждены закончить на Полюсе недоступности геодезический комплекс работ.

Во второй половине февраля экспедиция достигла точки «поворота» с координатами 78° ю. ш., 20° в. д., отсюда мы взяли курс на станцию Молодежная. Погода ухудшалась. Метели, морозы до -60° — продвигаться было исключительно сложно. К тому же у нас кончалось горючее. По плану похода предусматривалось забросить недостающее горючее к нам самолетами. Но плохая погода мешала этому. Наконец, поезд остановился в 700 км от Молодежной. Потребовалось две недели, чтобы самолеты прорвались в короткие интервалы тихой погоды. Получив горючее, мы снова тронулись в путь и 22 марта вышли к станции Молодежная.

За время этого похода ученые провели большую работу. Были проведены научные исследования разнообразных геофизических и гляциологических явлений. Важным открытием был подледный хребет Вернадского, который является продолжением огромной горной системы в центральных районах Антарктиды.

Одновременно с походом на станцию Молодежная в середине февраля от станции Восток в Мирный вышел научный поезд под руководством П. А. Шумского, в котором работал объединенный советско-французский гляциологический отряд. На участке Восток—Комсомольская они отклонились к югу и вышли на ледораздел в районе точки с координатами $75,8^{\circ}$ ю. ш., $93,8^{\circ}$ в. д. Отсюда взяли курс на станцию Комсомольская и по обычному маршруту в первых числах апреля достигли станции Мирный.

В начале 1967 года в Антарктиде состоялся еще один крупный поход: из Молодежной на станцию Полюс недоступности. Сейчас, когда пишутся эти строки, поезд подходит к цели, заканчивая нивелировку, которая свяжет замкнутым маршрутом Мирный и Молодежную через центр континента.

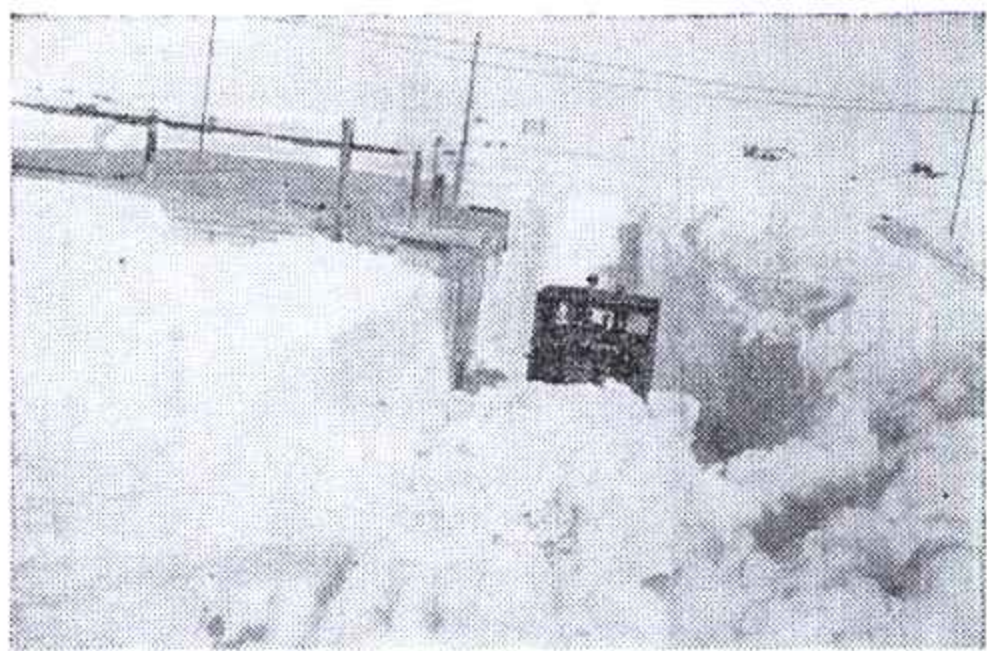
Антарктида неохотно расстается со своими тайнами. Вышедший в прошлом году советский Атлас Антарктиды — замечательное свидетельство успеха международной программы исследования Антарктиды, и немалую роль в этом сыграли походы советских и зарубежных экспедиций. Международный характер исследований — залог успеха нашей трудной и почетной работы.

рую, пятнистую шкуру. На береговых скалах, покрытых летом лишайниками и мхами, гнездятся буревестники, капские голуби, хищные чайки-поморники.

● Океан, омывающий Антарктиду, с точки зрения биологии, самый продуктивный. Планктон, которым питаются в основном киты, здесь наиболее разнообразен, а концентрация его биомассы на каждый кубический метр воды значительно превосходит другие районы Мирового океана. Советские ихтиологи впервые обнаружили и описали неизвестные ранее роды и даже семейства рыб. Установлена белокровность девяти видов рыб, и доказано, что эта уникальная для позвоночных особенность — характерный признак всего семейства белокровных щук. Получены также довольно полные данные о гигантских патагонских и антарктических рыбах длиной более полутора метров и весом до 70 кг.

● В прибрежных осадках встречаются раковины моллюска-пектен, для жизнедеятельности которого морская вода должна была быть теплее современных антарктических вод не менее чем на $5-10^{\circ}$. Поэтому есть основание предполагать, что в третичном периоде оледенение все еще не коснулось Антарктиды и там господствовал умеренный климат, который был теплее современного в среднем на $20-25^{\circ}$.

● Площадь наземного ледникового покрова в Антарктиде — 12 миллионов квадратных километров. Уточнен объем материкового льда. Подсчитано, что если этот лед растопить, то уровень Мирового океана поднимется на 50—60 метров.



Нередко так приходилось откапываться. «Мирный». 3-я антарктическая экспедиция.

ШТРИХИ АНТАРКТИЧЕСКОГО БЫТА¹

В. ПЕСКОВ.

Благополучно приземлившись в Бангера, поставили самолет на прикол, чтобы не сорвало ветром, а сами на маленьких самолетах преодолели остальные 300 километров до Мирного.

Вышли из самолетов. И тут я наблюдал любопытную сцену. Алексей Федорович Трешников стоял обескураженный. Он принимал участие в строительстве Мирного. Помнил его хорошо. Но Мирного не было. Из снега торчали одни антенны.

Поселок весь занесен. Идет человек по поселку и вдруг проваливается. Двигаюсь вслед за ним. Колодец. Опускаюсь по длинной лестнице и попадаю в домик. Тут чувствуешь себя, как в обычной комнате. Видишь обои на стенах, картины: «Мишки», «Рожь». Потолок оклеен бумагой. Когда ложишься спать, потолок начинает трещать от давления снега, и новичок думает: проснусь или нет?

На полу в комнате в первый день я увидел бутылку из-под шампанского, в нее по веревочке стекала с потолка вода. Через неделю бутылку шампанского сменил довольно большой таз. А когда мы улетали, в комнате стояла огромная бочка. Была весна, снег таял. И так было почти в каждом доме. Так живут «подснежники», как в шутку называют друг друга зимовщики.

Жизнь в Антарктике нелегкая. Новичку бросаются в глаза некоторые перемены у людей. Какие-то «сдвиги» в психике. В первый день после прилета встретишь человека четыре раза в день, и четыре раза с тобой здороваются, называют друг друга ласково: Ванечка, Петенька. Иногда по пустяку раздражаются. Страшно скучают по письмам. Мы привезли два мешка писем, и люди буквально растерзали эти мешки, перечитывали письма по нескольку раз. Я часто бывал в домике у радиста. Он, ложась

спать, обязательно пять раз читал письмо, засыпал, и письмо оставалось в руке.

В ряду прочих тягот жизни в Антарктике — огромные морозы: 70—80°. При таком морозе металлические трубы, если их сильно ударить, раскалываются почти как стеклянные. Бензин кристаллизуется: если сунуть в него факел, он не загорается. Солярка превращается в густую массу, и ее можно резать, как повидло. Но люди при таких условиях работают, и ничего особенного с ними не происходит... И приезжают в Антарктику не один раз. Причин этому много. Одна из них — привязанность к куску земли, по которой ты проложил первый след.

Рассказывать о том, как проходит жизнь в подснежных домиках, можно очень много. Ребята шутят, что человеку, приезжающему в Антарктику, из больших удовольствий, которые были у него на земле, тут остается не очень много.

Веселый летный радист Коля Соловьев утверждал: в Антарктике человеку оставлены четыре удовольствия. Первое удовольствие — еда. Действительно, еда там очень хорошая. Повара из лучших ленинградских ресторанов. Еда служит компенсацией за многие трудности.

Второе удовольствие — фильмы. В Антарктиду привозят около 400 фильмов. Интерес к фильмам огромный. Можно демонстрировать три фильма подряд, с удовольствием будут смотреть. Фильмы с драматическим содержанием, где много переживаний, много трудностей, не пользуются большим успехом; видимо, это объясняется тем, что в Антарктиде своих тягот достаточно. А фильмы вроде «Укротительницы тигров», балет, австрийские фильмы смотрятся с великим удовольствием. Большим успехом пользовались рисованные диснеевские фильмы, подаренные американцами.

Особенно скучает человек по зрительным образам, когда он находится в длительном походе. Но вот люди возвращаются, их кормят, дают помыться и сразу же показывают фильмы, сколько они хотят. В течение нескольких часов они смотрят фильмы: три-четыре фильма, пока не насытятся. И только потом они начинают жить обычной жизнью зимовщиков.

Третье удовольствие — баня. Два раза в месяц. Находятся юмористы, которые время пребывания в Антарктиде меряют «банными». Каждые две недели на календаре отмечают: «баня». Получается 30 бань — и вся зимовка. Бани в Антарктиде прекрасные, великолепный пар, березовый из-под Ленинграда веник, клюквенный квас.

Четвертое удовольствие — пингвины. Может быть, именно после фильма о пингвинах у меня появилась мечта поехать в Антарктиду. Императорские пингвины — самые крупные обитатели Антарктиды. Пингвины живут вблизи Мирного. Это облегчает зимовку людям. Очень важно человеку видеть хоть какое-нибудь проявление жизни. Нас сразу же повели смотреть пингвинов. Как мы ведем гостей в Большой театр, так и зимовщики ведут своих гостей посмотреть на пингвинов.

¹ О своей поездке в Антарктиду корреспондент «Комсомольской правды» В. Песков рассказывал на очередной беседе из цикла «Актуальные проблемы науки» в Центральном лектории Всесоюзного общества «Знание».