

П.П. Федотов



ГИДРОГРАФЫ

В АРКТИКЕ

И АНТАРКТИКЕ

УДК 551.48 (98/99)

ББК 26.221.0г (00)

Ф 342

Федотов П.П.

Ф 342 Гидрографы в Арктике и Антарктике: Исторический очерк. — Архангельск: Поморский университет, 2004. — 170 с.

ISBN 5-88086-408-1

Краткий литературно-исторический очерк написан к 80-летию Северной гидрографической экспедиции, отмечавшемуся 10 мая 2004 года. В книге рассказывается об исследованиях гидрографов в морях Северного Ледовитого океана и в антарктических водах пролива Дрейка.

Предназначена для широкого круга читателей.

УДК 551.48 (98/99)

ББК 26.221.0г (00)

ISBN 5-88086-408-1

© Федотов П.П., 2004

© Поморский университет, 2004

*Исследователям Северной
гидрографической экспедиции
в год 80-летия посвящается*



П.П. Федотов г. Архангельск, 16 января 1999 г.

ОБ АВТОРЕ

Федотов Павел Петрович родился 7 ноября 1926 года в селе Нерица Печорского уезда Архангельской губернии (ныне Усть-Цилёмский район Коми республики*). Русский. Предками были староверы — выходцы из земель Великого Новгорода, заселившие среднюю Печору еще в 16 веке, во времена Ивана Грозного.

Автор книги — выпускник Ленинградского высшего военно-морского училища имени М.В. Фрунзе, гидрограф, капитан 2 ранга в отставке. С 1951 года проживает в Соломбальском районе города Архангельска.

Павел Петрович начал плавать с 14 лет на паровых судах Печорского речного пароходства, работая кочегаром, масленичком, помощником механика (в зимнее время — на судоремонте). В 1943 году окончил с отличием ремесленное училище речного флота, в 1947 году — с отличием Печорский речной техникум.

С 1941 по 1946 год принимал участие в перевозке и транспортировке грузов и железнодорожного оборудования по рекам Печоре и Усе для строящейся в годы войны Печорской железнодорожной магистрали, а также в перевозке каменного угля для кораблей Северного флота в порт Нарьян-Мар.

На Военно-морском флоте служил и работал 28 лет, из них 24 года (1951—1975 гг.) на Краснознаменном Северном флоте в Северной гидрографической экспедиции. Участвовал во многих арктических и антарктической экспедициях по гидрографическому изучению и исследованию морей и океанов. В дальних плаваниях на кораблях и в составе экспедиций прошел 20 морей, 3 океана. Во многих экспедициях непосредственно участвовал в океанографических исследованиях неизученных или мало изученных районов, снимая «белые пятна» с навигационных карт, корректируя и составляя лоции.

После службы на Краснознаменном Северном флоте 6 лет работал в Северном морском пароходстве, из них 2 года плывал первым помощником капитана на транспортном теплоходе «Белозерсклес».

* Село Усть-Цильма в 1992 году праздновало свое 450-летие. На празднике было много гостей, среди них — делегация из Новгородской области.

Во время службы в ВМФ и работы на судах СМП побывал в Уругвае (дважды), Чили (дважды), Кубе (дважды), Канаде, Бельгии, Голландии, Польше, Испании, США, Греции, Италии, на архипелагах и островах Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Виктория, Шпицберген, других островах и землях Ледовитого океана и Антарктиды (Южно-Шетландские острова).

За безупречную службу, трудовую деятельность во время Отечественной войны, исследования в Арктике и Антарктике награжден 16 медалями СССР и России, в том числе: «За отвагу», юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «Ветеран Вооруженных Сил СССР», «300 лет Российскому Флоту».

Архангельск*

Когда уходил я в полярные воды,
Меня провожали родные, друзья.
Белое море и милый Архангельск,
Я никогда не забуду тебя.

Припев: Архангельск, Архангельск!
Родной мой причал,
Не раз ты меня в океан провожал,
Не раз, не раз в океан провожал...

Красивое имя, широкие дали...
Пред морем российским, на верфях реки
В петровское время здесь флот создавали,
С тех пор он веками на службе Руси.

Припев: Архангельск, Архангельск!
Родной мой причал,
Не раз ты меня в океан провожал
Не раз, не раз в океан провожал...

* Написано в 1988 году на курорте Боржоми, где автор отдыхал с 3 по 28 августа.

И где б я ни плавал, в морях штормовал,
Вдали и в разлуке всегда вспоминал:
Архангельск, Архангельск!
Родной мой причал,
Не раз ты меня с океана встречал,
Не раз, не раз с океана встречал.
Заводы, суда и плоты за буксиром
Нас с моря встречали в просторах Двины.
Трудяга Архангельск, большое спасибо
Тебе за работу на благо Страны.

Прпев: Архангельск, Архангельск!
Родной мой причал,
Не раз ты меня с океана встречал,
Не раз, не раз с океана встречал.

На пристани Красной пред взором Петра
Любимые ждут мореходов с утра!..
И радость, и слезы от долгих разлук
При встрече на лицах любимых подруг...

Прпев: Архангельск, Архангельск!
Мой Дом и причал,
Впервые любимую здесь повстречал,
Навек я любимую здесь повстречал...





1. ПЕРВЫЙ ПЕРИОД СГЭ (1924—1933)

10 мая 1924 года Приказом помощника Главкомандующего всеми Вооруженными силами СССР по морским делам создается Северная гидрографическая экспедиция. Первым начальником СГЭ назначается известный ученый-гидрограф Николай Николаевич Матусевич. С тех пор и до 1986 года ее Штаб и «зимняя квартира» находились в районе Соломбала города Архангельска.

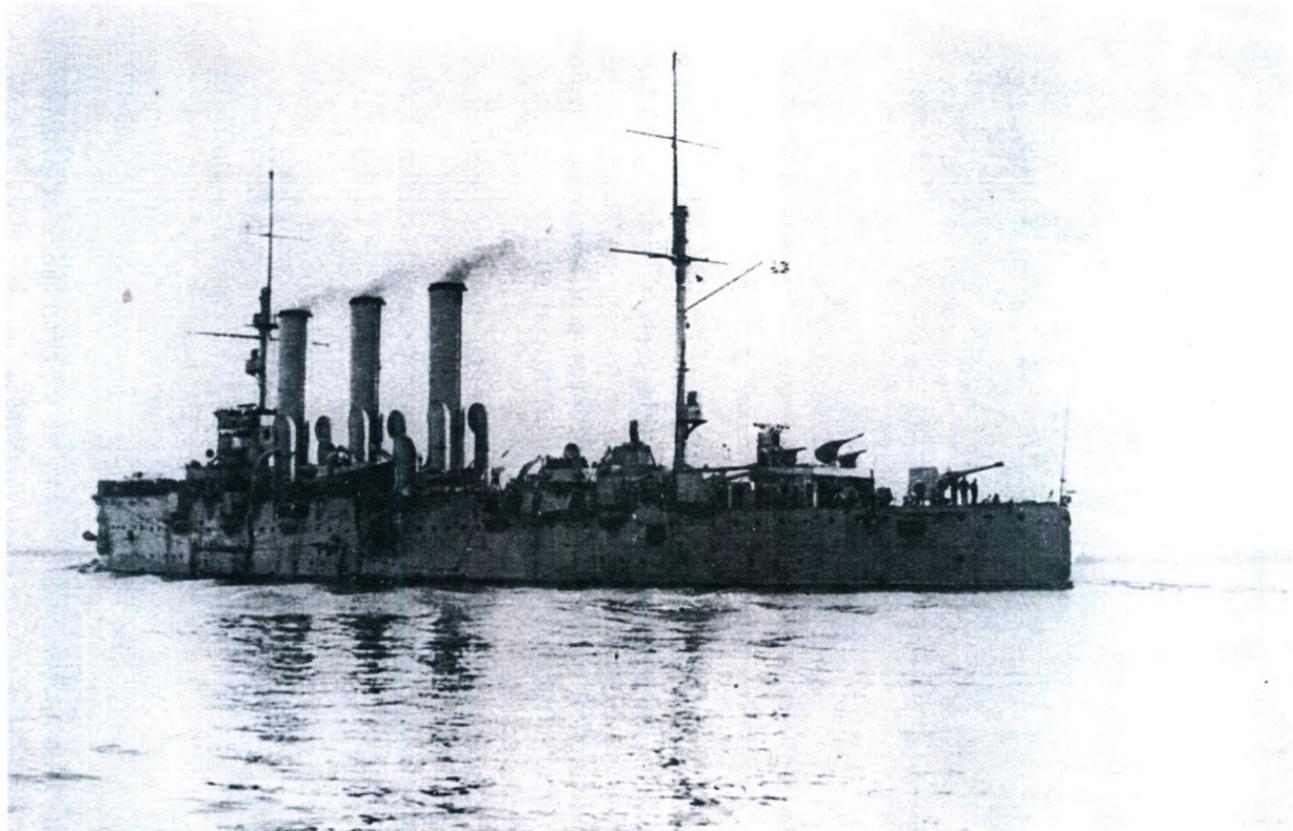
Поле деятельности гидрографов в летние навигационные периоды — северные моря. Впоследствии (с 1960 г.) и зимой, и летом осуществлялись походы на кораблях в Мировой океан. Полеты и океанографические исследования в Арктическом бассейне продолжали славные традиции русских полярных исследователей-первопроходцев.

СГЭ — одна из старейших гидрографических частей Военно-морского флота СССР и России.

В первый период (1924—1933 гг.) гидрографические исследования велись в Белом и Баренцевом морях преимущественно в интересах восстановления народного хозяйства, подорванного гражданской войной и иностранной интервенцией, а также в интересах торгового и промыслового флотов.

До 1924 года морские исследования носили эпизодический характер. В основном работы заключались в составлении полуинструментальных описей и отдельных рекогносцированных съемок. С созданием Экспедиции был взят курс на применение точных инструментальных методов, на развитие геодезической основы для картографирования.

Наряду с морским и прибрежным промерами ведутся уровенные (за приливами) и гидрологические наблюдения, топографиче-



Крейсер «Аврора» на Северной Двине в год создания СГЭ (1924 г.)



На судовом промере (Новая Земля, губа Черная, 1928 г.)

ская съемка, магнитные и гравитационные наблюдения на берегу. Гидрографы под руководством Н.Н. Матусевича участвовали в строительстве на Новой Земле, в проливе Маточкин Шар, радиостанции и полярной геофизической обсерватории, ввели ее в рабочий режим и произвели в проливе магнитные и гидрометеорологические наблюдения.

Работы выполнялись и обеспечивались гису: «Мурман» (1898 г. постройки), «Азимут» и «Купава».

Справка. Судно «Мурман» было построено в Германии в 1898 г., куплено в 1910 году и первоначально называлось «Андрей Первозванный», затем переименовано в гису «Мурман», а в 1932 году — в гису «Мгла».

Несмотря на несовершенство технических средств, материалы, полученные экспедицией, отличались высоким качеством. По ним были составлены морские навигационные карты и пособия, существенно улучшившие обеспечение навигационной безопасности мореплавания, рыбного и зверобойного промыслов.

Особо следует отметить создание «Атласа течений Белого моря», который и до настоящего времени не утратил своей производственной ценности.



2. ВТОРОЙ ПЕРИОД СГЭ (1933—1945)

В 1933 г. Правительством СССР создана Северная военная флотилия, преобразованная в 1937 г. в Северный Военно-морской флот.

С созданием флотилии возросли задачи Северной гидрографической экспедиции по обеспечению боевой деятельности кораблей, по изучению районов базирования флота и строительства баз.

2.1. С чего начинался Молотовск (Северодвинск)

Одним из важных заданий было обследование побережья, акватории для будущего завода судостроителей г. Молотовска.

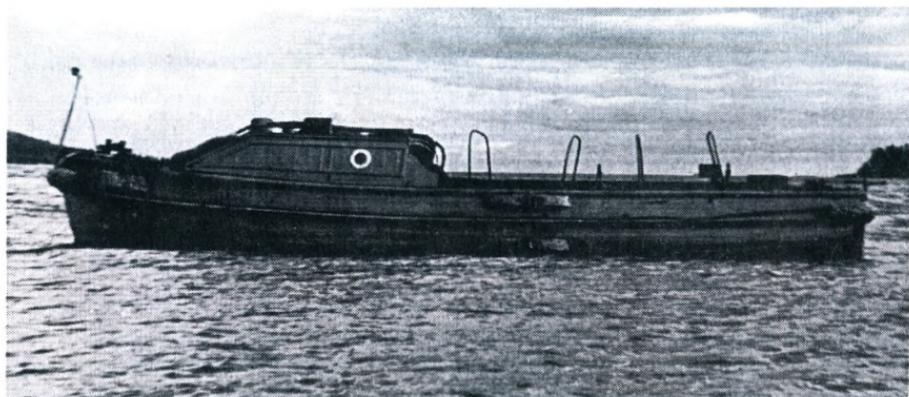


Незаменимый транспорт геодезистов в тундре в 30-40-е гг.

18 мая 1935 г. гидрографы СГЭ на гидрографическом судне «Мигалка» прошли к Сюзьме. На берег с судна выгрузили: два промерных бота с двигателями типа «Болиндер» и «Скрипс», инструменты, оборудование для промера и съемки, имущество комплексной гидрографической партии во главе с ее начальником — старшим лейтенантом Терешиным Альбертом Гавриловичем.

Командованием СГЭ была поставлена задача создать геодезическую основу, выполнить наблюдения на ней, произвести промер

Катера СГЭ 40-50-х гг.



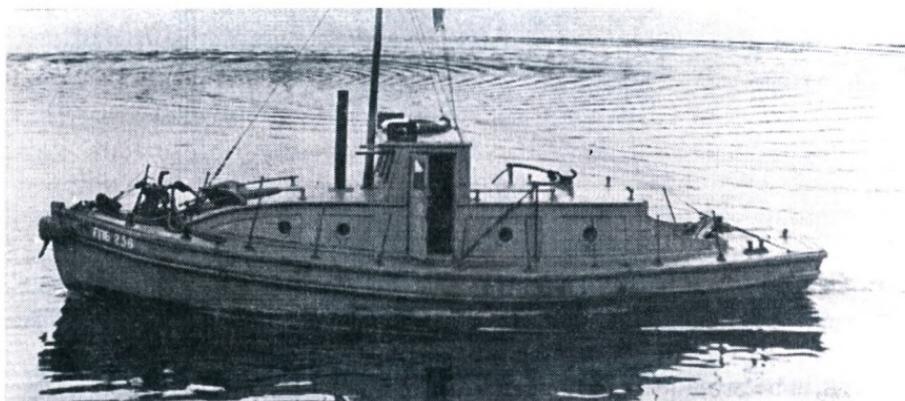
ГПБ типа «ФИН» (№ 159 — промерный)



ГПБ — вельбот с рубкой (№ 247 — для топогеодезистов)



ГПБ типа «Большой петушок» № 178



ГПБ типа «Малый петушок» № 256

прибрежный и морской (в районе будущей базы), топографическую съемку от Унской губы до Пудожемского устья, включая остров Ягры и подходы к нему.

И.Д. Мороз, участник той экспедиции, вспоминал: «В то далекое теперь время берега были пустынными, песчаными с барханами и редким кустарником. Кое-где находились бараки со спецконтингентом.

Над всей местностью величественно возвышался Никольский монастырь, который впоследствии также был включен в геодезическую сеть и стал одним из основных координатных пунктов».

В начале работ был установлен водомерный (футшточный) пост для уровенных наблюдений за приливами. Наблюдения на нем ведутся и до настоящего времени.

Учитывая важность правительственного задания, комплексными гидрографическими работами руководил непосредственно начальник СГЭ (1935—1939 гг.) капитан I ранга Шинков Дмитрий Васильевич с борта гису «Мгла», на котором в 1935 г. впервые для промера был установлен первый отечественный эхолот типа «ЭЛ» ленинградского завода «Коминтерн».

На гису «Мигалка» промером и обследованием руководил зам. начальника СГЭ Глишков Евгений Георгиевич, впоследствии контр-адмирал, зам. начальника Гидрографического управления ВМФ.

Прибрежный промер на 2 ботах выполняли лейтенанты В. Беляев и Рубе.

Топографическую съемку на планшетах в масштабе 1:10000 и 1:25000 выполняли техники-производители работ И.Д. Мороз и Л.П. Агафонов.

Пользуясь тем, что весной и летом (в мае, июне) светло круглые сутки, гидрографы работали днем и ночью по 18—20 часов. Каждый километр промера и съемки, строительство и наблюдение каждого триангуляционного знака стоили громадных трудов, требовали от гидрографов большой самоотверженности и безграничной любви к своему исследовательскому делу. К исходу июля все картографические работы, как основа для проектирования и строительства города и заводских объектов, были завершены.

Результаты комплексных работ принимали непосредственно на местности начальник СГЭ Д.В. Шинков и его заместитель Е.Г. Глишков.

Материалы, полученные комплексной гидрографической экспедицией в 1935 г., отличались высоким качеством. По ним составлены и изданы морские навигационные карты и пособия, даны рекомендации для проектирования, строительства объектов и дноуглубительных работ на акватории будущего завода и подходного морского канала.

2.2. Экспедиция в предвоенный период

СГЭ продолжала работы в Белом море, в заливах и губах Мурманского берега и Кольского полуострова. Здесь велось развитие и



Командиры и штурманы, гидрографы и лоцманы, начальники и служба маяков (1924 г.)

сгущение геодезических сетей, топографическая съемка и промер для создания карт крупного масштаба.

В 1936 г. экспедицией впервые на Севере была применена аэрофотосъемка побережья: морей, заливов, губ, бухт. Прокладывались вновь геодезические сети на побережье Баренцева моря к востоку от мыса Канин Нос. Впервые инструментально с высокой точностью взаимоувязаны координаты геодезических пунктов западного и восточного берегов Горла Белого моря.

К 1940 году в экспедиции появляются новые гидрографические и геодезические инструменты и приборы, промерные мореходные катера. На вооружение гидрографических судов поступают эхолоты. Это позволяло значительно увеличивать темпы и качество гидрографических исследований.

Трудами личного состава экспедиции Баренцево и Белое моря, заливы, губы и места базирования флота к началу Великой Отечественной войны были изучены в степени, отвечающей требованиям Военно-морского флота. Новые карты, лоции, новые фарватеры, рекомендации и пособия для плавания кораблей хорошо послужили Северному флоту.

2.3. Великая Отечественная война

Великая Отечественная война явилась серьезной проверкой зрелости экспедиции, ее умения организовать навигационно-гидрографическое обеспечение в боевых условиях.

В ходе войны Экспедиция обеспечивала: базирование кораблей, топогеодезическую подготовку береговой артиллерии, минные постановки и траление вражеских мин. Гидрографы участвовали в боевых действиях на фронтах, в проводке конвойных кораблей и судов, создании картографических материалов для десантных операций, в том числе на различные фарватеры для десантных кораблей, а также — в первом броске при высадке на берег под огнем противника.

Уже в начальный период войны СГЭ выполнила два весьма важных задания командования Северного флота.

Во-первых, произведена была топографическая съемка 30-ти километровой полосы Мурманского берега от Нокуевского залива до Пулонги, а также Канинского и Конушинского берегов, островов: Соловецких, Моржовца и Колгуева. В результате этих съемок

изданы крупномасштабные карты, явившиеся основой для береговых батарей кругового обстрела и оборонительных зон побережья.

Во-вторых, изыскан, оборудован в навигационном отношении и протрален восточный фарватер на подходе к Горлу Белого моря (ФВК-7).

Кроме существовавшего тогда Терского фарватера, от мыса Городецкий вдоль западного берега Воронки Белого моря, нужен был еще надежный, запасной.

Произведена геодезическая привязка острова Моржовец к общегосударственной триангуляционной сети на Конушинском берегу.

Работы завершены в 1942 году. Они велись при частых налетах вражеских самолетов, атаки которых отбивались зенитным огнем гидрографических и вспомогательных судов, вооруженных зенитной артиллерией и крупнокалиберными пулеметами. В экспедиционных работах участвовало 650 человек рабочих и техников, однако нередко для выполнения срочных и важных заданий людей не хватало, и командиры частей, в операционных зонах которых велись гидрографические работы, выделяли необходимое количество матросов и старшин.

С большим напряжением сил Экспедиция выполнила эти важные задания командования Северного флота.

Командиры батарей получили огневые планшеты для стрельбы в сторону моря и суши. Форты о. Моржовец и Поноя своим огнем могли полностью перекрыть движение вражеских судов в сторону Белого моря.

Командиры кораблей успешно использовали ФВК-7 для проводки союзных конвоев, идущих в Архангельск и Молотовск.

Личный состав Экспедиции обработал и сдал в ГУ ВМФ 75 промерных и топографических планшетов. Умело руководил камеральной обработкой гидрографических материалов капитан 3 ранга К.К. Цендровский.

Успешным выполнением заданий командования Северная гидрографическая экспедиция обязана всему личному составу и в особенности гидрографам: капитан-лейтенантам Бурмакину В.П., Гаркуше И.Ф., Зеньковичу Н.А., Иванову А.Н., Кареву В.С., Терешину А.Г., старшему лейтенанту Останину М.М., лейтенантам Аксенову Л.А., Горшкову Н.М., Панову В.К., инженерам Арефьеву С.А., Бухмейеру В.В., Зайцеву П.И., Морозу И.Д., Коваличеву Ф.Ф.

2.4. Гибель «Меридиана»

24 июля 1941 г. было потоплено гидрографическое судно «Меридиан». Под командованием капитан-лейтенанта Егорова В.Г. гису «Меридиан» вышло 22 июля 1941 г. из Кольского залива в Иоканьгу для снабжения маяков восточного побережья Кольского полуострова и для эвакуации с маяков женщин и детей. Снабдив маяк Харлов и выйдя в направлении губы Восточная Лица, «Меридиан» подвергся нападению четырех немецких эсминцев типа «Редер».

Командир объявил «боевую тревогу» и лег на обратный курс, чтобы укрыться в тумане. Но эсминцы с 30 кабельтовых уже открыли артиллерийский огонь. Снаряды рвались один за другим. «Меридиан» потерял ход и управление. Начался пожар. «Редеры» подошли вплотную и открыли пулеметный огонь по незащищенному судну.

Экипаж под руководством раненого командира мужественно боролся с огнем и поступающей в пробоины водой. Но надежды на спасение судна таяли.

Машинная команда под руководством механика инженер-капитан-лейтенанта С.И. Дубровина и старшего моториста Заварзина, борясь с поступающей водой, так и погибла в машинном отделении.

Когда судно начало погружаться в воду, командир приказал всем покинуть «Меридиан».

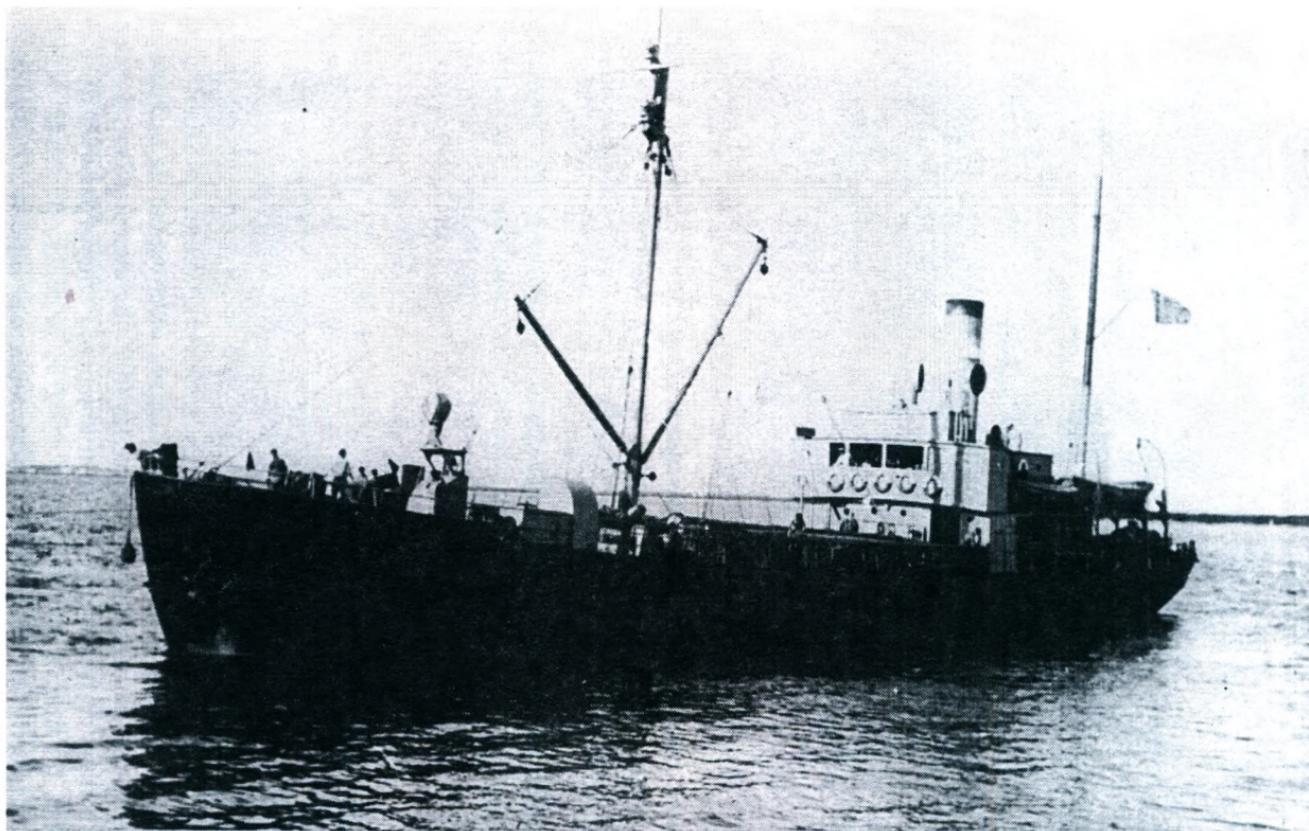
Плавсредства были разбиты огнем противника и люди бросались за борт, цепляясь за плавающие обломки. Гитлеровцы со свойственной им жестокостью расстреливали людей на воде.

Последним покинул гибнущее судно раненый командир «Меридиана».

Объятый пламенем «Меридиан», оседая на корму, с развевающимся на графеле флагом погрузился в пучину Баренцева моря.

Погибло 46 человек, среди них были женщины и дети. Подошедшие к месту происшествия рыбацкие карбасы подобрали 17 человек, которым оказали медицинскую помощь, а затем доставили в госпиталь Мурманска.

Так погиб в первый месяц войны корабль «Меридиан» — участник-труженик многих походов гидрографов СГЭ в северных морях.



Гису «Меридиан»

2.5. Ледоводорожная служба в годы войны

В первую военную зиму 1941 г. враг рвался также на Кандалакшском и Лоухинском направлениях. Доставка войск и техники в районы Кандалакши и Лоухи осуществлялась Белым морем, выгрузка которых в зимнее время осуществлялась на кромку льда берегового припая (до 15 км и более от берега).

Ледоводорожная служба была организована 3 ноября 1941 г. в составе Кандалакшского, Кемского, Резервного ледоводорожных отрядов.

Кемский ледоводорожный отряд (командир — капитан-лейтенант Мальшев И.И.) состоял из 30 человек; Кандалакшский (командир — старший лейтенант Останин М.М.) — из 40 человек; Резервный (командир — капитан-лейтенант Карев В.С.) — из 35 человек.

Личный состав отрядов был вооружен винтовками и ручными пулеметами, а также оснащен переносными радиостанциями, лыжами, компасами на санках, пешнями и специальными линейками для измерения толщины льда.

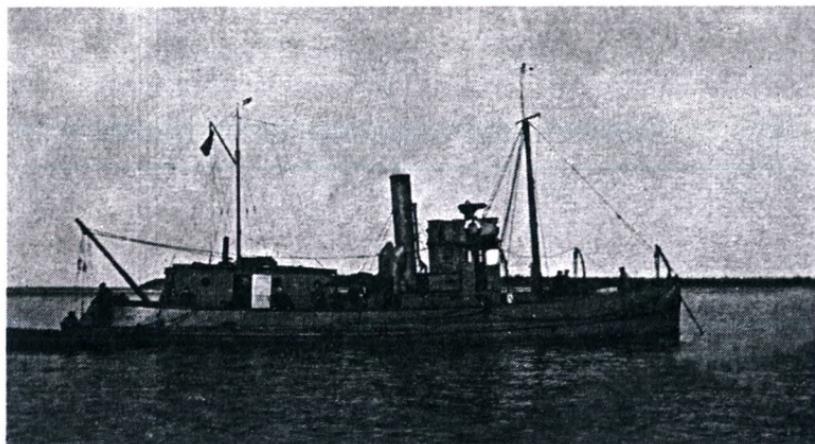
Служба обеспечивала подход судов к припаю (створы с железнодорожными фонарями не видны сверху), выгрузку военных и техники на лед, а также их проводку по льду к пунктам назначения. При этом заранее осуществлялся замер толщины льда.

Летная группа на самолетах «У-2» производила разведку плавающих льдов и наведение транспортов к точкам высадки (летчик сообщал на транспорты координаты точек подхода к припаю). В группу входили полярные летчики майор Сидоров, капитаны Иванов и Рогожин. Ответственным за работу летной группы был назначен гидрограф капитан 3 ранга Пахомов Н.И. Выгрузка людей и техники, проводка по льду производились, как правило, в ночное время.

Тяжеловесы спускались с борта судов по настилу двумя тракторами и растаскивались в стороны на расстояния, определяемые по таблицам В.В. Шулейкина в зависимости от толщины льда. Так, например, 9 января 1942 г. Кемский отряд выгружало ледокольное судно «ЛД-6». На лед было высажено 600 человек и снято 5 тонн груза. За ночь люди и груз были проведены гидрографами по назначению. 11 марта и 18 апреля 1942 г. ледоводорожный отряд принял и разгрузил транспорт с тяжеловесами (крепостными ору-



Тису «Метель» (во льдах)



Тису «Лоцман»

диями) для Соловецких островов. Тяжеловесы транспортировались тракторами по ледовой трассе длиной 9 км. Этой работой умело руководил гидрограф капитан-лейтенант Жилинский А.К.



Соловецкий Кремль и Святое озеро

Кемский отряд обеспечивал перевозки зимой 1942/43 гг. 21 февраля 1943 г. принимал на лед людей и 600 тонн груза с л/п «Георгий Седов». На этом же судне с 7 по 13 апреля были доставлены грузы из Архангельска и Кемь, а с Соловецких островов в Рабоче-островск перевезено 3000 бойцов и боевая техника.

Резервный ледоводорожный отряд обеспечивал ледовые дороги, проложенные по реке Северная Двина и ее рукавам между городами Архангельск и Молотовск, на острова Мудьюг и Ягры.

2.6. В боях и походах

Многие гидрографы Экспедиции сражались на фронтах Великой Отечественной войны в морских бригадах, где проявили мужество и героизм. Гидрографы хорошо усваивали тактические вопросы и грамотно ориентировались на местности в боевых условиях.

В боях под Москвой в 1941 г. моряки 84-й бригады проявили мужество и героизм, выбивая из города Скопина прорвавшиеся вражеские части. Решительной атакой моряки наголову разгромили 5-й моторизованный полк и освободили город. При освобождении Скопина отличились многие подразделения бригады, которыми командовали лейтенанты-гидрографы.

21 декабря 1941 г. после 20-дневных упорных боев, моряки прорвали вражескую оборону, освободив ряд населенных пунктов в направлении города Клин.

В боях под Москвой, наряду с другими подразделениями бригады, отличились взводы, которыми командовали гидрографы, впоследствии служившие в СГЭ:

А.А. Мазепа, Н.С. Марченко, С.Н. Невмержицкий, А.Д. Петрусь и др. В этих боях пали смертью храбрых 18 офицеров-гидрографов. Они вместе с другими воинами совершили бессмертный подвиг в боях за Москву и Старую Руссу, куда бригада была перебросена в январе 1942 г. Вот их имена: И.И. Мальцев, В.И. Мигель, И.А. Моргун, И.М. Мухортов, В.И. Мякота, Л.А. Народецкий, В.И. Нестеренко, П.И. Нестеренко, П.М. Нестеров, Д.Ф. Никифоров, Я.И. Носик, А.М. Остапенко, В.С. Павлюк, Н.А. Парфенов, Ф.А. Пономарев, И.Т. Попов, Ю.Н. Прокопец, Г.П. Прокопьев. Вечная им слава и память!

В наступательных боях бригада полностью разгромила пехотный полк врага, а в оборонительных — с 17 по 20 февраля 1942 г. — моряки бригады отразили 19 атак, уничтожив более 1200 солдат и офицеров противника.



*Высадка личного состава гидрографов с борта гису на берег
(Печорский залив, октябрь 1943 г.)*

В сентябре 1942 г. 84-я бригада была переброшена с Северо-Западного фронта на Северный Кавказ. В боях за Кавказ, как и в боях за Москву, моряки покрыли себя неувядаемой славой.

66-я, 67-я и 85-я бригады моряков, после формирования, в декабре 1941 г. были переброшены на Карельский фронт. В январе 1942 г. моряки бригад громили фашистов перед Медвежьегорском и защищали железнодорожную станцию Лоухи.

66-я морская бригада перебрасывалась с одного фронта на другой. Участвовала в сражениях по защите Сталинграда, где понесла значительные потери. Смертью храбрых пали гидрографы-офицеры: В.В. Ананин, Л.М. Аршанский, В.П. Беловодский, И.Д. Биркан, А.Я. Бондарь, Н.А. Бухтояров, И.А. Воробьев. Командир роты П.А. Амелехин вспоминал, что в его роте после боев осталось только пять бойцов.

Весной 1943 г. 67-я морская стрелковая бригада была переформирована в 45-ю стрелковую дивизию. В августе 1943 г. на стыке 85-й бригады и 45-й стрелковой дивизии развернулись тяжелые бои. Противник рвался захватить железнодорожную станцию Лоухи. Героически сражались бойцы и офицеры 85-й бригады и 45-й



*У входа в губу Порчниха.
Риф ограждает пассивный радиолокационный отражатель (РЛП)*

стрелковой дивизии. Никто не отступил ни на шаг. Враг, понеся большие потери, откатился назад.

Во время этих боев многие пали смертью храбрых. Получили тяжелые ранения офицеры-гидрографы В.М. Соловьев и Л.И. Сенчура, впоследствии капитан I ранга, начальник СГЭ (1959—1966 гг.).

В боях отличились офицеры-гидрографы: И.Т. Рачук, В.С. Релицкий, С.А. Ремига, Х.И. Сарачев (служил в СГЭ с 1947 по 1957 гг.), Л.И. Сенчура, В.М. Соловьев, М.В. Сорокатый, Ю.Н. Софийский, Д.А. Станкевский, В.Н. Степанов, И.И. Сотников (служил в СГЭ с 1947 по 1951 г.), А.М. Таран, Ф.А. Черный, В.А. Чупилка, А.Я. Шурупов, М.Н. Шушарин, В.М. Яровой и др.

Зам. начальника СГЭ М.А. Миловидов в начале войны организовал в Экспедиции обучение личного состава военному делу, в мастерских наладил выпуск минометов для фронта, добровольно ушел на фронт и погиб под Сталинградом, защищая Родину.

Нарком ВМФ в годы войны, Адмирал флота Советского Союза, наш земляк Николай Герасимович Кузнецов в книге «На флотах боевая тревога» писал о героизме моряков, 'сражавшихся в грозные для Родины дни на суше:

«На фронте различия между моряками и армейцами быстро стирались. Разве только флотские словечки «братва» и «полундра», да хлесткие изречения боцмана в адрес фашистов говорили о том, что здесь воюет морская пехота. Верность морским традициям проявлялась еще и в том, что в решительный час моряки неизменно шли в бой в полосатых тельняшках, чтобы враг знал, с кем имеет дело!»

Не зря в песне «Бескозырка», сложенной в годы войны, поется:

«Бескозырка! Ты подруга моя боевая,

И в решительный час, и в решительный день,

Я тебя, лишь тебя надеваю,

Как носили герои, чуть-чуть набекрень!»

2.7. На северном морском театре военных действий

На северном морском театре военных действий гидрографы обеспечили проводку 1471 внутреннего конвоя (в том числе по Северному морскому пути), встретили 40 и провели обратно 36 союзных конвоев. Под огнем и бомбежками врага гидрографы все-

гда находились в первом броске при высадке десантов на берег, занятый противником. На участках десантирования войск выполняли оборудование подходных фарватеров створами светящихся знаков, буями, обеспечивали и выполняли боевое траление мин противника.

Особо отличился аэрофотограмметрический отряд СГЭ (перебазированный в Мурманск 9 июля 1941 г.) при подготовке и проведении Петсамо-Киркенесской наступательной операции и десантировании войск в 1944 г.

Было отдешифрировано (разведано, определено, «поднято») 1500 военных объектов противника, определены 500 объектов, важных для высадки и десантирования; составлено большое количество планов, фотосхем, описаний для кораблей, десантных катеров и десантирующихся войск: в процессе высадки, боя и движения вглубь занятой противником местности.

Особо отличились при подготовке материалов и в процессе десантирования гидрографы, впоследствии снова служившие в СГЭ: майор Иванов И.И. и подполковник Солдатов С.Н., фотолаборант Потепалов И.В.

В 1943 и 1944 гг. обострилась борьба на Северном морском пути. Вражеские подводные лодки поставили в районе Новоземельских проливов, на подходах к порту Диксон и в губе Белушья более 340 мин.

Командованием Северного флота сформированы Новоземельская и Карская военно-морские базы, созданы Новоземельский и Карский гидрографические районы. В Новоземельский район были назначены и работали по обеспечению безопасности плавания кораблей и конвойных судов: капитан 3 ранга Бурмакин В.П. (начальник района), капитан-лейтенант Жилинский А.К., старший лейтенант Чумак Г.А., лейтенанты Вайнен И.Н., Гречин В.С., Пустошный А.П., Тихонович М.А., Харьковский В.И.

Гидрографам новых гидрографических районов пришлось приложить много усилий для навигационного оборудования отстойных пунктов конвойным судам, обеспечения боевого траления фарватеров, геодезической привязки и определения оборонительных сооружений и позиций.

На помощь Новоземельскому гидрографическому району были направлены три партии СГЭ; комплексная — инженер-гидрограф

В.К. Холопова — на Новую Землю (залив Рогачева). Гидрографы произвели прибрежный промер в заливе Рогачева, на рифах у мыса Морозова и в проливе Костин Шар. В этом же проливе гидрографы обеспечивали боевое траление мин противника. Несколько раз за период работ обстреливались самолетами немецких воздушных разведчиков.

Партии Л.П. Агафонова и И.В. Осокина были доставлены на гису «Мигалка» на остров Колгуев. Самолеты противника ежедневно, ровно в 8 ч. утра обстреливали из пулеметов поселок Бугрино и лагерь экспедиции. Пришлось оборудовать убежище у подножия горы. Гидрографы и геодезисты построили геодезические пункты, выполнили на них наблюдения и произвели промер в районе бухты Бугрино.

В октябре 1943 г. в Печорском заливе были обнаружены мины. Порт Нарьян-Мар временно закрыли. Партию Л.П. Агафонова срочно перебросили в этот район для обеспечения боевого траления. Здесь во время жестокого шторма погибли два промерных катера из четырех. Нагрузка удвоилась. Люди работали по две смены и задание было выполнено в установленный срок.

Следует отметить, что партии Агафонова, Осокина и Холопова состояли из 60—80 человек каждая. Рабочий состав был укомплектован в основном инвалидами Великой Отечественной войны и подростками. Трудно выполнять задания с таким составом. Но благодаря наличию в партиях опытных инженеров и техников и самоотверженной работе в годы войны, задания и планы выполнялись успешно и в сроки, заданные командованием Новоземельской военно-морской базы.

Гидрографическая и геодезическая партии Л.П. Агафонова и И.В. Осокина были сняты с острова Колгуев и с побережья Печорского залива поздней осенью 1943 года гису «Мгла» и «Мигалка».

Во время перехода из Архангельска к острову Колгуев гидрографы гису «Мгла» обнаружили у о. Моржовец, пленили и отбуксировали к острову Вешняк приводнившийся разведывательный гидросамолет дальнего действия типа «БФ-138». Гидросамолет и четыре пленных летчика были переданы эскадренному миноносцу «Жгучий» для доставки в Архангельск.



3. ТРЕТИЙ ПЕРИОД СГЭ (1945—1986)

В 1986 г. СГЭ была перебазирована в г. Мурманск. Так закончился «Архангельский» период ее местонахождения — период, когда гидрографы отправлялись на исследования в моря и океаны из нашего города.

Третий период — послевоенный. Необходимо было тралить мины, выставленные в море в период войны (вражеские и свои — на защитных минных рубежах). Много пунктов триангуляции, знаков утрачено в ходе войны. Требовалось их построить, восстановить.

Гидрографы вновь, как истинные «пахари моря», галс за галсом обследовали минные поля, минные банки, обнаруживая и уничтожая подводные опасности, подстергавшие корабли.

Вновь с бóльшей подробностью обследуется Воронка и Горло Белого моря, юго-восточная часть Баренцева моря (о-ва Колгуев, Вайгач), о-ва Новой Земли. Работы включают морской и прибрежный промеры, уровенные наблюдения, гидрологические работы, топографическую и магнитную съемку, строительство геодезических пунктов: пирамид, знаков, сигналов, и наблюдение на них.

Успеху работы СГЭ во многом содействовало дальнейшее оснащение ее новыми инструментами, эхолотами, радионавигационными системами «Координатор» и «Рым», счетно-вычислительными машинами. Уже к 1955 году все промерные катера СГЭ были оборудованы и вели промер с помощью эхолотов.

С конца пятидесятых годов в экспедицию начинают поступать новые гидрографические и океанографические суда со специальным научным оборудованием и большой автономностью плавания.

СГЭ планомерно расширяет свою исследовательскую деятельность за пределы Баренцева и Белого морей; ее суда исследуют наиболее важные в навигационном отношении районы: в Северной Атлантике, Норвежском и Гренландском морях. Гидрографы СГЭ участвуют в походах советских атомоходов подо льдами Арктического бассейна, а также в плавании на гидрографической подводной лодке ВМФ «Ли́ра».

Экспедиция выходит на исследования в Мировой океан.

3.1. Радионавигационная система (РНС) «Координатор»

В 1947 году советскими учеными и конструкторами была создана и практически использована РНС «Координатор». Система позволяла точно определять местонахождение тралящих кораблей в море на расстоянии многих десятков и даже сотен миль от берега. Первые образцы были конструктивно еще несовершенными, и чтобы определить место тральщика в море, необходимо было непрерывно считать изменение фигур на осциллографах аппаратуры («считать гаммы»).

Один из старейших и заслуженных гидрографов Северного флота Виктор Фридрихович Викман прошел с тральщиками не одну тысячу миль, «считая, будучи молодым лейтенантом, гаммы». Работа была напряженной, изнурительной. И один из молодых лейтенантов, потеряв нечаянно «счет гамм» был, по воспоминаниям В.Ф. Викмана, грубо отстранен от вахты в море командиром тральщика. Но ведь боевое траление — дело сложное, ответственное, приравненное к боевым операциям военного времени, а минер (сапер), как известно, «ошибается только один раз!».

Позже конструкторы создали счетные устройства, фиксирующие гаммы на телеграфных лентах, а затем прибор «СПУ» — счетно-пишущее устройство, работать с которым стало просто, удобно и наглядно, вводя коррекции на ленте, если по РНС «Координатор» шли радиопомехи.

В 1950 г. была создана радионавигационная система «Рым», которая позволяла добиваться бóльшей точности и с успехом применялась в СГЭ с аппаратурой, установленной на самолетах «ЛИ-2», «ИЛ-14», для определения координат на точках исследований в

Северном Ледовитом океане, а также при радиогодезической привязке Арктических островов к государственной системе координат и на морском промере — в восточной Соловецкой салме Белого моря.

Создание и использование РНС «Координатор» в 50-е годы явилось настоящей революцией в деле координирования морского промера.

«Белых пятен» на картах не только в открытых морях, но и на удалении 15 миль от берега было тогда еще предостаточно.

Впервые на судовом промере СГЭ применила «Координатор» в 1951 году в северной части Мезенского залива и в южной части Воронки Белого моря.

Навигационно-гидрографическую сложность района (большое количество банок, отмелей, сильные течения и высокие приливы) гидрографы успешно преодолели на промере, благодаря точности координирования, обеспечиваемой РНС «Координатор» (кстати, тогда еще без СПУ).

За 10—15 лет с помощью РНС «Координатор» впервые был сделан морской точный промер глубин во всех частях Белого моря, у Кольского полуострова, у о. Колгуев, вдоль Тиманского берега и западного побережья Новой Земли.

Следует отметить особую роль командира партии Викмана Виктора Фридриховича, заместителя командира по технической части Кузина Виталия Федоровича, у которых учились многие гидрографы. Именно Викман и Кузин научили работать с «Координатором» на промере В.И. Павлова, И.В. Сытинского, Г.А. Смолина, Б.М. Золотайкина, П.П. Федотова, А.И. Шапошникова, В.А. Шорикова и многих других гидрографов экспедиции. Все они успешно работали на экспедиционных судах, с помощью «Координатора» исследуя в разные годы просторы Белого, Баренцева, Норвежского и Гренландского морей, пролива Дрейка в Антарктических водах.

3.2. СГЭ в комплексном изучении и исследовании Новой Земли. История «Матки»

Новая Земля! «Предел» мечтаний и морской романтики для меня, да, видимо, и для моих сверстников-лейтенантов, окончивших в 1951 году Высшее военно-морское училище им. М.В. Фрунзе, гидрографический факультет. Многие из моих однокашников, будучи



*Офицеры-гидрографы на встрече выпускников 20 лет спустя
(Высшее военно-морское училище имени М.В. Фрунзе, г. Ленинград,
25 сентября 1971 г.)*

мичманами-стажерами, уже участвовали в гидрографических работах первого года исследований на Новой Земле, в 1951 году.

Два больших острова общей протяженностью 1000 км, разделенных Маточкиным Шаром — вот немного, что мы точно знали в начале нашего исследовательского пути. В училище преподаватели-«оригиналы» задавали необычные вопросы. На экзамене по военно-морской географии можно было услышать дополнительный вопрос: «Скажите названия «пяти шаров» Новой Земли?» (Маточкин, Никольский, Костин, Югорский и Петуховский или же Баренца островов шар). Если курсант называл пять проливов, то при отличных ответах на основные вопросы получал «пять», забывал один шар — «четыре».

Новая Земля! Для нас она была действительно новой! Новой для исследований, новой для познания ее истории, ее великих полярных открывателей и исследователей, побывавших там до нас.

Немного истории. О Новой Земле, о ее двух больших островах, которые разделяет узкая лента Маточкина Шара, как естественной

географической границей делящего воды Северного Ледовитого океана на европейские и азиатские, сообщалось еще в 1559 г.

В лондонских хроникальных архивах есть упоминание, что эта огромная Земля встала преградой на пути экспедиции Гуго Уиллоби, искавшего северо-восточный проход к океанам. (Не нашли пролив, делящий Землю).

Потом поисками занялись голландцы. Знаменитый капитан Виллем Баренц трижды пытался обогнуть остров и наконец в 1596 году дошел на корабле до мыса Желания. Здесь корабль затерло льдами. Пришлось зазимовать. Оставив разбитый корабль, Баренц продолжил исследования на шлюпках. Через три года норвежец Карлсен нашел дом — последнее становище, где закончил свои дни отважный капитан. Спутников Баренца спасли поморы, доставившие их на материк.

Почти через 360 лет, в 1955 году, нам, офицерам-гидрографам СГЭ Аносову Н.М., А.В. Афонину, П.П. Федотову, и работавшим на промере и топосъемке экипажам катеров довелось в ходе работ посетить острова, названные именем Баренца, и почтить память великого исследователя у мемориальной плиты.

Русские поморы издавна ходили на «Матку» на деревянных суденышках: охотились на медведей, оленей, тюленей, моржей, дичь и песцов. Жили там месяцами, иногда зимовали, строили в губах и бухтах избы из плавника, ставили «памятные кресты» мореходов, обычно на видных местах: мысах, горах и островах.

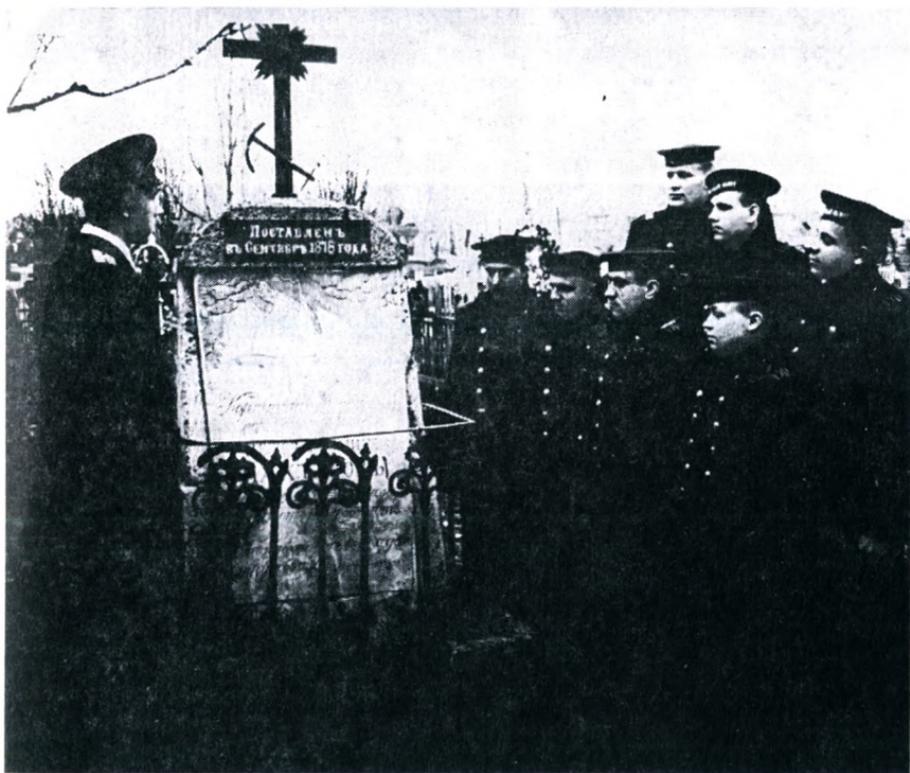
Через двести лет после Баренца его путь повторил помор кормщик Савва Лошкин. Ему удалось на зверобойном судне обогнуть Новую Землю с двумя зимовками. Лошкин дал первое словесное описание Новой Земли. После него Новую Землю навещали и изучали Федор Розмыслов, Петр Пахтусов и другие исследователи.

Подпоручик Корпуса флотских штурманов П.К. Пахтусов произвел опись юго-восточного берега Новой Земли от пролива Петуховский Шар до восточного входа в пролив Маточкин Шар (1832—1833 гг.). В 1834 г. под его же командованием отправилась экспедиция на двух судах: шхуне «Кротов» (командовал П.К. Пахтусов) и карбасе «Казаков» во главе с А.К. Циволько.

В 1834—1835 гг. экспедиция описала несколько участков западного берега Новой Земли — к северу от Маточкина Шара, а также восточный берег Новой Земли от Маточкина Шара до прибрежного

острова, названного впоследствии островом Пахтусова. Материалы экспедиций П.К. Пахтусова и А.К. Циволько явились основой для создания русских морских карт Новой Земли XIX века.

Да, исследования в прошлые века добывались большими трудами, сопровождать лишениями и невзгодами, а нередко и людскими потерями. Цена открытия тайн Новой Земли была слишком высокой: у «Саввиной» реки похоронен Савва Лошкин, в Крестовой губе — Циволько (умер в заливе Мелкий), погиб от цинги Розмыслов. Через месяц после возвращения с Новой Земли скончался в Архангельске П.К. Пахтусов. На памятнике на Соломбальском кладбище: «...от понесенных в походах трудов». Памятник П.К. Пахтусову воздвигнут в Кронштадте.



Ст. лейтенант Тимошенко Н.К. и матросы команды СГЭ у памятника П.К. Пахтусову (Соломбала, 1954 г.)

В 1954 году наша промерная группа (лейтенанты Федотов П.П. и Карбасов А.Ф.) и группа топографа Макеева В.С. базировались и работали в заливе Мелкий. Мы подновили надпись на памятной доске дома, где зимовал и скончался прапорщик Корпуса флотских штурманов А.К. Циволько, почтили память исследователя Новой Земли.

Из Архангельска уходили экспедиционные суда на острова архипелага Земля Франца-Иосифа, на Новую Землю, на Шпицберген — экспедиции известных полярных исследователей: М.Ф. Рейнеке (1872—1875 гг.), Г.Я. Седова (1912 г.) В.А. Русанова (1916 г.)

Впервые В.А. Русанов прибыл на Новую Землю в 1907 г. Высланный за «студенческие беспорядки» из Киева на Вологодчину Русанов «заболел» Севером, полярными исследованиями и походами в Арктику. В 1910 г. Русанов и Г.Я. Седов встретились впервые в губе Крестовой. Тогда Г.Я. Седов занимался изучением губ и заливов Новой Земли. Его карта Крестовой губы в точности подтвердилась затем по конфигурации и координатам с картой-план-



Памятная доска на доме А.К. Циволько



Дом А.К. Циволько (слева — памятная доска)

шетом топосъемки 1954 года, выполненной топографом Геннадием Николаевичем Чернаковым.

Важное правительственное задание было возложено на гидрографов Экспедиции — исследовать западное побережье Новой Земли в течение шести лет (1951—1956 гг.). В задание входили комплексные гидрографические работы: рекогносцировка, строительство геодезических пунктов (пирамид, знаков, сигналов), закладка центров на этих пунктах, наблюдения на них с целью определения координат. Следом за этими работами шли: прибрежный и морской промеры, топографическая и магнитная съемки в заливах, губах, бухтах. Геодезисты на сравнительно равнинных местах производили «разбивку» базисных сетей и наблюдения на них астрономическими методами с целью получить более точные координаты астропунктов для передачи их после другим пунктам с помощью инструментальных наблюдений. Базисные линии измерялись с высокой точностью при помощи инварных проволок (практически не подверженных температурным влияниям).

Ежегодно с 1952 по 1955 г. С.А. Арефьев производил наблюдение звезд, брал высоты и вычислял координаты астрономических пунктов. Базисные измерения, как правило, выполняли инженеры геодезической партии В.В. Бухмейера: М.А. Кузнецов, А.П. Чирков, П.И. Зайцев, В.А. Мамонтов.

С.А. Арефьев научил производить наблюдения с высокой точностью лейтенанта Шмакова К.А., ставшего впоследствии также классным астрономом-геодезистом СГЭ.

Начальником СГЭ весь военный период с 1942 и до 1951 года включительно был опытный организатор и высокий специалист, гидрограф-геодезист Гаркуша Иван Федорович. В 1951 году СГЭ заканчивала работы на островах Колгуев и Вайгач и приступила к непосредственному исследованию южного побережья Новой Земли от мыса Меньшикова.

Одним из недостатков было одновременное строительство геодезических знаков, их определение и производство промера. Геодезия всегда на 1 год должна была опережать все последующие работы Экспедиции.

Вспоминал гидрограф В.Г. Бурый, производивший в 1951 году промер в Никольском шаре: «Недостаточное количество пунктов, большие течения в проливе и наличие большого количества водорослей затрудняли работу на промере; особенно следовать точно по створам, что сказывалось на качестве работ».

3.3. Походы и гидрографические исследования на Новой Земле с 1952 года

К походу в Соломбале долгое время готовились гидрографы, боцманы, строители, содержатели, сезонные рабочие. Готовили катера, шлюпки, понтоны, палатки и боцманское имущество, получали со складов и хранилищ экспедиционное имущество: одежду, сапоги, валенки и многое другое. На сезонные работы продолжительностью 3—4 месяца продовольствие для Новой Земли, как правило, заготавливалось на полгода. Боцманы все упаковывали в ящики: инструменты, снаряжение, обувь, запасные приборы, одежду и прочее боцманское хозяйство в каждой партии. Все упакованное маркировалось по партиям, так как в трюмы гидрографических

судов все грузилось поочередно: первой грузилась партия, высадка которой на Новой Земле производилась в конце.

Наконец наступал день, когда к причалам Соломбалы швартовался флагман гидрографических судов «Мурман». Тогда он нам казался огромным кораблем с легендарной историей. Имеющий «ледовый пояс», водоизмещением 3700 тонн и скорость экономическим ходом 10.9 узла*, «Мурман» успешно снимал с льдины в 1938 году четверку героических папанинцев в Гренландском море. Во время войны, вооруженный корабельными орудиями, служил минным заградителем, охранял конвойные суда на трассе Северного морского пути и при проводке их в Молотовск и Архангельск.

При погрузке трюмы «Мурмана» до отказа были забиты экспедиционным снаряжением партий: ящиками, стройматериалами, палатками, шлюпками, мешками с продовольствием. Сверху, на закрытых трюмах, ставилось до 10 промерных ботов и несколько шлюпок. На юте — кормовой палубе — стояли железные бочки с топливом: дизельным и бензином. Все это закрывалось брезентом и в жаркие дни поливалось забортной водой. Бортовые проходы были забиты бревнами для сигналов Новой Земли.

В 1952 году вышли в море поздновато. «Мурман» выполнял задания командования Северного флота и прибыл только 25 июля. Из Соломбалы уходило до 500 человек экспедиционного состава. Люди устраивались в каютах экипажа, в большом кубрике, в трюмах, на катерах.

Казалось, пол-Соломбалы провожало 26 июля экспедицию. Пока нагруженный до предела «Мурман» шел Маймаксой, были слышны с плотов и берега напутственные пожелания и выкрики: «До свидания», «Счастливого плавания» или «Везите больше денег!» и т.п. Возглавлял экспедицию капитан I ранга Александров Р.Н. Он впервые шел в этой роли после И.Ф. Гаркуши.

Конечно, настоящие рабочие будни начинались с приходом на Новую Землю.

Чаще всего разгружались на «необорудованный» берег Новой Земли. Легко сказать! Оборудованных подходов к становищам было

* Узел — скорость корабля — миля в час.



*Боцман и матросы готовятся к разгрузке гусу «Сирена»
(Новая Земля, 1955 г.)*

мало, а работать, исследовать приходилось на всем западном побережье: скалы, ледники, почти безжизненная пустыня...

Места базирования выбирали в губах, бухтах, за песчаными косами, где при ветрах Новоземельской боры можно было отстояться катерам, плавсредствам.

Приходили гидрографы, геодезисты, строители, высаживались на берег, загружали имущество партий, и все приходило в движение: устанавливались палатки, строили причал, потом «рубил» баню из бревен «плавника», дымил уже камбуз. На рейде, на якорях стояли гидрографические боты (ГПБ).

И все оживало. Начиналась новая жизнь экспедиционника — человека трудолюбивого, пытливого, удачливого и неунывающего, труженика-соломбальца, если хотите.

Приходилось иногда после завершения работ сворачиваться, переходить на новые, необжитые места. И все начиналось сначала:



База партии

палатки, причал, камбуз, баня (обязательно). Таковы были жизненные принципы настоящего экспедиционника. Если что-либо не получалось или чего-то не доставало — помогал сосед по партии, группе. Так же и соседу оказывалась помощь. Как без этого!

Иногда катер уходил на час-два на устье губы, на рыбную банку, и ловили теперь уже «рыбаки» с помощью нехитрого устройства, называемого «пундой», треску. Свежая треска, зажаренная да уха для всей команды — пальчики оближешь! Не зря укоренилась поговорка у северян: «Трещечки не поешь, дак не поработаешь!»

В становище Русаново выгружались: 2-я гидрографическая партия капитан-лейтенанта Антипова В.М., топографы, геодезисты, затем в губе Башмачной — геодезисты И.В. Осокина и наша 4-я партия прибрежного промера. После чего мой катер «РБЗ-46» с командой вновь был поднят на борт «Мурмана», и мы помогали выгружать имущество первой гидрографической партии Л.П. Агафонова в Костином Шаре, в его базе — за мысом Палец.

Никогда не забуду живую, яркую картину, наблюдаемую в Костином Шаре, когда мы шли на катере обратно в Башмачную. Тысячи птиц спокойно плавали и расступались перед идущим ботом, казалось, что они заполнили пролив от края и до края. Это было величественное, незабываемое зрелище.

Вскоре нас, промерную группу из 2-х ГПБ — лейтенантов Федотова П.П. и Шапошникова А.И., перебросили в губу Черная.

Никогда я не думал, что буду готовить место для атомного полигона в губе Черной. Но мы тогда просто выполняли свой долг — правительственное задание как нам говорили.

Промерные работы начались для молодых специалистов с неожиданности — не было геодезических пунктов, а следовательно, и координат. Поставив уровненный пост для наблюдений за приливами, сами строили вехи (которые затем геодезист В.А. Мамонтов определил, включив в геодезическую сеть) на берегах губы Черной. Производили промер на «РБЗ-46» по створам, которые «разбивали» (устанавливали с помощью гониометра через 250 м). Эту работу выполняли «пяльщики» (матросы с переносными створными значками). Глубины на «РБЗ-46» измерялись эхолотом «НЭЛ-3».

Помню в обширной губе Черной величественную гору Тизенгаузен, по форме напоминающую гранитный пьедестал «Медного всадника» в Ленинграде; губу Воронина, где базировалась топогра-

фическая партия старшего лейтенанта Петухова Ю.Я., бухту Гусиная, которая была мелководной, и там обитали и гнездились сотни ленных гусей.

Работа нас, тогда молодых гидрографов, увлекала. В ясные, погожие дни (без туманов) приходилось работать по 16-18 часов. Иногда после ужина команды катер снова выходил на галс, благо ночи в июле — начале августа были еще белыми.

Всего в 250 метрах от линии входного створа в губу Черная есть очень опасная банка* Игнатьева. Обследуя ее, мы нашли наименьшую глубину — менее 3 м, когда лотовый постучал наметкой с металлическим концом — грунт «камень».

У А.И. Шапошникова в губе Черной на катере не ладилось с промером: часто выходил из строя двигатель, и его «команда» вновь и вновь «лопатила» веслами в губе, идя «по-черепашьи» до бухты Баклыши.

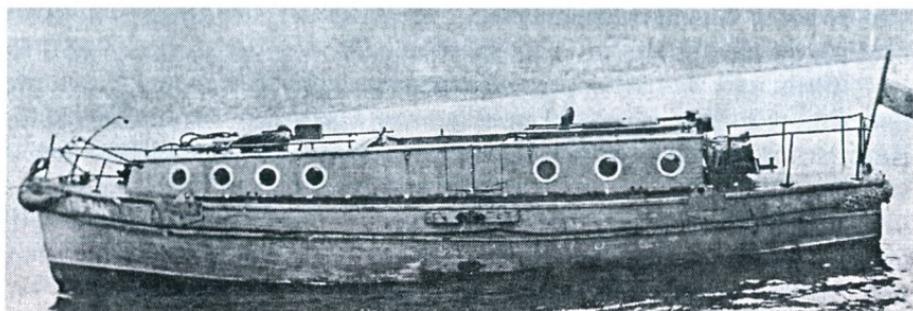
Вскоре, после окончания промера на Вайгаче, на помощь пришел промерный катер «РБЗ-37» старшего лейтенанта Щербакова С.М. С ним в паре два мореходных бота производили промер до поздней осени. До 10 октября мы прошли промером вдоль побережья — от мыса Саханин до мыса Черный (южный входной мыс в Костин Шар). При этом моей группе на промерном боте «РБЗ-46» приходилось обследовать все губы и бухты на пути: Черная, Баклыши, Шинкова, Селезнева, Козлова, Строганова.

Помню, в губе Строганова на выходе от западного входного мыса произошел неприятный случай на галсе: заглох мотор («Оско-Форд» — старый, выслуживший срок годности), а впереди — отвесные скалы, прибой большой силы, пляжа нет. Матросы — опытный моторист Антон Лычников и старшина катера Николай Шевчук — долго возились, чтобы завести мотор. Это, видимо, были минуты, но, казалось они длились целую вечность. Тем временем катер прибойной волной все ближе и ближе подносило к скале. Наконец мотор заработал и удалось уйти от опасности.

Гидрографическая партия В.М. Антипова («А-2») в 1952 г. завершила промерные работы на южном участке Новой Земли в

* Банка — резкое поднятие дна, глубина над которым значительно меньше окружающих.

Катера СГЭ



№ 22 — ГПБ проекта 382



ГПБ № 539 проекта 382 (с рубкой)



ГПБ-410: старшина бота Н.С. Шевчук, моторист А. Лычников, матрос-лотовый М. Каушерик



ГИБ-501 типа «Ярославец» (в СГЭ с 1952 г.)

шхерном районе до мыса Саханин. Гидрограф этой партии Н.К. Тимошенко на катере, имеющем более высокие мореходные качества, обследовал обширную и значительно удаленную от Новой Земли на юг банку Прокофьева.

Во второй половине октября в губу Башмачная вновь прибыл «Мурман» для съемки партий, а также гису «ОСТ». На «ОСТ» погрузили 4 катера, в том числе мой «РБЗ-46», и направили меня (в качестве старшего) и лейтенанта Молякова Е.В. сопровождающими до Архангельска. Конечно, мы были рады, что скоро увидим Архангельск, своих родных. «ОСТ» «попутно» зашел к маяку Столбовой, выгрузил там 10 тонн угля для маячников. Погода стояла почти штилевая и матросы наши быстро перевезли уголь на моторном карбасе. Погода благоприятствовала и «ОСТ», как нам казалось, быстро шел, сопровождаемый «лунной дорожкой». Еще раз «попутно» сняли Индигский буй, и, казалось, дорога на Архангельск открыта. Но неожиданно «ОСТ» взял курс на Иоканьгу, где нас «выбросили» на дальний, пустующий причал: 4 катера, 6 матросов и нас, 2 офицеров. Там мы хлебнули горя: матросы в ватниках, без теплых рукавиц, в сапогах, а начались холода, жестокие ветры, характерные для заполярной Иоканьги. А надо было нести вахты — охранять катера.

Хорошо, что во многом помогал нам тогда зам. начальника района гидрографической службы капитан-лейтенант Воронов Андрей Николаевич.

Уже настоящей зимой, 17 декабря, нас снял тогда гису «Мороз» и доставил в Мурманск вместе с двигателями и эхолотами с катеров, которые были сданы там в ремонт. Почти перед Новым, 1953 годом вернулись мы поездом в Архангельск.

Так закончился для нас касян-год — 1952-ой.

В этот год беда не обошла и начальника СГЭ Александрова Ростислава Николаевича. Осенью случилось ЧП: при погрузке на корабль было утоплено много боцманского имущества. За поздний выход в море в кампанию 1952 года, «за срыв выполнения плана работ» и за аварию, повлекшую гибель материальных ценностей, Р.Н. Александрова уволили в запас.

Вспоминал Вениамин Иванович Лебедев, бывший начальник отдела камеральной обработки СГЭ (1947—1959 гг.) и активный участник всех гидрографических работ по обеспечению флота и оборонных, наступательных операций в годы войны:

«Командиру части Р.Н. Александрову было очень трудно не только первое время, но и все недолгое время, пока он был командиром. По своему характеру он был очень честным и прямолинейным человеком. Иногда, как говорят, «витал в облаках»: стремился получить для части то, что пока высшее командование не имело и не могло дать. Эти постоянные требования и недостатки компании 1952 г. явились причиной работы в части большой комиссии во главе с зам. начальника Гидрографии». Вывод был, по-моему, уже предрешен.

В 1953 году в СГЭ прибыл инженер-капитан 2 ранга Жилинский А.К. (1912-1993 гг.), назначенный начальником Экспедиции после окончания Академии. Он энергично взялся за дело, за наведение порядка в части. Волевой и умный командир, высокой марки организатор, имевший огромный опыт гидрографических работ и обеспечения войск в боевых условиях в годы Великой Отечественной войны, А.К. Жилинский пользовался огромным авторитетом среди флотского начальства, военного и торгового, а также у «старожилов» СГЭ и личного состава части. К весне 1953 года увеличилось материально-техническое снабжение. Стали поступать новые, утепленные палатки, специальная одежда для условий Арктики. Были сделаны заявки на заказы для промышленности на новейшие промерные катера и корабли.

Особенно много сделал для Экспедиции в то время возглавлявший Гидрографическое управление ВМФ боевой заслуженный ад-



*Начальник СГЭ капитан 1 ранга Жилинский А.К.
и командир гису «Мурман» капитан 2 ранга Пустошный Б.П. (1953 г.)*

мирал, командующий Балтийским флотом в годы войны Владимир Филиппович Трибуц.

Гидрографы всегда помнили его наставление: «К любой операции, большая она или маленькая, надо подходить одинаково серьезно. Как показал опыт войны, 90% времени уходило на подготовку операции и только 10% — на ее выполнение».

Хорошая подготовка к районам исследований на Новой Земле плавсредств, имущества, инструментов, продовольствия, а также изучение районов работ и условий плавания всегда приносили успех и большое моральное удовлетворение от выполненного задания при возвращении в Архангельск.

Навигация 1953 г. началась, а «Мурман» снова стоял на ремонте в Росте на судоремонтном заводе, поэтому пятую гидрографическую партию («А-5») для работы в губе Архангельская и в заливе Смидовича перебазировал транспорт «Кола». Комплексные работы под руководством начальника партии Х.И. Сарачева выполняли: И.Д. Мороз, Ремир Константинов, Александр Бородин, Виталий Чернухо.

Случился курьез: при подготовке в Архангельске были забыты треноги для инструментов. Поэтому гидрографы шутили, сочинив:

Как Христофор Колумб когда-то,

Наш Христофор сказал ребятам:

«Треноги нету — не беда,

Найдем мы выход, как всегда».

Тем не менее работы гидрографы завершили успешно.

Меня и 2 матросов в июне 1953 г. откомандировали в Мурманск для доставки 4 катеров, выброшенных «ОСТом» в 1952 г. Пока заваривали трубы дымогарные прошло две недели.

Наконец, «Мурман», ведомый командиром Б.П. Пустошным, прибыл и Иоканьгу. На «ОСТе» он «сбросил», на «Мурмане» «взял» и доставил в Архангельск 4 катера и оборудование к ним.

В течение недели в мастерских Экспедиции катера срочно ремонтировали, красили; ставили на них двигатели, эхолоты. На ГПБ-410 был поставлен новый двигатель «ЗИС-120» — 75 л.с.

«Мурман», погрузив Экспедицию с ее партиями, катерами, имуществом, продовольствием и топливом, вновь взял курс на Новую Землю. Здесь, выгрузив частично партии в губе Белушья и в Ма-



Идем на Новую Землю на гису «Мурман»: старшина ГПБ-410 старшина II статьи Шевчук Н.С., старшина команды СГЭ, старшина Капустьянов И.Е., командир гидрографического отряда, капитан 2 ранга Малышев И.И., командир ГПБ-410 лейтенант Федотов П.П.

лых Кармакулах, «Мурман» стал плавбазой для промерных катеров гидрографов: Н.М. Аносова, Н.К. Тимошенко, В.А. Ищенко, Е.В. Молякова, П.П. Федотова.

Промером был обследован открытый ветрам берег полуострова Гусиная Земля. Ежедневно в течение не менее чем 2 недель «Мурман» спускал на воду катера, а гидрографы, уходя, галс за галсом «пробивали» путь на мыс Северный Гусиный Нос. Были и трудности: при подходе — опасный, с подводными камнями, берег, а также плохо видимые на почти равнинной местности полуострова геодезические пункты при удалении до 2 миль (на конце галсов).

В 1953 году геодезические партии В.В. Бухмейера, И.В. Осокина и И.П. Ковригина напряженно работали: связав Новую Землю через пролив Карские Ворота с Государственной геодезической системой координат, обеспечили строительство и определение координат геодезических пунктов на побережье южного острова Новой Земли до Маточкина Шара.

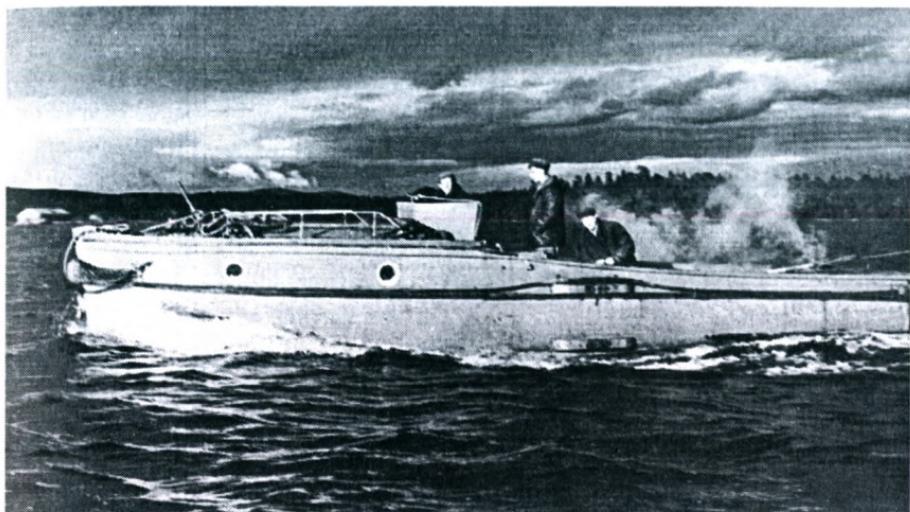


*Офицеры аэрофототопографического отряда СГЭ
(Новая Земля, пролив Малые Кармакулы, 1953 г.)*

Следует особо сказать о привязке триангуляционной системы на Новой Земле к Государственной геодезической системе координат на материке. Для этого были построены в 1952 г. четыре высококлассных сигнала, обеспечивающих взаимную видимость для наблюдений через пролив Карские Ворота. На Новой Земле — сигналы «мыс Меншикова» 45 м высотой и «Артюхов» 15 м высотой, на острове Вайгач и на мысе Болванский Нос — сигналы 45 м высотой. Строили опытные строители СГЭ: М.Г. Коржавин, В.А. Куроптев, А.А. Ваймугин, Н.Г. Бестужев. Наблюдения на сигналах классного геодезического четырехугольника вели опытные геодезисты П.И. Зайцев и А.П. Чирков.

В 1953 г. промерные партии Экспедиции также успешно дошли до Маточкина Шара.

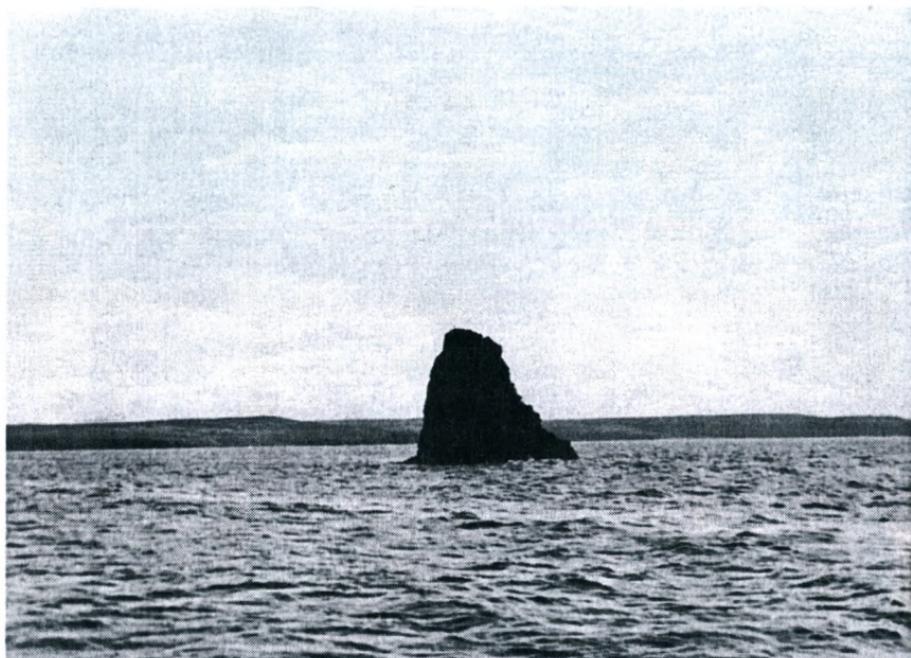
Партия «А-1» Л.П. Агафонова, закончив обследование Костина Шара и вокруг о. Междушарский, была перебазирована и начала работы в проливе Маточкин Шар.



ГПБ-410 (с 1952 г. — «РБЗ-46»)



В.В. Бухмейер и П.П. Зайцев (слева) на гису «Мурман» (1953 г.)



Скала Чаячья, пролив Малые Кармакулы (1953 г.)

Партия «А-4» П.И. Ванюхина, базируясь в Малых Кармакулах, завершила обследование залива Моллера и губы Средняя. Промер выполняли гидрографы С.Ф. Бойцов, П.П. Федотов, А.Ф. Карбасов.

Партия «А-2» В.М. Антипова, базируясь в губе Грибовая, обследовала побережье Паньковой Земли, губу Грибовая, губу Безымянная и побережье к югу от Безымянной до мыса Бритвин. Здесь трудились гидрографы Аносов Н.М., Тимошенко Н.К., Моляков Е.В.

В 1953 году на промере в заливе Смидовича «Мурман» в конце навигации вновь стал плавбазой для работающих с борта промерных катеров гидрографической партии «А-1».

Вспоминал гидрограф Николай Сергеевич Налётов: «Планшет разделили. Северную часть залива Смидовича промерял Н.С. Налётов, а южную — гидрограф Павел Яковлевич Меньшиков. Под берегом: прибой, опасности, буруны. В конце навигации постоянно были дни с плохой погодой. Катера часто спускали на воду, но полного результата долго не было. Наконец, выбрали день устой-

чивой погоды и выполнили промер залива. Среднюю часть залива Смидовича промеряли непосредственно на гису «Мурман». Промер производил гидрограф Р.С. Константинов».

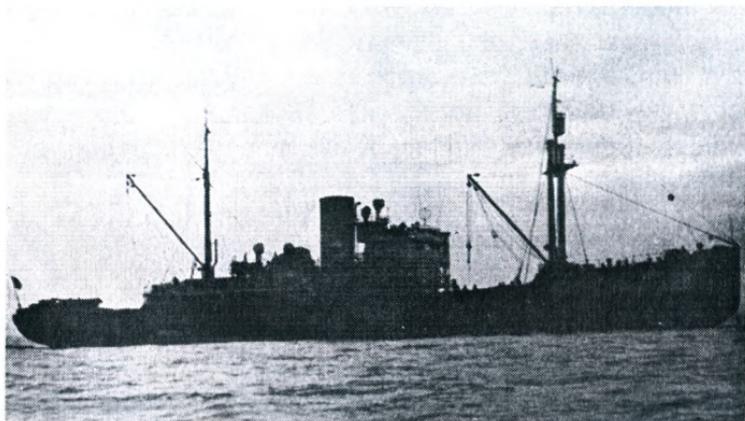
В конце навигации трагически погиб Павел Яковлевич Меньшиков. Новая Земля не отпускала исследователей без жертв. После окончания промера катера подняли на борт «Мурмана», Павлу Яковлевичу стало плохо. Положили его в лазарет. «Мурман» последовал в Нарьян-Мар. Там сделали операцию, но было уже поздно. Так погиб на посту исследователя ветеран-гидрограф, один из трудолюбивейших и добросовестных людей Экспедиции, отдавший исследованиям Северных морей 15 лет.

В конце октября 1953 г., сняв с Новой Земли партии Экспедиции, «Мурман» возвратился в Архангельск. Это был последний год работы «Мурмана» с Экспедицией на Новой Земле. С мая 1954 г. и до ноября 1956 г. «Мурман» стоял на капитальном ремонте в Кронштадте.



*Инженер-капитан 2 ранга Жилинский А.К.
и вахтенный помощник командира гису «Мурман» (1953 г.)*

Для Экспедиции 1954 год был особенно труден. Не было большого гидрографического корабля для развертывания подразделений Экспедиции на побережье Новой Земли, а также и для снятия их после выполнения работ.



Гису «Мурман» до капитального ремонта (1953 г.)

Надо отдать должное высоким организаторским качествам начальника СГЭ инж. капитана I ранга Жилинского Анатолия Казимировича. Он умел уважительно разговаривать с подчиненными, был строг, когда надо, а главное — заботился об Экспедиции, ее снабжении, о людях — их быте и росте. Авторитет Жилинского, его умение подходить к людям любого ранга всегда выручали Экспедицию: весной — вовремя фрахтовал корабли и транспортные суда пароходства; осенью, при свертывании подразделений, съемка партий с побережья также проходила организованно. Можно сказать, что иногда он договаривался с капитанами попутных судов, идущих из Арктики и бравших на борт людей, катера и дополнительный груз СГЭ.

Так, в 1954 году Экспедиция в полном составе вышла из Архангельска 6 июля на транспорте «Ржев» Северного морского пароходства, прибыла на Новую Землю и высадила свои производственные подразделения по местам базирования:

— 1-ю гидрографическую партию («А-1») — в Маточкином Шаре, в становище Лагерное;

- 2-ю гидрографическую партию («А-2») — в губе Машигина;
- 5-ю гидрографическую («А-5») — в губе Крестовой.

В течение короткого Новоземельского лета гидрографы обследовали все губы и западное побережье Новой Земли от Маточкина Шара до полуострова Адмиралтейства:

— в Маточкином шаре — гидрограф «А-1» Л.З. Кичаев;

— в губе Митюшиха и до Сухого Носа — гидрографы «А-1» Н.С. Налетов и В.К. Холопов. На открытых участках, в мористой части (между губами) промер на «Ярославцах» производили гидрографы («А-2» и «А-5») Н.К. Тимошенко и С.М. Щербаков (полуостров Адмиралтейства; до мыса Николая).

В губе Северная Сульменева промер производили гидрографы «А-1» Н.С. Налетов и Л.З. Кичаев. А в губе Машигина, от входного мыса и до губы Северная Сульменева — гидрограф «А-2» В.Г. Рыбин.

Район от залива Мелкий до губы Северная Сульменева обследовался гидрографами «А-5». В заливе Мелкий и до губы Крестовой промер выполняли гидрографы «А-5» П.П. Федотов и А.Ф. Карбасов.



*Разгрузка имущества геодезической партии
(Новая Земля, губа Северная Сульменева, 1954 г.)*



«Три брата» (Новая Земля, губа Северная Сульменова, 1954 г.)

Помню, с каким трепетом и волнением осматривали мы дом А.К. Циволько в заливе Мелкий, где он провел последние дни своей жизни в 1839 году.



Семья промышленника Мелехова (Новая Земля, залив Мелкий, 1954 г.)

Конец июля в 1954 г. на Новой Земле был довольно «жарким». Хотя температура не поднималась выше +10° С, но на суше в штилевую погоду ощущалось тепло. Однажды подходим на галсе к берегу, а там бегают раздетые люди! Оказалось, топограф Геннадий Александрович Морозов и его речники, используя погожий день, усиленно занимаются мензуальной съемкой. И так всегда! Г.А. Морозов не ездил на юг, отдав 40 лет СГЭ.

В августе 1954 г. наша группа перебазировалась в губу Южная Сульменева в бухту, названную в 1958 г. Коралловой. Здесь вход в губу и мористую часть обследовали гидрографы П.П. Федотов и В.А. Ищенко; среднюю часть губы — гидрограф А.Ф. Карбасов, а мелководный кут губы — А.К. Баев.

Катер Баева был последний год оборудован для промера рыбалотом, как говорится, «последний из Могижан» — в Экспедиции к 1954 году уже все катера имели эхолоты. Но наш уважаемый гидрограф Василий Константинович Холопов считал: «Рыбалот точнее эхолота», и долгое время работал, измеряя глубины, этим прибором.

Крестовую губу обследовали гидрографы «А-5» А.В. Бородин и А.Г. Курганский.

В сентябре 1954 г. в губе Южная Сульменева случилось ЧП. Катер при подходе к берегу выбросило волной на берег. Каждая последующая волна все далее забрасывала и замывала песком катер лейтенанта Карбасова А.Ф.

Мы на ГПБ-410 по радиосвязи приняли сигнал бедствия и пришли на помощь. Удалось демонтировать эхолот, а экипаж доставить на базу в бухту Коралловая. Катер сняли с береговой осушки спустя несколько дней, когда «улеглось» волнение.

Сентябрь принес нам, гидрографам «А-5», еще одно испытание. 12 сентября 1954 г. прибыл на катере из губы Крестовой командир партии капитан-лейтенант Фридман С.А. для съемки гидрографической группы и перебазирования в губу Крестовую.

Утро в **понедельник 13 сентября** было мрачным: низкие тучи, темный небосвод. Казалось, все предвещало бурю. Но в море были «недоделки». Требовалось пройти контрольными галсами и на площади промера взять образцы грунта. Разбудив команду катера и позавтракав, вышли в море. Моряки всегда немножко суеверны, но, как всегда говорил наш наставник, известный гидрограф Виктор

Фридрихович Викман: «Понедельник и 13-е число взаимно «уничтожают» друг друга». Конечно, может быть, это и шутка или, действительно, «совпадение», но все в тот день оказалось удачным. Погода благоприятствовала и до полудня мы на катере ГПБ-410 закончили промер, взяли грунты и с чувством выполненного долга, удовлетворенными вернулись в базу.

А в ночь на 14 сентября давление по-прежнему падало... И как рвануло! 14 сентября ураганный ветер Новоземельской боры срывал палатки, катера еле удерживались на якорях в бухте Коралловой. Чайки, кайры и гаги не могли летать и плавать — уныло ходили вдоль берега, прижимаясь к выброшенным водорослям. Так продолжалось трое суток, а потом еще двое суток постепенно стихал ветер, но бушевало от волнения и прибоя море. Только на пятые сутки мы вновь вернулись на базу партии — в губу Крестовая.

1954 год тоже стал трагическим для гидрографов СГЭ. Погиб Павел Иванович Зайцев — человек душевный и один из самых грамотных специалистов по техническим вопросам в Экспедиции. Погиб, можно сказать, нелепо: оступившись на железной палубе катера «Ярославец», он перевернулся через леерное ограждение и, ударившись головой о борт, сразу умер.

В 1958 г. в память о гидрографе-исследователе его именем назван северный входной мыс губы Южная Сульменева на Новой Земле — мыс Павла Зайцева.

В первых числах октября 1954 г. гидрографические, геодезические и топографические партии грузились на ледокольный пароход «Леваневский» — вначале в губе Крестовой, затем — в Маточкином Шаре.

Известный полярный капитан А.А. Качарава — капитан «Леваневского» и легендарного «Сибирякова», вступившего в неравный морской бой с немецким крейсером «Адмирал Шеер» 25 августа 1942 года — шел из арктического рейса и был зафрахтован для Экспедиции.

Два интересных случая. Загрузившись, что называется «под завязку», «Леваневский» остановился в Маточкином Шаре, у Шумилихи. Там базировались геологи. Там же находился, ожидая погрузки, топограф лейтенант Схиртладзе Юрий Васильевич. Ему было поручено доставить в Архангельск 4 катера ГПБ. Кто-то из гидрографов подсказал Юрию: «Мол, сходи к Качараве, может,



После Новоземельской боры...

погрузит твои катера». Так он и сделал, а потом рассказал нам: «Увидев меня, он сразу спросил по-грузински. Я понял, но ответил по-русски и обрисовал свое незавидное положение. Вызвав боцмана, Качараву приказал: «Растолкай на корме катера, уплотни, но погрузи 4 катера лейтенанта». Что и было сделано. Юрий шел с нами на «Леваневском», «квартируя» у капитана, предоставившего ему место и лучшие условия отдыха в каюте. Конечно, у Юрия остались самые хорошие воспоминания об этом легендарном Человеке. И встречаясь с Юрием в Архангельске, Ленинграде и Москве, мы всегда по-доброму вспоминали морские походы, Новую Землю, нашу экспедиционную юность и ту счастливую встречу с А.А. Качаравой.

Второй случай запомнился и мне. В Маточкином Шаре, уж не знаю, каким образом, оказалась преподаватель Московского университета, доктор наук Надежда Сушкина. По просьбе женщины ей был предоставлен катер «Ярославец», на нем Надежда Сушкина прошла весь Маточкин Шар. Экскурсантка осталась довольна; поблагодарила, сказав: «Красоты гор и ледников, красоты Маточкина Шара несравненно выше Норвежских шхер».

6 октября 1954 г. ледокольный пароход «Леваневский» доставил в Архангельск 240 человек экспедиционного состава и 19 катеров ГПБ.

Второй зафрахтованный транспорт — «Кола» — грузил 4 партии: частично «А-1» Л.П. Агафонова, «А-2» В.М. Антипова, топографическую партию И.И. Иванова и геодезическую партию. Погрузка производилась в губе Машигина в труднейших условиях. Катера не проходили в горизонтальном положении через люк трюма, приходилось опускать почти вертикально, затем в трюме растаскивать их вручную. Условия перехода также были труднейшими: люди располагались в сыром трюме, без воды и прочих человеческих «удобств». Так приходилось свертывать производственные партии Экспедиции А.К. Жилинскому в условиях отсутствия настоящего экспедиционного судна.

После навигации СГЭ ежегодно подводила итоги летних работ, а на торжественных вечерах в Архангельске приказом начальника СГЭ объявлялись лучшие подразделения: отряд, партия, группа, катер. В 1954 году за успехи на промере и в исследовании Новой Земли экипажу ГПБ-410 был вручен вымпел «Лучший катер Экс-



Лейтенант Федотов П.П.: идем на Новую Землю (гису «Мурман»)

педиции», а командиру катера — ценный подарок — настольные часы. Матросы ГПБ-410 получили по 10 суток внеочередного отпуска и побывали на родине.

В навигацию 1955 г. флот гидрографических судов пополнился новыми кораблями: гису «Нивелир» водоизмещением 1370 тонн и скоростью экономического хода 10.7 узла, построенный на польской судовой верфи в Гдыне, привел в Архангельск командир корабля Н.Я. Столяров; гису «Сирена» водоизмещением 1860 тонн с экономической скоростью хода 9 узлов (заводское название — транспорт «Порхов»), привел из Венгрии по Дунаю и далее вокруг Европы в Архангельск командир корабля Б.Е. Валинский.

В 1955 г. партии Экспедиции были развернуты на «Сирене» и «Нивелире»:

— «А-1» Л.П. Агафонова — на полуострове Панкратьева. Гидрографы Н.С. Налетов, В.К. Холопов, Е.И. Полозов, Л.З. Кичаев в течение навигации обследовали промером районы острова Берха и полуострова Панкратьева, заливы Седова, Борзова;

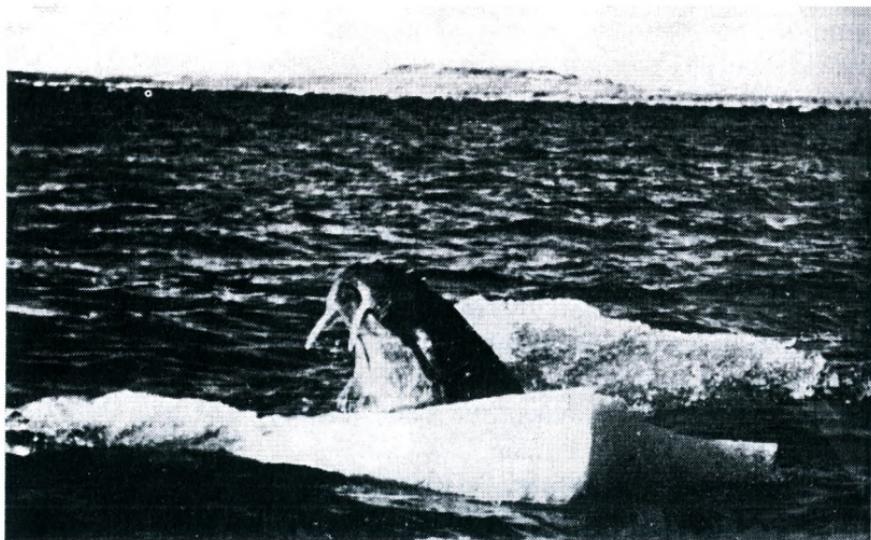
— «А-2» В.М. Антипова и

— «А-5» С.А.Фридмана — в заливе Вилькицкого, а в конце навигации были перебазированы в залив Русская Гавань;

Гидрографы 2 партий Н.М. Аносов, Н.К. Тимошенко, В.Г. Рыбин, С.М. Щербаков, П.П. Федотов, Е.В. Моляков промером обследовали районы от губы Глазовой (от мыса Николая), заливы Норденшельда и Вилькицкого, пролив и острова Баренца, западное побережье до залива и сам залив Русская Гавань.

Вспоминал Н.С. Налетов, гидрограф 1-й гидрографической партии, который в паре с гидрографом этой же партии Е.И. Полозовым непосредственно занимался обследованием района вокруг острова Берха и в заливе Борзова.

«Наступала глубокая осень. Весь залив Борзова окружают ледники. Огромные падающие глыбы, сползающие с ледников, неожиданно, как взрывы бомб или крупнокалиберных снарядов, оглашали мощными раскатами грома, казалось, пустынный район залива. Галсы промера приходилось прокладывать среди плавающих льдин, на которых нередко мирно громоздились моржи. С усатыми и клыкастыми мордами они спокойно наблюдали за катерами, бороздящими воды в их родной стихии».



В родной стихии

Так же под грохот сползающих ледников производили мы промер на ГПБ-410 в губе Глазовой в июле 1955 года.

Свертывание подразделений Экспедиции в 1955 году началось с полуострова Панкратьева. Затем «Сирена» перешла в Русскую Гавань. Там грузились гидрографы двух партий («А-2» и «А-5»), геодезисты партии И.В. Осокина и топографы.

Казалось, навигация завершена. Людей, катера и снаряжение партий надо доставить в Архангельск. Но не тут-то было! После атомного взрыва надо было снять навигационные буи из губы Черной — таков приказ! Чтобы освободить палубу для буев, «Сирена» следует в Маточкин Шар, в становище Лагерное, там разгружает экспедиционные катера, затем идет в губу Черную, снимает буи.

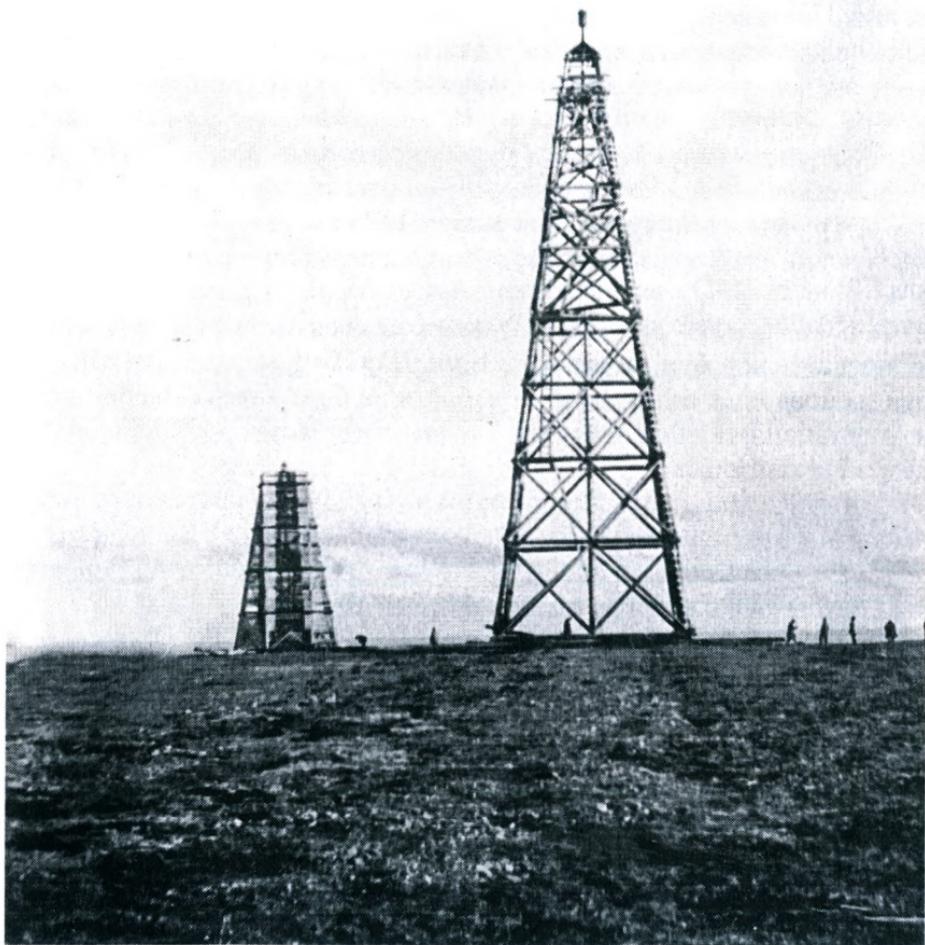
И вот снова я в губе Черной, где производил промер в 1952 году. После атомного взрыва в губе уцелели на плаву: эсминец «Урицкий», транспорт и подводная лодка «Малютка». Все они давно выслужили свои сроки на флоте и служили Отечеству, как могли, в последний раз.

А с «Сиреной» получается, как в сказке «про белого бычка»: «Сирена», сняв буи, везет их в порт Нарьян-Мар, там разгружает буи и снова идет в Лагерное — забрать на борт катера Экспедиции, и, загрузившись «под завязку», только тогда везет людей Экспедиции в Архангельск.

А люди? Наши экспедиционники, около четырехсот человек, «катались» «бесплатно» (им еще платили «суточные») и терпели более 20 суток, устроившись на нарах в 3 этажа в трюмах «Сирены», раскинув свои палатки и кухню. Иногда по вечерам им в трюме «показывали кино». Заболев от «такой морской жизни и свалившихся забот», замполит Вайсман И.М. «укатил» самолетом из Нарьян-Мара в Архангельск. А А.К. Жилинский вместе с Экспедицией переносил все тяготы и лишения этого необычного, затянувшегося рейса. Люди знали, что Жилинский никогда не перекладывал ответственность на плечи подчиненных, мог взяться за любое экспедиционное дело, показать пример, поднять настроение. Он верил в людей, хорошо знал все трудности и опасности работы гидрографов. Его уверенность и энергия организатора всегда передавались людям, помогая им успешно решать производственные задачи и переносить все трудности экспедиционной жизни.

Северную часть Новой Земли до мыса Желания обследовал промером гидрограф Е.И. Полозов уже в 1956 году. Катера после промера базировались только на борту гису «Сирена».

Рассказывая о работе подразделений экспедиции, мне не удалось полностью осветить работу первопроходцев: геодезистов, топографов, строителей геодезических пунктов на Новой Земле. Хочу подчеркнуть лишь, что все работы на берегу и в море велись в течение шестилетнего периода планоно и целеустремленно.



Сигнал на мысе Меньшикова, высота 45 м (Новая Земля, 1952 г.)

Сотни километров пройдены экспедиционниками по бездорожью, скалам и ледникам, по горам и ущельям, там, где порой не ступала нога человека.



Подъем геодезистов на пункт наблюдений (Новая Земля)

Тысячи отрекогносцированных и возведенных строителями, с высоким качеством отнаблюденных геодезистами геодезических знаков: пирамид, сигналов большой высоты. Тысячи километров мензульной съемки выполнены топографами, которые засняли береговую черту и полосу Новоземельского побережья: островов, ледников, заливов, губ, проливов и бухт. Результаты инструментально закреплены и вычерчены на тысячах планшетов топографической съемки.

Гидрографам, работавшим непосредственно на промере глубин — исследователям «тайн морского дна» и его рельефа — пришлось десятками тысяч галсов пройти всю «тысячекилометровую Землю» от мыса Меньшикова до мыса Желания. Подходя галсом к берегу, гидрографу постоянно надо было быть «на чеку», чтобы не наскочить на подводные камни или скалу, а если они обнаружива-

лись, то следовало определить их точное местонахождение инструментально и нанести на планшет. Сколько неожиданностей «преподносила» Новая Земля при подходе катера к берегу! Гидрограф стремился по роду своей деятельности подойти как можно ближе к берегу, чтобы «отбить» «нулевую изобату». Если же встречался приглубый берег — замерить наметкой наименьшую глубину у кромки и расстояние до берега «глазомерно». Все опасности, встречаемые на галсах: банки, отмели, осыхающие или надводные (подводные) камни, — гидрограф обязан был отдельно обследовать: промерить глубины вокруг них (над ними), подробно обследовать поиском и определить наименьшую глубину. Все это впоследствии обрабатывалось и наносилось на навигационные карты для безопасного плавания кораблей и судов.

Гидрографам во время исследований на Новой Земле часто приходилось попадать в штормовую погоду. Выйдешь на катере в район промера на расстояние в 2-3 часа хода до базы при хорошей погоде, кажется, ничто не предвещает беды, потом во время промера замечаешь небольшое облачко над вершинами гор — жди Новоземельскую бору. Ветер усиливается резко и быстро, пока идешь на базу, а волна бьет, как говорят моряки, «в зубы». Матросы уходят в укрытие — моторное отделение, а гидрограф стоит рядом с рулевым, обливаемый встречной волной с головы до ног.

У человека, которому часто приходится попадать в сложную обстановку, вырабатывается особое чутье, оно помогает найти правильное решение. В те минуты и часы всегда помогала и концентрированная воля в борьбе с опасностью, и сознание ответственности за жизнь вверенных тебе людей. Когда приходишь наконец на базу, видишь благодарные глаза своих товарищей, ушедших от беды.

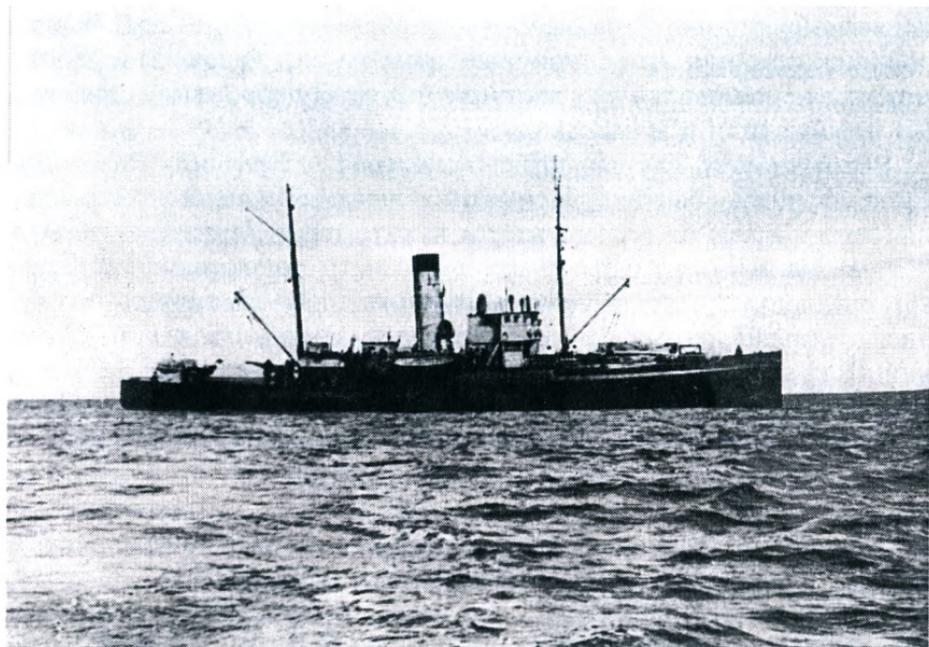
Новая Земля не дарила исследователям много хорошей погоды и благоприятных условий для работы, летом — частые туманы, осенью — шторма и ветер Новоземельской боры «отнимали» дни и недели у экспедиционников. Поговорка «Ждать у моря погоды» здесь была жизненной реальностью. В дни, когда нельзя было выйти в море, гидрографы работали в палатках: вычисляли координаты геодезических пунктов, прокладывали пройденные галсы на базовые планшеты, анализировали качество промера и сходимости глубин на контрольных галсах. У геодезистов и топографов в дни

«нелетной» погоды тоже было много аналогичной работы. Исследователи помнили, что единичные промахи или недочеты в работе можно еще исправить при наступлении «рабочей» (ясной) погоды. Но происходили и курьезы.

Вспоминается случай, когда гидрографу-геодезисту Михаилу Синопальникову было поручено «отнаблюдать» (измерить направления теодолитом) на геодезическом пункте горы Первоусмотренная (970 м). Не имея большого опыта, геодезисты поднимались на «горку» поздновато, когда наблюдаемые пункты или сама гора закрывались «дымкой», туманом — так «терялась» видимость для наблюдений. Шли дни, прошел месяц, а положительного результата не было. Наконец командование послало на «горку» опытного геодезиста Василия Алексеевича Мамонтова с группой рабочих. Зная капризы погоды Новой Земли, геодезисты раскинули палатку на горе и «караулили» погоду у теодолита. Так настойчивостью, уменьем опытного специалиста была «покорена» Первоусмотренная, получившая с тех пор точное место в системе координат на Земле.



Гису «Мигалка»



Гису «Мороз»

Вдоль всего западного тысячекилометрового побережья Новой Земли, от границы прибрежного промера был выполнен морской промер глубин Баренцева моря. Старые гидрографические суда «Мигалка», «Мгла», «Мороз» много лет работали в высоких широтах Арктики, гидрографы на них определяли свое место на морском промере по радионавигационной системе «Координатор» (РНС), излучающие станции которой «развертывались» (устанавливались) на Новой Земле.

Командование Северного флота, зная о правительственном задании, высоко оценивало работу Экспедиции по обследованию Новой Земли и, понимая трудности СГЭ, оказывало всяческую помощь в снабжении: продовольствием, горюче-смазочными материалами (ГСМ), специальным утепленным обмундированием и обувью. Для выполнения морского промера стали выделяться боевые корабли: тральщики и морские охотники, на них гидрографы СГЭ также работали с РНС «Координатор».

Северной экспедиции во всех ее исследовательских делах помогал начальник Гидрографической службы Северного флота, начавший свою деятельность гидрографом в СГЭ в 1932 году, контр-адмирал Скосырев Николай Васильевич. Они, начальник СГЭ А.К. Жилинский и Н.В. Скосырев, знали друг друга в делах со времен Великой Отечественной войны, прекрасно понимали важность заданий для Экспедиции и дружно работали над их выполнением. Хорошо помню ежегодные инспекторские проверки СГЭ при прибытии Н.В. Скосырева с комиссией Гидрографического отдела Северного флота в Архангельск (50-е, 60-е годы). И главным всегда было при неизменном контроле оказание практической помощи людям, подразделениям и в целом Экспедиции.

Н.В. Скосырев умел вдохновлять людей на труд, на выполнение заданий. После работы такой комиссии всегда оставалось чувство удовлетворенности от того, что «высокое начальство» проявляет о тебе заботу. А слово «данное» Н.В. Скосырев всегда умел держать.

Начальнику СГЭ А.К. Жилинскому в подготовке к экспедиционным работам и на Новой Земле было на кого опереться. Экспеди-



Н.В. Скосырев в беседе с Б.Е. Валинским на торжественном вечере, посвященном 50-летию СГЭ (24 октября 1974 г.)

ционные отряды и партии возглавляли такие многоопытные гидрографы, как И.И. Малышев, И.И. Кожемякин, А.Н. Иванов, Н.Г. Мандрик, В.И. Лебедев, И.П. Ковригин, В.М. Антипов, В. Ф. Викман, Х.И. Сарачев, В.В. Бухмейер, Л.П. Агафонов, Ф.П. Афанасенков, И.В. Осокин, И.Д. Мороз и другие.

В 1958 году мне довелось работать в Архангельске под непосредственным руководством А.К. Жилинского. Дело в том, что многие бухты, горы, мысы и даже заливы Новой Земли не имели собственных названий. В ходе работ Экспедиции на Новой Земле их часто называли «безымянными».

Более 50 названий с координатами, кратким описанием происхождения имени было представлено весной 1958 г. на заседании ученого совета филиала Географического общества в Архангельске. Тогда в дискуссии участвовали Г.Я. Наливайко, К.П. Гемп, И.К. Вылко; от СГЭ — А.К. Жилинский, С.К. Немиллов и П.П. Федотов. Рассмотрев и обсудив, комиссия одобрила наше «Представление названий по Новой Земле», а Архангельский областной Совет депутатов трудящихся утвердил своим решением новые имена. Так, на картах появились новые названия: мыс Павла Зайцева, мыс Ивана Малышева, мыс Крокодил (мыс с похожим очертанием), бухта Коралловая, гора СГЭ (около залива Норденшельда), камень Курочкина (обнаружен был гидрографом Ю.А. Курочкиным), а также названия, данные в честь гидрографических кораблей, принимавших непосредственное участие в гидрографических работах на Новой Земле: залив Мурман, мыс Мигалка, бухта Нивелир, бухта Сирена и другие.

Закончилась трудная, важная и памятная эпопея исследований на Новой Земле в 1951-1956 гг. Гидрографическая служба и Картофабрика ВМФ издали новые карты на Баренцево море и Новую Землю.

В послевоенные годы СГЭ, закончив летние работы, возвращалась на «Мурмане» или на других гидрографических судах домой, в Архангельск на «зимние квартиры». Это всегда были радостные дни для людей, выполнивших летние задания в суровых арктических условиях. Привезенные материалы гидрографических исследований отличались новизной. Они имели много дополнений к картам, лоциям и другим навигационным пособиям, а иногда и содержали новые географические открытия. Все это вызывало у

гидрографов моральное удовлетворение от добротного сделанного для Родины и Флота.

А впереди у экспедиции были новые, более сложные задачи. Интересы государства, боевая подготовка кораблей нашего флота требовали проведения гидрографических и океанографических исследований круглогодично, уже на океанских просторах.

3.4. Выход СГЭ в океан

Мировой океан... Горько-соленая вода, омывающая больше двух третей поверхности нашей планеты. Веками океаны хранили тайны подводного мира. И Ледовитый океан, вечно покрытый дрейфующими льдами с торосами, разломами, разводьями и полыньями, замерзающими в зимнее время, долгое время оставался недоступным для изучения.

Более полувека тому назад Арктический бассейн Северного Ледовитого океана на карте был показан как «большая глубоководная чаша» с глубинами 4000-5000 метров. Глубины наносились на карту в основном из одиночных измерений, полученных по «ломаной» линии:

— дрейфа станции «Северный полюс» с 21 мая 1937 г. до 19 февраля 1938 г. отважной четверки зимовщиков в составе: начальник станции — И.Д. Папанин, магнитолог — Е.К. Федоров, гидробиолог — П.П. Ширшов, радист — Э.Т. Кренкель;

— дрейфа ледокольного парохода «Г. Седов»;

— дрейфа шхуны «Фрам» Фритьофа Нансена.

Этих данных было очень немного, чтобы показать на карте действительный рельеф дна Ледовитого океана.

В послевоенное время в Арктике начали работу высокоширотные воздушные экспедиции от Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ). Двухмоторные самолеты высаживали ученых, полярников, гидрографов, океанологов на дрейфующие льдины, выбранные заранее воздушной разведкой. Используя промежуточные ледовые базы, полярники охватывали значительные пространства Ледовитого океана, добирались до Северного полюса и полюса относительной недоступности. При посадке самолета на лед исследователи бурили лунку и выполняли

измерение глубины океана, гидрологические, геофизические наблюдения и астрономические определения на точке.

Благодаря хорошей организации исследований, мастерству и мужеству полярных летчиков и ученых-полярников, уже в 1948 году в Ледовитом океане был открыт огромный подводный хребет, названный в честь великого Ломоносова.

Начиная с 31 марта 1950 года продолжали исследование Ледовитого океана дрейфующие на льдинах научные станции «Северный полюс-2» («СП-2»), в 1954 г. — «СП-3» и «СП-4». Научными океанографическими исследованиями на льдинах руководили ученые-полярники М.М. Сомов, А.Ф. Трешников, Е.И. Толстик, продолжая славные традиции отважной четверки папанинцев («СП-1»).

В дальнейшем почти ежегодно на льдины высаживали очередную дрейфующую станцию. При этом некоторые из них дрейфовали на огромных ледяных островах-айсбергах Арктики. Наряду с авиацией станции на лед высаживали атомоход «Ленин» и ледокол «Владивосток».

3.5. Обследование желоба Франц-Виктория и пролива Святой Анны

Гидрографы Северной экспедиции и кораблестроители города Северодвинска, спутника г. Архангельска, каждый по роду своей деятельности выполняли задачи, связанные с боевой деятельностью атомных подводных лодок (АПЛ) Военно-морского флота СССР и России. Если заводы Северодвинска строили, модернизировали АПЛ, то СГЭ обследовала и открывала новые пути-дороги для плавания построенных субмарин в подводном положении в океанах и морях.

Начиная с 1960 года Северная гидрографическая экспедиция выходит на исследования непосредственно в океан.

Современный атомный флот для плавания подо льдами в высоких широтах Арктики уже в начале 60-х годов настоятельно потребовал ликвидации «белых пятен» на картах, уточнения характерных форм рельефа дна в проливах Франц-Виктория и Святой Анны, на шельфе и непосредственно в Северном Ледовитом океане.



Ледник. На береговой полоске о. Виктория полярная станция (1960 г.)

Когда же настала пора подледных походов из Баренцева моря к полюсу и в Тихий океан (атомоход «Ленинский комсомол», 1962 г.), Северный флот дал задание изучить прежде всего пролив Франц-Виктория.

Для изучения проливов флот выделил современное мощное судно ледокольного типа дизель-электроход «Байкал» («ОС-30»).

В 1960 году на дизель-электроходе «Байкал» были подробно обследованы проливы между островами, ведущие в Ледовитый



Дизель-электроход «Байкал» (1960 г.)



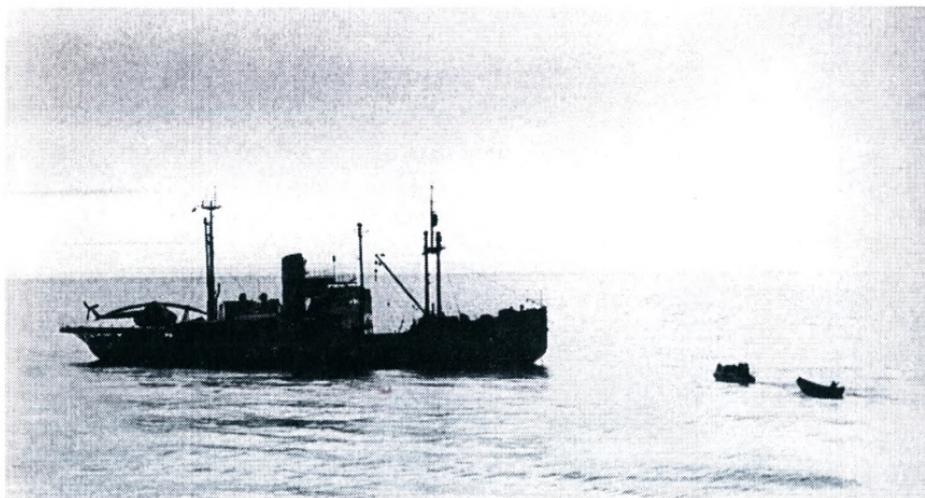
Встреча в Арктике (7 сентября 1960 г.)

океан: Франц-Виктория, между о. Виктория и о. Белый, между о. Белый и о. Стуре, а также шельф Северного Ледовитого океана к северу от вышеназванных проливов. Значительная часть работы на промере выполнялась во льдах Арктики. Корабль проходил до параллели $81^{\circ}30'$ СШ. Для координирования промера использовалась радионавигационная система (РНС) «Координатор». Станции были развернуты в варианте радиолога на мысе Мэри Хармсуорт (о. Александры, ЗФИ) и на острове Виктория.

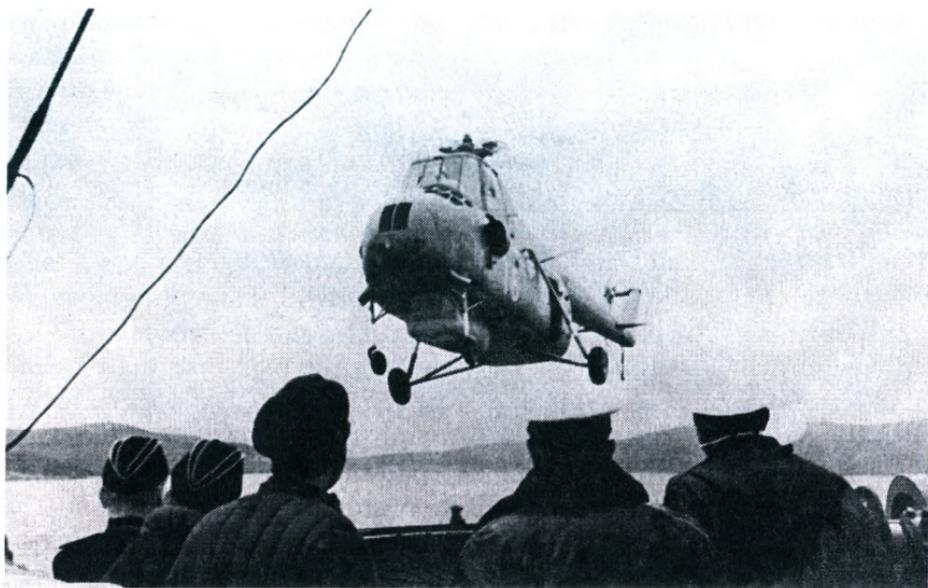
В просторах Арктики за день работы встречалось иногда до 30 белых медведей, кроме того, попадались окровавленные льдины, где «пировал» медведь, пожирая добытого им тюленя. Незабываемая встреча с двумя белыми «мишками» в возрасте год-полтора произошла в Арктике 7 сентября 1960 г. Они, увидев впервые такое «чудо» — «большой черный айсберг», подходили все ближе и ближе к кораблю. «Байкал» остановил ход во льдах. По трансляции объявили «о необычной встрече в Арктике», и мы поспешили на ют корабля. Конечно, «гостей» фотографировали, бросали им на лед хлеб, мясные консервы и сгущенное молоко в открытых банках. Мясные консервы не очень понравились — не удивишь медведя несвежим мясом! А вот сладкая «сгущенка» была явно необычным лакомством — медведи вылизывали все банки и поглядывали на корабль, как бы говоря: «Еще бы!» А мать этих мишек

беспокойно расхаживала на достаточно безопасном расстоянии — не менее мили. Видимо, зверь знал об опасности встречи с человеком и что «осторожность никогда не помешает». Но, как говорится, «Делу — время, а потехе — час», и «Байкал» продолжил промерный галс на «входе» в Ледовитый океан, оставив «гостей» в родной стихии.

Промер в проливах и на шельфе закончили в начале октября 1960 г. Объем и площадь исследований значительно превышали плановые задания. Качество привязки галсов, координирования, измерения глубин оказалось высоким. Однако не обошлось без огорчений. Остров Виктория до 1960 года не был привязан к геодезической сети Земли Франца-Иосифа (ЗФИ). Для определения точных координат отражающей станции на остров в начале работ был высажен гидрограф-астроном Схиртладзе Юрий Васильевич. Но погодные условия: пасмурная погода и постоянные туманы в летнее время над ледниковым куполом острова, не позволили определить точные координаты отражающей станции астрономическим методом. И вот зимой 1961 года, пока шла предварительная обработка материалов промера в Архангельске, на ледниковый купол острова Виктория самолетом «АН-2» (на лыжах) доставили опытного гидрографа-астронома Шмакова Константина Андреевича. Он



Гису «Мурман» на морском промере (Новая Земля, 1960 г.)



Посадка вертолета «МИ-4» на борт гису «Мурман» (1960 г.)



Первый «авианесущий» гису

по наблюдениям звезд определил координаты мачты отражающей станции с точностью, позволившей затем качественно обработать весь морской промер и в 1962 году представить материалы для издания карт в ЦКП ВМФ.

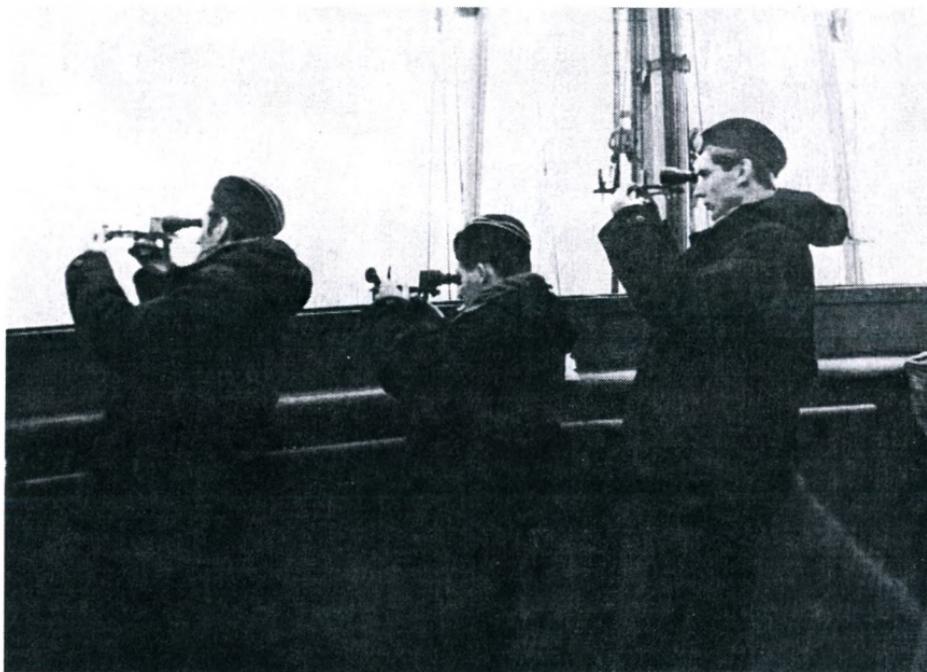
В эти же летние и осенние сроки 1960 года морской промер и обследование в районе к северу от Новой Земли, в этом «широком проливе» между ЗФИ и Новой Землей, произвел гису «Мурман». В 1960 году над кормовой палубой «Мурмана» на заводе «Красная Кузница» спроектировали и «смастерили» вертолетную площадку, и «Мурман» стал первым гидрографическим «авианосцем». Вертолет «МИ-4» удачно высаживал и снимал на Новой Земле отражающие станции РНС «Координатор» со всем имуществом и оборудованием, а «Байкал», загрузив в Мурманске 500 тонн угля в свои «необъятные» трюмы, в один из дней сентября «снабжал» топливом «Мурман» в бухте Тихой (ЗФИ).



Встреча гидрографов д/э «Байкал» и гису «Мурман» в бухте Тихой (слева направо): Н.М. Аносов, С.Ф. Бойцов, Ю.И. Юраткин, Чикирев, В.А. Шориков, П.П. Федотов, Л.В. Новожиллов, Н.Д. Герасимов (Земля Франца-Иосифа, 1960 г.)

Экспедицией в полярные моря в составе 3 кораблей («Байкал», «Мурман» и «Призма») в 1960 году непосредственно руководил начальник Северной гидрографической экспедиции капитан I ранга Сенчура Леонид Иванович с борта д/э «Байкал».

На «Мурмане» непосредственно руководил гидрографическими работами командир отряда Л.Т. Ермилов, на промере 2 кораблей непосредственно работали командиры партий: Н.М. Аносов, С.Ф. Бойцов, П.П. Федотов, Л.А. Сливин; гидрографы: Ю.Н. Журавлев, В.И. Махнач, В.А. Шориков, Л.В. Новожилов и другие.



На привязке галса у о. Виктория: В.И. Махнач, П.П. Федотов, Ю.Н. Журавлев, дизель-электроход «Байкал» (1960 г.)

В 1961 году на д/э «Байкал» гидрографы СГЭ выполнили морской промер в желобе Святой Анны, в проливе между островом Грезм-Белл (ЗФИ) и островами (с востока) Ушакова и Визе.

3.6. Морской промер «дороги в океан» в Воронке (1959 год) и в Горле Белого моря (1961—1963 годы)

В 1959 году на гису «Буйреп» с конца мая и до начала октября гидрографы СГЭ П.П. Федотов, В.И. Махнач, Ю.В. Мордвинцев во главе с командиром партии Викманом Виктором Фридриховичем производили морской промер и обследование банок в Воронке Белого моря, а также в южной части Баренцева моря от меридиана мыса Святой Нос до меридиана 45° на востоке.

В результате подробного обследования многие банки на карте со знаками «ПС» (положение сомнительное) или «СС» (существование сомнительное), всегда вызывавшие настороженное внимание у мореплавателей, были с карт сняты. В частности, была снята «знаменитая» банка «Мористон» (в западной части Воронки), а также «опасная» банка с глубиной 2,8 м, «удаленная» на значительное расстояние к северо-востоку от мыса Канин Нос. Несуществующие банки в разное время нанесли ошибочно на карты по различным причинам (неточная обсервация, ошибочное измерение глубины и т.п.). Так, «банку 2,8 м» моряки на кораблях и судах далеко (с запасом) обходили, помня об опасности, которой в действительности не существовало.

В 1959 году перед промером гидрографы СГЭ П.П. Федотов и В.И. Махнач определили координаты вновь построенного Шойнского маяка и дали их в Извещения мореплавателям.

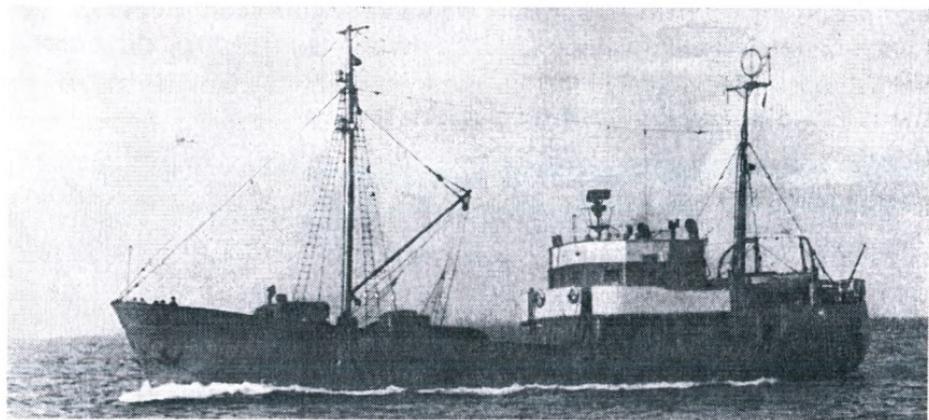
В 1961—1963 гг. гидрографы СГЭ производили подробный морской промер в Горле Белого моря. Воронка и особенно Горло всегда были «опасной дорогой» для моряков. Часто меняющиеся из-за высоких приливов и отливов сильные течения, наличие большого количества банок и отмелей, сулои, возникающие в результате встречных течений, туманы и нередко плохая видимость в довольно «стесненных условиях» плавания по рекомендованным фарватерам — все это всегда вызывало повышенное внимание и настороженность у моряков при проходе через Горло. Когда же через Горло стали уходить в океан все атомные субмарины, то потребовались точные крупномасштабные навигационные карты для безопасного плавания.

В далеком прошлом мореплаватели считали, что Горло Белого моря — это сравнительно ровный желоб, соединяющий Белое и

Баренцево моря, и только подробное обследование в течение трех навигаций с высокоточным определением места по РНС «Координатор» позволило выявить сложный характер рельефа дна «Горла», было обнаружено более двухсот банок, повышений дна.

В 11 милях к северу от северной оконечности острова Моржовец находится банка с наименьшей глубиной 2,8 м, а мелководье с глубинами менее 10 м тянется далеко к северо-северо-западу от острова Моржовец и почти граничит с Горяиновской кошкой. Этот район подробно обследовался на гису «Хронометр» в 1963 году на полной воде, так как осадка логера в полном грузу составляла 3,2 м.

В результате систематических работ 1959 г. и 1961—1963 гг. впервые были созданы точные, подробные и достоверные карты по подводному рельефу района Воронки и Горла Белого моря для мореплавателей.



Гису «Хронометр»

В промерных работах 1961—1963 гг. участвовали гидрографические суда: «Хронометр», «Призма», «Волна», «Вихрь». Промер производили офицеры СГЭ: Б.М. Золотайкин, П.П. Федотов, В.И. Махнач, Н.И. Королев, Д.С. Кирсанов, В.А. Шориков, Б.В. Якушев и др.

Производством работ в Горле Белого моря в течение трех лет и обработкой материалов морского промера 1961-1963 гг. руководил и непосредственно участвовал командир партии П.П. Федотов.

3.7. Океанский промер в северной части Гренландского моря и в проливе Фрама в 1964 году

Этот район обследовался также в интересах атомного подводного флота как «новые ворота», ведущие в Ледовитый океан.

В 1964 г. применили новшество в использовании РНС «Координатор» и в координировании океанского промера. Впервые отражающие станции «Координатора» размещались на кораблях, стоящих



Гису «Мурман» после капитального ремонта в Кронштадте

на якорю или бочке. Это были гидрографические суда «Мурман» и «Призма», задающая станция находилась на промерном корабле — ледоколе Северного флота «Добрыня Никитич». Якорное место корабля-станции выбиралось и изучалось заранее в подготовительный период. При переходе на северный участок промера (против Фрама) производилась быстрая перестановка корабля-станции в заранее выбранное якорное место.

Результаты работ превзошли все ожидания: был выполнен систематический океанский промер на большой площади, в том числе во льдах на шельфе и склоне котловины Нансена; промером обследованы пролив Фрама, плато Ермак и многие крупные формы рельефа дна; совершено географическое открытие — промером документально подтверждено отсутствие так называемого «порога Нансена» при переходе из Гренландского моря в Северный Ледовитый океан, вместо порога обнаружен глубоководный желоб.

Были также вновь открыты:

- 1) Характерные подводные возвышения — своеобразные естественные подводные «маяки» Гренландского моря для АПЛ;
- 2) Самая глубоководная и обширная воронка Гренландского моря и одновременно самое глубоководное место в Полярном бассейне Северного Ледовитого океана — глубина 5527 метров.

В промерных работах участвовали: руководители работ — командир отряда В.М. Антипов и командир партии П.П. Федотов; офицеры-гидрографы Л.А. Сливин, К.А. Шмаков, И.М. Воронов, Н.В. Гордиенко, Н.Д. Герасимов, инженер И.Д. Мороз.

3.8. Океанский промер на противолодочном рубеже — от острова Медвежий до мыса Нордкап в 1966 году

По вышеописанной (промер 1964 года) методике размещения отражающих станций «Координатора» на кораблях был выполнен систематический океанский промер в очень важном районе — противолодочном рубеже от острова Медвежий до мыса Нордкап.

В промере и координировании местоположения станций принимали участие гидрографические суда: «Градус» — задающая станция; «Призма» — 1-я отражающая станция (на якорном месте у острова Медвежий); «Маяк» — 2-я отражающая станция, якорное место было выбрано заранее и обозначено швартовой бочкой.

В районе кораблей-станций были выставлены привязочные буи «БЗ-720» (зимние буи, легко уходящие под воду при движении ледовых полей). Координаторы кораблей-станций и привязочных буев систематически определялись по заранее выработанной методике.

В конце промера гису «Призма» перешло к северу, на новое якорное место, а на гису «Градус» были измерены по РНС «Координатор» все стороны треугольника гису «Маяк» — буй «Призма» (1-е якорное место) — гису «Призма» (2-е якорное место). По данным радиотехнического измерения сторон вычислили окончательные координаты второй отражающей станции. Южная часть района промера (к северу от мысов Нордкап и Нордкин) обследована гидрографами на гису «Вайгач».

Во время работ ежедневно делали облет района и наших судов патрульные самолеты: норвежский типа «Альбатрос» и канадский типа «Аргус».

В промерных работах участвовали: руководители — командир отряда Е.Н. Карусев и заместитель командира отряда П.П. Федотов; офицеры-гидрографы К.А. Шмаков, Д.С. Кирсанов, В.Н. Гончаров, Н.М. Ильин, В.И. Пелипко, Г.А. Филимонов, Л.Г. Тищенко, инженер А.А. Крылов, мичман П.П. Глянцев.

3.9. Гидрографы Экспедиции в исследовании Северного Ледовитого океана

Исследование Северного Ледовитого океана — величайшая эпопея в истории и деятельности гидрографов Северной географической экспедиции, которая длилась 30 лет. В высокоширотных воздушных экспедициях на лед Арктического бассейна ежегодно, начиная с 1961 года и до 1990 года включительно, сотни гидрографов изучали и обследовали Северный Ледовитый океан, используя самолеты и вертолеты, а также сам дрейф льдины, выбранный для базирования на весь период работ.

Подготовка гидрографов СГЭ к зимним работам занимала довольно продолжительное время — от 2 до 3 месяцев. Экспедиция в эти дни представляла нечто похожее на «разбуженный улей». Ежедневно «большой семье» гидрографов: столько всего приходилось готовить, изучать, проверять, переделывать, испытывать. Глав-

ный принцип подготовки — в арктических работах все оборудование должно быть компактным, облегченным, удобно транспортируемым при перемещениях и надежным при работе на льду. Многого делалось по заказам в мастерских экспедиции, где трудился большой коллектив опытных мастеров-умельцев.

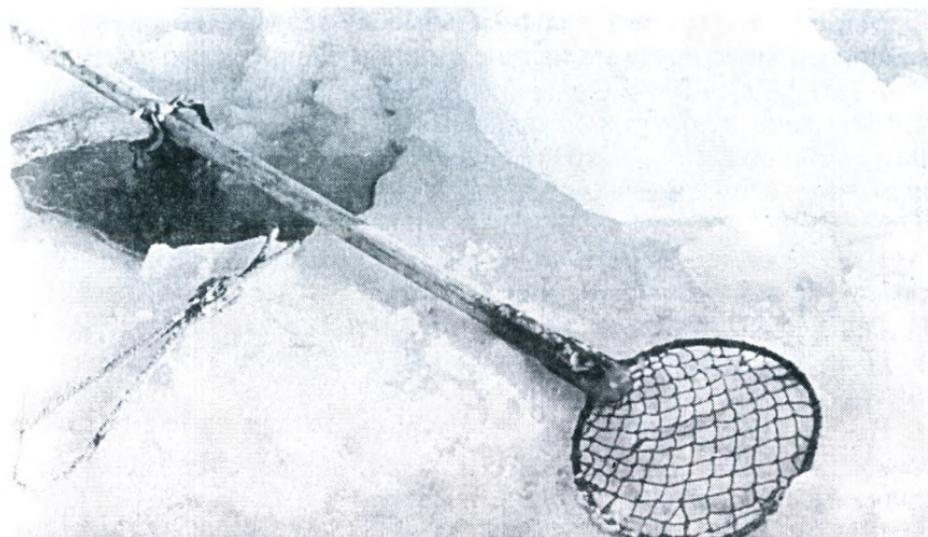
Так, гидрографы промера со льда готовили «этажерки» для монтирования аппаратуры эхолотов «НЭЛ-6» в самолетах «АН-2» или на вертолетах, были значительно облегчены корпуса вибраторов корабельных эхолотов «НЭЛ-6» и удобно закреплены на штангах для опускания их в лунки океана при измерении глубин.

Астрономы готовили оптические теодолиты «ОТ-2» и хронометры в специальной упаковке для транспортирования и работы на льду, изучали эфемериды звезд* и выходили на тренировки в поле. Проверяли и определяли суточный ход хронометров.



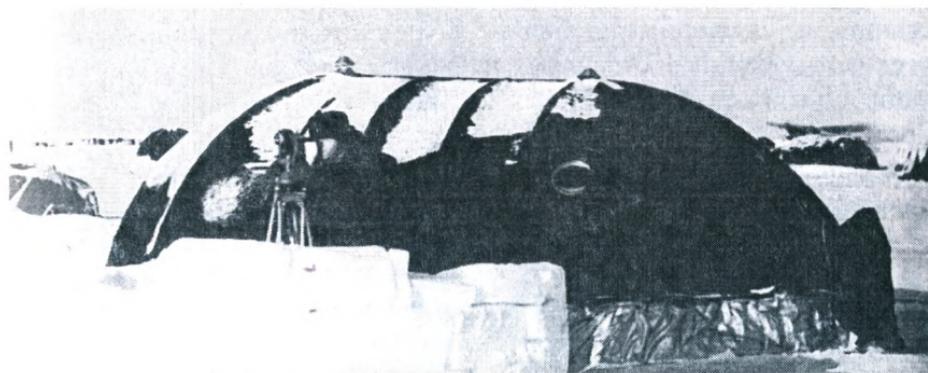
*Измерение глубины Ледовитого океана на точке.
Вибратор эхолота в разводье (1962 г.)*

* Эфемериды — сборник, содержащий координаты звезд, планет, вычисленные для ряда последовательных моментов времени.



*Измерение глубины Ледовитого океана на точке.
Вибратор эхолота в лунке (1962 г.)*

Также готовили приборы и оборудование магнитологи, гравиметристы, гидрологи и др. специалисты. Много выполнялось и другой организационной работы: проверка знаний техники безопасности при выполнении работ на льду, проверка всего личного состава экспедиции на допуск обращения с газом при обогревании газовыми плитами палаток типа «КАПШ».



КАПШ-2 и ледовый «павильон» астронома

Мастерские готовили специальные дюралевые волокуши для транспортировки груза на льдине с прибывающих самолетов.

Гидрографы облачались в специальное арктическое обмундирование. Многого надо было предусмотреть: дать заявки на продовольствие, получить, сохранить его и вовремя отправить с очередным самолетом сначала в аэропорт сосредоточения, а затем и на льдину.

Уже в конце февраля отряды и партии начинали уходить на самолетах в арктические аэропорты (перед «броском» на льдину). В разные годы это были аэропорты: Амдерма, Диксон, Нагурская, о. Грэм-Белл, Черский, о. Средний, мыс Шмидта, Чокурдах и другие.

Выбор льдины в океане для базирования экспедиции производился на облетах начальником Экспедиции вместе с опытными полярными летчиками в районе, где планировались работы на очередной год.

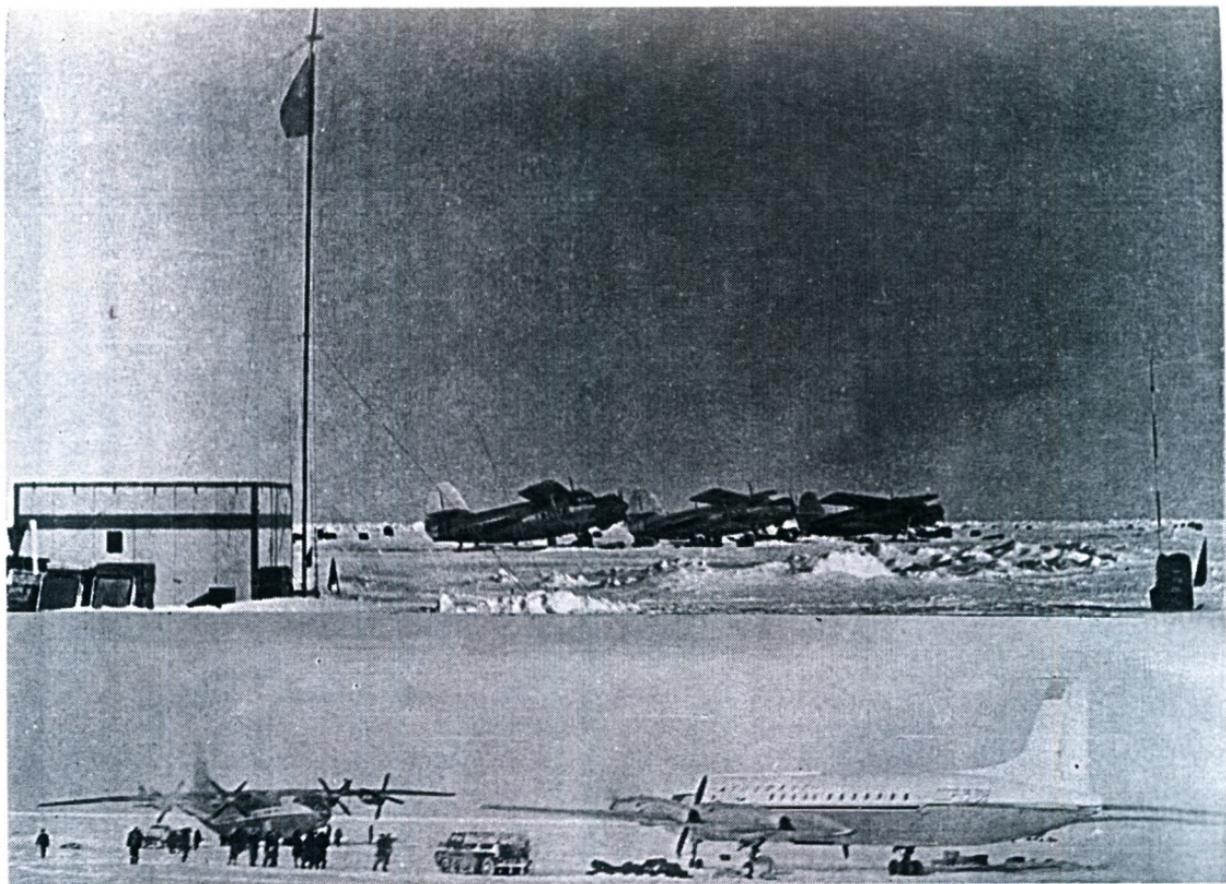
3.10. Гидрографы СГЭ на океанской льдине

На выбранной для базирования льдине гидрографы СГЭ первого броска (как в десанте) готовили взлетно-посадочную полосу для транспортной авиации. И все товарищи невзирая на ранги выполняли срочные работы, связанные с очисткой полосы, обустройством жизни экспедиционников на льдине.

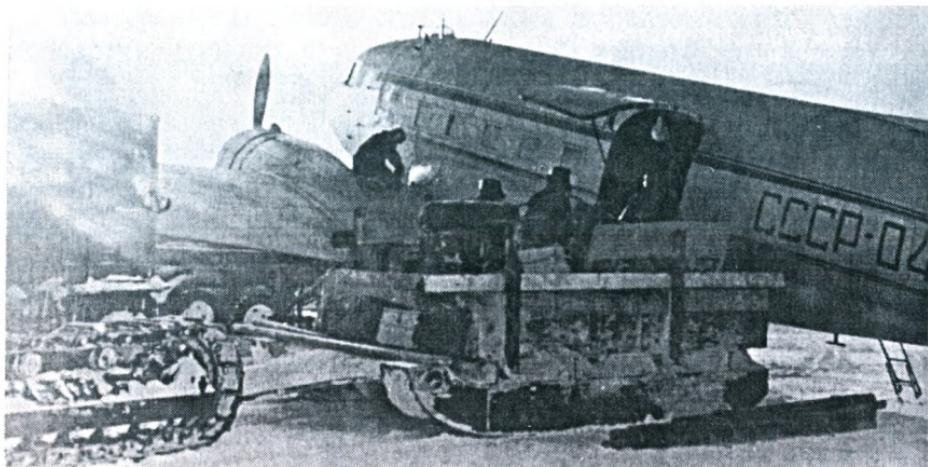
Следует отметить, что предшественниками СГЭ — высокоширотными воздушными экспедициями до 1961 года и дрейфующими станциями «Северный Полюс» — было сделано немало географических открытий в Северном Ледовитом океане. Но полученные данные выявили лишь общую картину, а не сложность и достоверность рельефа дна океана. Такие данные не позволяли издавать подробные карты глубин океана, необходимые для безопасного плавания атомных субмарин под льдами Арктического бассейна.

И тогда за исследования взялись гидрографы Северного флота.

Большая льдина принимала тяжелые четырехмоторные самолеты, перевозившие людей, технику и все необходимое для жизни и деятельности гидрографов-исследователей и авиаторов в течение 3 месяцев, начиная с марта. С этой базы вылетали вертолеты и легкие самолеты «АН-2» (на лыжах). С их помощью планомерно и



На льдине главной базы в Северном Ледовитом океане «АН-2», «АН-12», «ИЛ-18»



«ЛИ-2» на ВПП. Идет разгрузка борта

систематически гидрографы исследовали с необходимой частотой по площади участки и районы, запланированные для изучения на очередной год. Места, где обнаруживались поднятия дна океана либо выявлялся сложный рисунок рельефа, обследовались более подробно, с увеличением частоты измерений по площади.

При каждой посадке самолета или вертолета гидрографы-исследователи бурили во льду лунку, иногда используя трещины и разломы льда, и выполняли гидрографические, гидрологические и геофизические измерения. Координаты определялись либо с помощью радиодальномерной системы «Рым», либо астрономически. В этом случае гидрограф-астроном «брал» (измерял) высоты звезд теодолитом «ОТ-2».

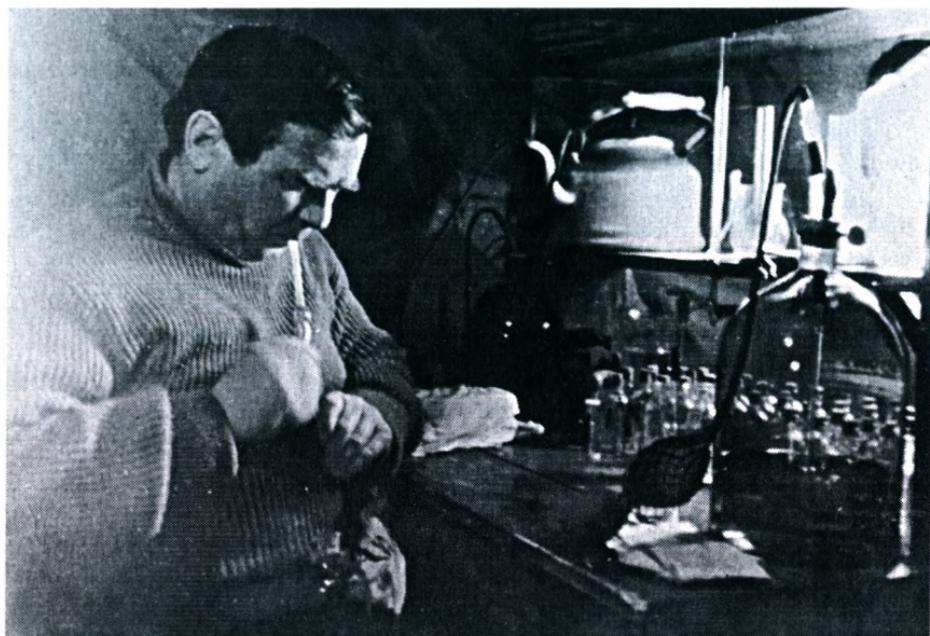
Работа в Арктике на льдинах велась в тесном сотрудничестве с учеными-полярниками, авиаторами, гравиметристами, сейсмологами, магнитологами, гидрологами и метеорологами. Они исследовали глубины, течения, рельеф дна океана, земной магнетизм, производили сейсмозондирование, измерения силы тяжести, изучали условия дрейфа и жизни на льдинах в обширной акватории океана.

Конечно, все эти достижения в Ледовитом океане стали возможными благодаря бурному развитию науки и техники и прежде всего достижениям отечественной авиации.



*«АН-2». На точке исследований в Северном Ледовитом океане
астрономы и гравиметристы*

Благодаря летному искусству опытных и отважных полярных летчиков, гидрографы не раз бывали в различных удаленных от базы точках Ледовитого океана, в том числе и на Полюсе относи-



Ветеран СГЭ, фронтовик Великой Отечественной войны, командир отряда и капитан 2 ранга в/о Кожемякин И.И. в «полевой» лаборатории (на льдине ВВЭ)

тельной «недоступности», и группами «держались за ось Земли» на Северном полюсе, измерив глубины и открыв их «прошлые тайны».

Случались, конечно, и нелетные дни, когда Арктика «показывала зубы» и напоминала, что с ней, как и с океаном, нельзя обращаться фамильярно, а надо говорить и жить только на «Вы». Ветер и снежные бури на время прерывали полеты и исследования. По этому поводу и не только ветеран Экспедиции и Северного флота Илья Иванович Кожемякин — «экспедиционный поэт» — шутил, создавая экспромтом забавные куплеты:

Не слышно шума вертолетов —
Спит Кичаев, спит Налётов.

Это о Николае Сергеевиче Налетове и Леониде Захаровиче Кичаеве — заслуженных гидрографах СГЭ, участниках обследования Ледовитого океана в двух Высокширотных экспедициях на лед (1968—1969 гг.).

В такие дни и часы в палатках «КАПШ» продолжалась работа: анализировались результаты обследования и наносились на планшеты, намечались новые маршруты исследований, систематически измерялись глубины и другие геофизические данные по пути дрейфа льдины.



Зам. командира Высокоширотного отряда СГЭ капитан 3 ранга Схиртладзе Ю.В. и командир партии капитан-лейтенант Бербенеv В.И. в минуту отдыха на льдине ВВЭ (1966 г.)

Одновременно с работами по изучению Ледовитого океана в период 1962—1967 гг. производилась радиогеодезическая привязка арктических островов. Для привязки использовалась радиодальномерная система «Рым». Пять станций «Рым-Б» разворачивались на арктических островах, задающая станция «Рым-С» размещалась на самолетах «АН-12» (1962 г.), «ЛИ-2» (1963 г.), «ИЛ-14» (1964—1967 гг.)



Дружеский «перекур» (слева направо): И.Д. Мороз, В.А. Митюхляев, В.П. Кузнецов, Г.А. Филимонов, В.И. Бербенеv, в центре — врач СГЭ Н.И. Рунов

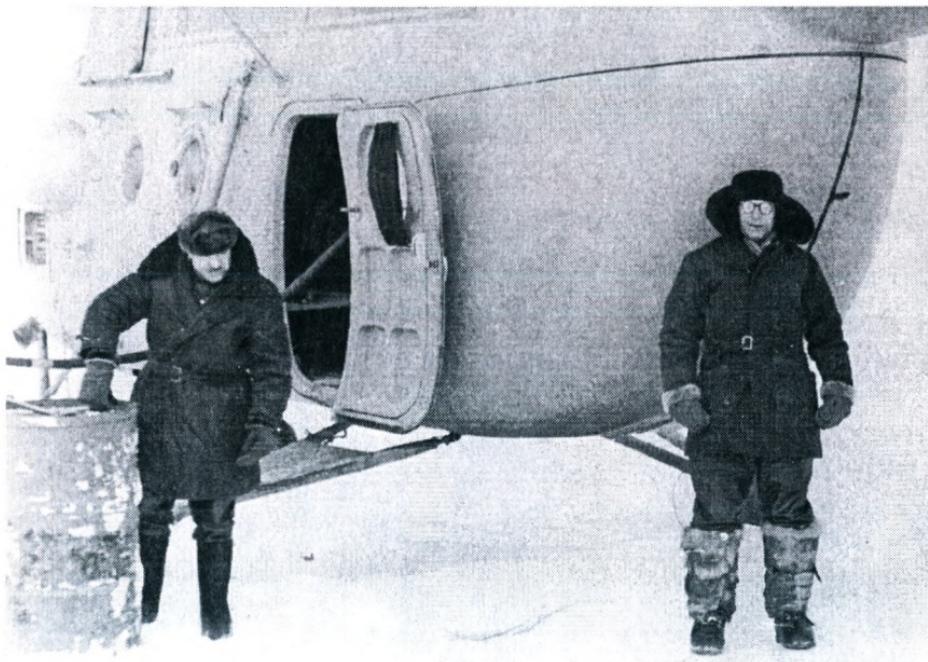
В первый год «АН-12» летал между островами по 14-16 часов без посадки. Для этого в салоне были установлены две вместительные цистерны с дополнительным топливом.

Основной базой являлся аэропорт Амдерма, запасной — а/п Диксон; «ЛИ-2» базировался на а/п «Нагурская», а «ИЛ-14» — в аэропортах Диксон, о. Средний. Радиogeодезической привязкой было определено точное местоположение арктических островов в единой государственной геодзической сети, острова получили долгожданную «прописку» на картах Арктического бассейна. Были привязаны более 12 островов, среди них: о. Врангеля, о. Геральд, о. Визе, о. Уединения, о. Виктория, о. Шмидта, о. Жохова и ряд островов Земли Франца-Иосифа.

Руководили радиogeодезическими работами подполковник Медведев В.П. и офицер-гидрограф СГЭ А.Н. Солдатов. В работах по привязке островов и полевой камеральной обработке участвовали

гидрографы и геодезисты: И.В. Осокин, В.П. Кузнецов, И.П. Ковригин, Б.И. Богданов, А.Ф. Карбасов, А.П. Чирков, М.А. Кузнецов, В.М. Смирнов, Н.А. Копеецкий, А.С. Баскин, А.С. Васильцов, Ю.П. Зайцев — сын Павла Ивановича.

Когда начинались полеты в Арктику и работы гидрографов СГЭ на дрейфующих льдах, в течение семи лет их возглавлял капитан I ранга Леонид Иванович Сенчура. Ветеран Великой Отечественной, фронтовик, награжденный орденами и получивший тяжелое ранение. Он с присущей ему энергией, оптимизмом и упорством в достижении цели организовывал очень сложное «хозяйство» СГЭ перед полетами на льдину. Трудностей в новом деле было предостаточно. Порой у него возникали новые оригинальные идеи, он не навязывал их сразу подчиненным. Экспедиция тем и отличалась, что технические вопросы люди могли обдумать, обсудить, просчитать, отработать, наконец, и только тогда доложить, решить и провести в жизнь задуманное. Тогда многое из отработанного



И.В. Осокин (справа) на радиогеодезии во время заправки вертолета



На встрече 1 мая 1963 г. (слева направо): И.В. Осокин, В.П. Кузнецов, В.П. Медведев, М.А. Кузнецов (полярная станция Нагурская)



*На ВПП встреча прибывающего самолета
(главная база на льду Северного Ледовитого океана, 1962 г.)*

заранее при первом же применении на льдине подтверждалось практически в работе Экспедиции.

Леонид Иванович Сенчура на дрейфующей льдине жил всегда интересами людей, гидрографов-исследователей, умел по-деловому взаимодействовать с летчиками авиационного отряда. Когда же случались авралы при разгрузке транспортных самолетов или же при разломах и торошениях льда, начальник Экспедиции всегда умело руководил и сам непосредственно участвовал в работе. Люди, вдохновленные примером старшего начальника, всегда быстро и грамотно решали поставленную задачу либо находили выход из создавшегося на льдине критического положения. Год за годом на картах гидрографов появлялись и в подробностях обрисовывались подводные хребты и котловины, отдельные подводные горы, их крутизна и направленность.

3.11. Подводная горная система Арктического бассейна

Подводная горная система Арктического бассейна еще 50 лет назад представлялась Нансену как «обширная чашеподобная впадина» с относительно крутыми склонами и плоским дном. Нансен был одним из первых исследователей Арктики и его гипотеза долго жила. Не зря в честь знаменитого океанографа на карте Арктики одна из котловин названа котловиной Нансена.

Хребет Ломоносова был открыт Советской высокоширотной экспедицией «Север» Арктического института в 1948 году. Гидрографы СГЭ подробно обследовали его рельеф и размеры. Хребет вытянулся от азиатского шельфа до острова Элсмira на 1800 километров, почти «пересекая» точку Северного полюса. Это горное складчатое возвышение типа кряжа, поднимающегося со дна океана местами более чем на 3000 м. Хребет делит Арктический бассейн на две различные по природным условиям части.

Хребт Менделеева открыт Советской высокоширотной экспедицией в 1950 г. Гидрографы СГЭ в течение ряда лет подробно обследовали евроазиатскую часть хребта. Это более широкое и глубоководное, чем хребт Ломоносова поднятие простирается через весь бассейн параллельно хребту Ломоносова. В Канадской части хребт обследован американскими полярниками.

Хребет Гаккеля открыт советскими исследователями-полярниками через 12 лет после открытия хребта Ломоносова. Вначале гидрографы, геофизики и ученые Арктического и Антарктического института (ААНИИ) предполагали, что к югу и западу от хребта Ломоносова угадываются какие-то поднятия или отдельные горы вулканического происхождения. И только ученый-полярник Я.Я. Гаккель высказал научную гипотезу, что там должен проходить большой подводный арктический хребет, который и назвали после открытия в честь ученого.

Хребет обследован гидрографами СГЭ. Он является частью продолжающегося из Атлантики срединного хребта и имеет типичную для срединно-океанических хребтов рифтовую зону и продольную расчлененность. Наиболее мощное расчленение в хребте имеет название «Долина Гидрографов». К юго-западу от нее находится подводная гора Ленинского Комсомола, названная в честь похода Советской атомной подводной лодки к Северному полюсу в июле 1962 года.

Местами глубины резко увеличиваются от нескольких сотен метров над вершинами рифтовых гор до 5000 м и более в рифтовой долине. На западе хребет Гаккеля сочленяется с частью срединного хребта Северного Ледовитого океана — хребтом Книповича.

В настоящее время считается, что Северный Ледовитый океан по сравнению с другими океанами Земли является самым изученным в океанографическом и геофизическом отношении.

Теперь на карте Арктического бассейна уже «нет в помине» большой и ровной «глубоководной чаши».

Под дрейфующими льдами и толщей океанской воды лежит огромная горная страна, в которой многолетним героическим трудом гидрографов-исследователей, ученых-полярников, отважных авиаторов открыты и увековечены названиями: могучий порог Ломоносова, поднятие Менделеева, хребет Гаккеля, Чукотский купол; глубокие котловины — Макарова, Нансена, Амундсена, Канадская, Подводников; долина Гидрографов и порог Геофизиков.

Исследования советских гидрографов в Арктическом бассейне не только открыли дороги для безопасного плавания, их результаты послужили основой для научных гипотез о происхождении Северного Ледовитого океана, его геологического строения и тектоники.

Подводные хребты и котловины значительно влияют на направление и скорость течений в океане, течения воздействуют на состояние и движение льдов, участвуют в разломах льдин и торошении их над вершинами хребтов.

Ледовитый океан постоянно формирует климат и погоду в северных районах Земли, о чем информируют человека полярные метеорологические станции и космические аппараты спутников над Землей.

Арктика становится все ближе человеку. По ее морям плавают ледоколы и транспорты, подо льдами проходят в другие океаны Земли подводные субмарины.

Конечно, военные гидрографы в середине 60-х и в 70-е годы в первую очередь обеспечивали боевую деятельность Краснознаменного Северного флота, но их работа всегда была нужна и народному хозяйству страны, и науке.

На дрейфующих льдинах, на станциях «Северный полюс» высаживались гидрографы «с шумопеленгаторными станциями» направленного действия для обеспечения переходов АПЛ подо льдами. Это были подводные звуковые маяки ПЗМ-400.



Астрономы и магнитологи СГЭ на наблюдениях и измерениях в Северном Ледовитом океане (1963 г.)



На СП пожаловал «хозяин» Арктики и мирно ведет себя в гостях



Разгрузка «ЛИ-2» на волокушу. ВВЭ в Северном Ледовитом океане

Подводники атомоходов, зная координаты станций и определяя пеленги этих «шумовок», имея современные навигационные карты с глубинами, точно прокладывали курсы и смело шли под толщей

льдов Северного Ледовитого океана. Когда же, всплывая в полыньях и разводьях, встречались подводники с полярниками-гидрографами, это всегда было радостным, памятным праздником на дрейфующей льдине.



*Швартовка АПЛ-309 к льдине. Северный Ледовитый океан на СП-19.
Подводники — в гости к полярникам*

Все знают, что такое Северный полюс. Это — романтическая точка земного шара, которая издавна, как магнит, притягивала к себе полярных исследователей, и всем известны имена Седова, Пири, Нансена, Амундсена, Папанина, Шмидта, Бадигина и других знаменитых полярников, которые побывали на полюсе или героически шли к нему.

И вот уже в 1977 году, 17 августа, атомоход «Арктика» впервые в истории надводного мореплавания во льдах достиг Северного полюса, а через 10 лет атомоход «Сибирь» не только побывал на полюсе, но и прошел сложным неизведанным путем в высоких арктических широтах, попутно проводя уникальные научные исследования.

Через Северный полюс проложены трассы межконтинентальных линий, организуются туристические походы для экскурсантов

на атомоходах и для отважных любителей путешествий по льдам Арктики. Недалек тот день, когда Северный морской путь станет Международной атомно-ледокольной магистралью. Конечно, все это стало возможным благодаря многолетнему изучению Арктики, ее «поведения» в разное время года и большому накоплению сведений и научных данных об условиях жизни и деятельности человека в этом суровом районе Земли.

Среди тех, кто начинал большие арктические исследования, а затем многие годы продолжал их, были офицеры-гидрографы СГЭ: В.М. Антипов, С.К. Немилев, Н.К. Тимошенко, С.А. Фридман, С.Ф. Бойцов, В.А. Баранов, О.А. Гулов, Р.А. Дубовик, Н.Н. Дятел, П.М. Ершов, Е.В. Моляков, О.М. Никандров, Д.С. Кирсанов, Н.Г. Ягодницын, В.Г. Рыбин, Б.И. Богданов, В.И. Пелипко, Ю.В. Схиртладзе, К.А. Шмаков, А.Н. Солдатов, инженеры НИИГА: Ю.Г. Кисёлев, А.М. Карасик, В.А. Щелованов и др.

Большой отряд инженеров и техников Экспедиции из года в год участвовал в зимних работах на льду Северного Ледовитого океана, выполняя океанографические, гидрографические и геофизические измерения. Это прежде всего заслуженные ветераны СГЭ: И.В. Осокин, И.Д. Мороз, И.И. Кожемякин, Ф.П. Афанасенков, Н.С. Налетов, Е.И. Полозов, Г.Д. Яковлев, М.А. Шайкин, К.П. Суханов.

Среди инженеров Экспедиции были «рекордсмены» экспедиционных работ на льду Северного Ледовитого океана: астроном-геодезист В.П. Кузнецов (28-ВВЭ), инженер по радиотехническим системам А.А. Крылов (26-ВВЭ), астроном-геодезист В.М. Смирнов (24-ВВЭ), астроном-геодезист Г.А. Морозов (21-ВВЭ). По двадцать экспедиций на льду Северного Ледовитого океана работали инженеры П.В. Михеев и А.Г. Курцев.

Конечно, это далеко не полный список участников-высокоширотников, чей вклад в исследования Ледовитого океана весом и почетен, их сотни — людей бескорыстных и простых, одержимых Севером, грамотных и подготовленных по специальностям, разных по характеру и наклонностям, но всегда трудолюбивых, мужественных и горячо преданных исследовательскому делу Экспедиции.

Неоценимой и плодотворной была помощь в работе ВВЭ опытных полярных летчиков: М.И. Шевелева, Я.Я. Дмитриева, Ю.Г. Журавлева, А.К. Кошмана, В.А. Борисова, В.Ф. Брыкина, Б.З. Ковченкова, Н.Г. Кривошеева, И.А. Левандовского, Н.М. Троценко. В по-



Начальник экспедиции Н.К. Тимошенко и командир летного отряда Я.Я. Дмитриев на льдине Северного Ледовитого океана, «служебные заботы» (1970 г.)

летах Красноярского авиаотряда участвовал сын гидрографа СГЭ В.А. Ищенко — штурман Владимир Ищенко.

За успешное выполнение «Спецзадания» и проявленные при этом мужество и отвагу в 1966 году большая группа гидрографов, ученых-геофизиков, летчиков была удостоена высоких государственных наград.

15 февраля 1966 года под гром оркестра «медных труб», гидрографам СГЭ вручал ордена и медали Союза ССР командующий Краснознаменным Северным флотом адмирал флота Семен Михайлович Лобов.

Начальник Северной гидрографической экспедиции капитан I ранга Леонид Иванович Сенчура был награжден орденом Трудового Красного Знамени. За большой вклад в исследования Арктики и заслуги перед наукой ему также были присуждены Государственная премия СССР и Золотая Медаль имени Литке Географического общества СССР.

Гидрографы награждены:

Орденом Красной Звезды

Антипов В.М., Немилов С.К., Тимошенко Н.К., Фридман С.А., Карусев Е.Н., Фалеев В.И., Слепухин Ф.С., Ершов П.М., Солдатов А.Н., Гордиенко Н.В., Шмаков К.А.;

Медалью «За Отвагу»

Аносов Н.М., Федотов П.П., Баранов В.А., Новиков В.И.;

Медалью «За Боевые Заслуги»

Бербенев В.И., Схиртладзе Ю.В., Курочкин Ю.А., Журавлев Ю.Н., Гоноровский Р.И., Ягодницын Н.Г., Герасимов Н.Д.;

Медалью «За Трудовую Доблесть»

Осокин И.В., Морозов Г.А., Митюхляев В.А.



В Президиуме (слева направо): адмирал флота С.М. Лобов, капитан I ранга Л.И. Сенчура, секретарь Архангельского обкома КПСС Ф.В. Виноградов (15 февраля 1966 г.)



Вручение ордена Красной Звезды Н.К. Тимошенко

После служебного перевода Л.И. Сенчуры в Ленинград в период с 1967 по 1990 годы исследования в Северном Ледовитом океане проводились под руководством начальников СГЭ: С.К. Немилова (1967—1969), Н.К. Тимошенко (1970—1972), С.А. Фридмана (1973—1977), В.А. Баранова (1978—1984), А.П. Макорты (1985—1989) и Н.А. Замятина (1990).



*Аэропорт Мыс Шмидта (слева направо): В.А. Шориков, С.К. Немилев,
С.А. Фридман, А.М. Ягубцев, Р.А. Дубовик (1967 г.)*





4. НА ГРАНИЦЕ ДВУХ ОКЕАНОВ: АТЛАНТИЧЕСКОГО И ТИХОГО

4.1. В проливе загадок и легенд

С древнейших времен пролив Дрейка пользуется дурной славой у мореплавателей, в многочисленных легендах его называют «кладбищем моряков». И не без основания... Здесь потерпело крушение немало кораблей различных стран. Поэтому среди моряков с давних времен существует поверье: если миновал мыс Горн, не оглядываясь назад... А куда денешься? Ведь Панамского канала тогда еще не было, и в «кругосветку» ходили всегда, огибая мыс Горн, либо шли проливом Магеллана. Но и пролив Магеллана не менее сложен и труден в навигационном отношении, особенно его западная часть, и там немало судов терпели кораблекрушения. Легенды и поверья рождались еще и потому, что для науки и мореплавания пролив Дрейка долгие годы оставался загадкой, так как не был подробно изучен.

Попутный промер глубин и гидрометеорологические исследования одиночными судами не давали полной картины рельефа дна на границе двух океанов. Не было также измерений глубинных течений пролива в зависимости от сезона океанических течений.

В 1966 году наши советские подводные атомоходы, созданные трудом и талантом рабочих и инженеров Северодвинских кораблестроительных заводов, участвовали в кругосветном походе в подводном положении. Давно моряки лелеяли мечту «обойти вокруг планеты под водой», как в давние годы В.П. Чкалов мечтал «облететь шарик земной». Североморцы не просто шли под водой — они отработывали взаимодействие совместного плавания, изучали особенности работы механизмов и реакторных установок, работу и

жизнь под водой личного состава в течение полутора месяцев. Руководил отрядом АПЛ контр-адмирал Сорокин А.И.

Подводники-североморцы в подводном положении прошли 40 тысяч километров, пересекли дважды экватор, побывали в Антарктике и, естественно, шли проливом Дрейка. Этот пролив вновь приковал внимание мореходов. Нередко среди глубин 3000 метров неожиданно возникали глубины 200-300 метров, что является навигационной опасностью в подводном плавании. Однако, благодаря надежной навигационной аппаратуре, слаженной работе всех боевых частей АПЛ, экипажи прошли пролив Дрейка без происшествий.

Моряки шутили, распевая после похода: «Крутится, вертится шар голубой, мы этот шар обошли под водой...» И все же командование отряда АПЛ доложило в Главный штаб ВМФ о трудностях при форсировании еще не изученного Антарктического пролива и о его навигационных особенностях. Главный штаб ВМФ дал задание ГУНиО МО произвести обследование пролива Дрейка.

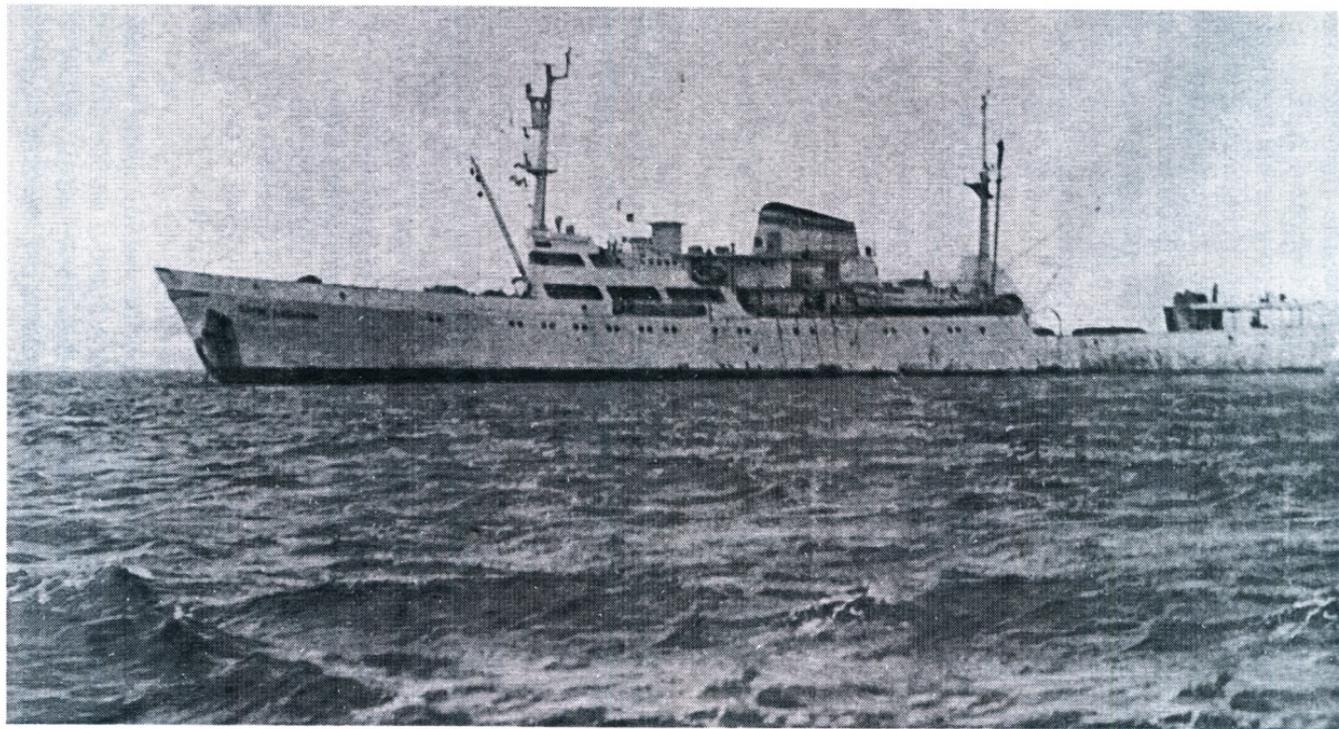
4.2. Океанский шестимесячный поход в пролив Дрейка и его предыстория

Большим событием в океанских исследованиях Северной гидрографической экспедиции явилось участие гидрографов СГЭ в 13-ой Международной антарктической экспедиции в 1967—1968 гг.

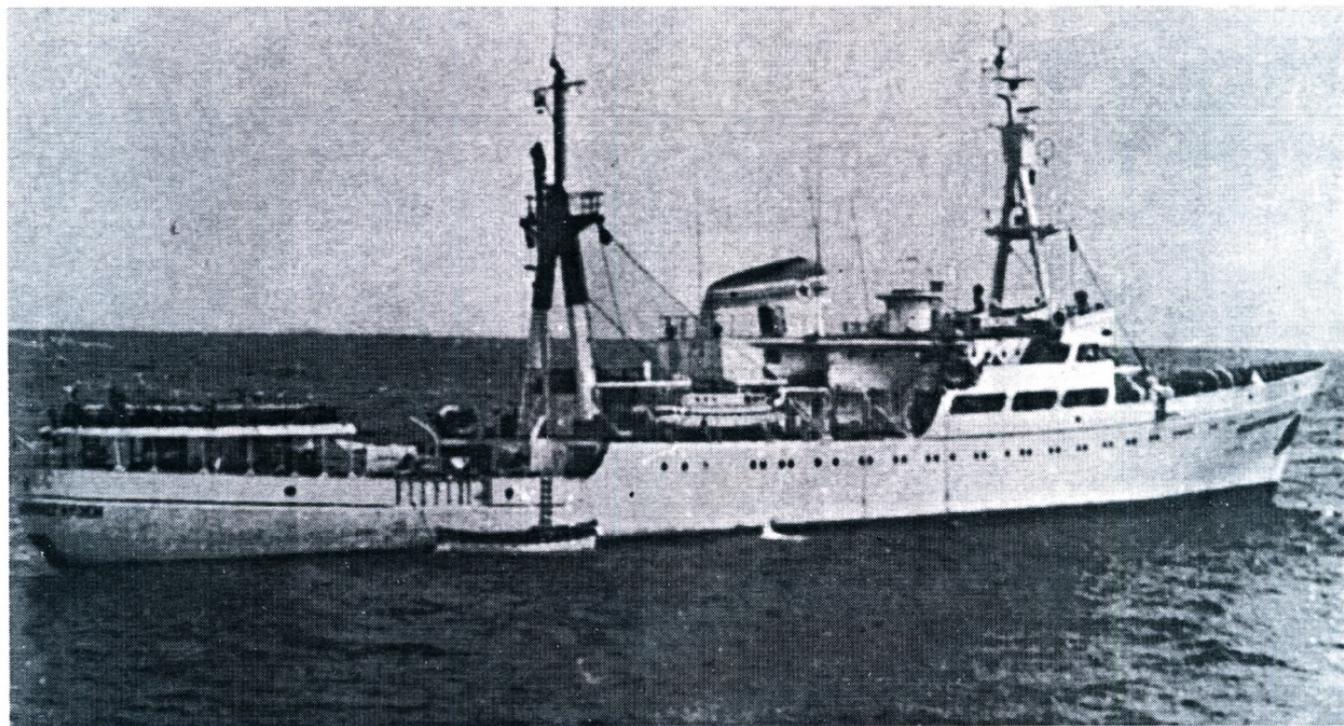
Немного истории. Как известно из истории великих открытий, 4 июля 1819 года вышли в первую русскую антарктическую экспедицию военные шлюпы «Восток» и «Мирный» под командованием Беллинсгаузена и Лазарева. Во время трудного плавания, длившегося 751 день, русские моряки 16 января 1820 года открыли шестой континент — Антарктиду. Спустя почти 150 лет, в 1967 году, в Антарктические воды готовились идти советские океанографические корабли: от Северного флота — «Борис Давыдов», от Черноморского флота — «Фаддей Беллинсгаузен». Задача перед моряками была поставлена одна — обследовать пролив Дрейка и омывающие его берега воды 2 океанов.

В Мировом океане есть проливы шире, глубже и опаснее некоторых морей. Именно таким является пролив Дрейка. Это самый широкий пролив на Земле, его ширина составляет от 450 до 600 миль.

В жизни людей случаются события особенно яркие и значительные, оставляющие неизгладимый след в душе и влияющие на весь их дальнейший путь. К таким событиям бесспорно можно отнести поход в Антарктиду и произведенные там океанографические исследования.



ЭОС «Борис Давыдов»



ЭОС «Фаддей Беллинсгаузен»

4.3. Состав океанографической экспедиции

ЭОС «Фаддей Беллинсгаузен» из Севастополя и ЭОС «Борис Давыдов» из Кольского залива (мыс Мишуков) вышли в море одновременно 30 ноября 1967 года. На севере в этот период была уже полярная ночь.

На борту ЭОС «Фаддей Беллинсгаузен» (командир корабля — капитан 3 ранга В.Н. Часовской) уходили в плавание:

начальник экспедиции — капитан 1 ранга Намгаладзе А.Б.,

командир геофизического отряда — капитан 2 ранга Савельев Б.П.,

командир астрономо-геодезического отряда — капитан 3 ранга Виноградов В.Н.,

командир гидрологического отряда — инженер-капитан 3 ранга Богданов С.И., командир промерного отряда — капитан-лейтенант Грухин Н.Н.,

командир радионавигационного отряда Булатов Ю.П.

Всего экспедиционный состав насчитывал 37 человек офицеров, инженеров и техников.

На борту ЭОС «Борис Давыдов» (командир корабля — капитан 3 ранга Б.Н. Михайлов) уходили в плавание:

командир промерного отряда — капитан 3 ранга Федотов П.П.,

офицеры отряда: капитан-лейтенант Баранов В.А., капитан-лейтенант Богданов Б.И., капитан-лейтенант Перминов М.Ф., старший лейтенант Васильцов А.С., лейтенант Ильин Н.М.

В состав промерного отряда входили:

— 319 ОРДГП Ленинградской ВМБ, командир партии — капитан-лейтенант Фролович А.А. (в составе партии — 21 человек);

— группа гидромагнитной съемки (7 человек из НИИГА), возглавлял которую инженер Н.Н. Трубытчинский;

— группа гидрологов, старший группы — инженер Ю. Болтовинский.

Экспедиционный состав данного судна представляли 43 человека офицеров, старшин, матросов, инженеров и техников.

ЭОС «Борис Давыдов» и «Фаддей Беллинсгаузен» однотипны: были построены в Польше по заказу и проекту Советского Союза, длина — 90 м, водоизмещение — 3000 т, скорость хода — 14—16 узлов, район плавания неограниченный.



В.А. Баранов, М.Ф. Перминов, Н.М. Ильин, Б.И. Богданов на ЭОС «Борис Давыдов» (1968 г.)

Для выполнения океанографических исследований на ЭОС имелись четыре специальные лаборатории, оборудованные новейшими (по тем временам) приборами: двумя отечественными эхолотами «НЭЛ-6» с записью глубин до 6000 м и глубоководным эхолотом «ГЭЛ-2» с записью глубин до 10 000 метров, а также гидролокатором для обнаружения подводных препятствий.

4.4. Переход в район работ

5 декабря 1967 г. Норвежское море к востоку от Шетландских островов. Ветер северный, штормовой, более 10 баллов, море — 9 баллов. Качка бортовая до 25°, килевая — до 15°.

09-05. В скуловую часть правого борта (п/б) ударила «убийственная» волна гигантской силы. В результате удара на судне ЭОС «Б. Давыдов» выбило два иллюминатора п/б, погнуло их «броняшки», сорвало спасательные плотики, нарушило крепление промерного катера п/б и спасательного вельбота; порвало радиоантенны, были поломки в каютах и кают-компании, получил травмы личный состав корабля, Объявлена тревога-аврал, легли в дрейф.

09-20. После заделки иллюминаторов и откачки поступившей воды дали малый ход.

19 декабря 1967 года. ЭОС «Б. Давыдов» в дрейфе на экваторе. Экипаж и экспедиционный состав собрался на юте, где все было подготовлено к встрече Нептуна. Командир корабля Б.Н. Михайлов доложил о цели плавания в южные широты. Нептун Великий поздравил моряков с приходом на экватор и своим повелением щедро крестил в соленой океанской водице. «Свита» его как никогда дружно старалась, бросая каждого в обширную купель. Нептун: «Отныне изъявляют свою милость великую, открываю свои владения для плавания счастливого и удачливого на всех океанах во славу советского народа мирного».

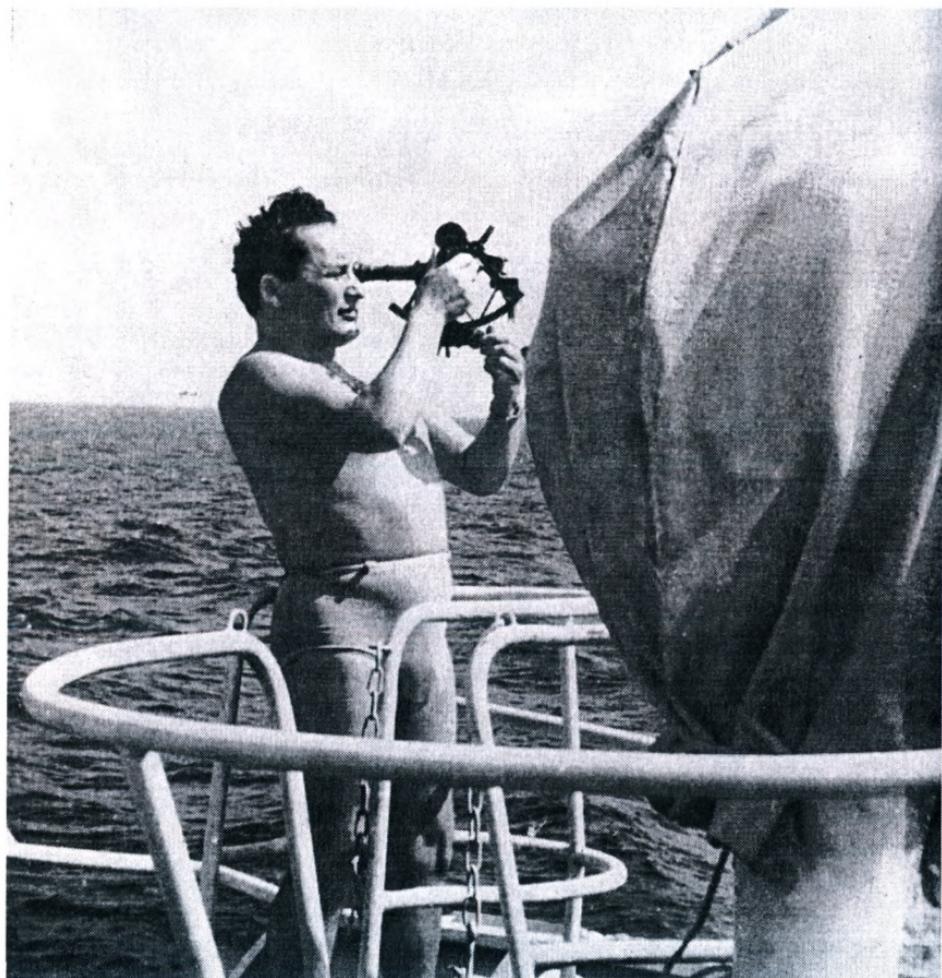
Над Атлантическим океаном в долготе захода 30° звучали песни, музыка, смех и веселье. Любители экзотики выловили на крюк с мясом акулу и фотографировались, просунув голову в пасть хищника. Праздник продолжался 2 часа, а яркие впечатления и снимки остались на всю жизнь вместе с «Дипломом в честь пересечения кораблем (и моряком) экватора».



Праздник Нептуна (Атлантический океан, Экватор, Д = 30° зап.). П.П. Федотов — первый слева во втором ряду

Корабли встретились в Атлантическом океане 20 декабря 1967 года и, сделав короткую остановку, направились в район исследований.

В течение всего похода оба корабля производили маршрутный промер на меридиональных курсах. При этом на ЭОС «Б. Давыдов» непрерывно по курсу выполнялась гидромагнитная съемка, а на ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» через каждые 100 миль производились наблюдения на дрейфовых гидрологических станциях.



*П.П. Федотов. Взятие высот Солнца
(Экватор, Атлантический океан, декабрь 1967 г.)*

30 декабря 1967 года оба корабля прибыли в залив Рио-де-ла-Плата и стояли на якорях до 8 января 1968 года в ожидании делового захода в порт Монтевидео, который продолжался до 12 января. Затем оба ЭОС вышли в район пролива Дрейка, продолжая попутно промер на Патагонском шельфе.

19 января 1968 года экспедиционные корабли подошли к Южно-Шетландским островам. Для обеспечения координирования промера по РНС «Координатор» на острова Ватерлоо (Кинг-Джордж) и Смоленск (Ливингстон) были высажены матросы и офицеры 319 ОРДПП, с аппаратурой и оборудованием 1-ой и 2-ой отражающих станций, а также астрономо-геодезические группы для определения координат мачт отражающих станций.

Высадке станций каждый раз предшествовали рекогносцировка и промер якорных мест для стоянки ЭОС, ЭОС. Так, 20 и 21 января производился рекогносцировочный промер в бухте к юго-западу от мыса Норт-Форленд и определение береговых ориентиров с помощью РЛС «Дон» и приставки «Пальма». Подобным же методом



«Гость» на палубе ЭОС «Борис Давыдов»



Морские львы на о. Ватерлоо (Антарктида, 1968 г.)

определялось якорное место для ЭОС, ЭОС в бухте Шёррефф-ков на острове Смоленск.

После высадки на острова в течение 10 суток на станциях производились подготовительные работы: астрономические наблюдения, определение координат мачт, настройка и отладка радиоаппаратуры, постановка и определение координат привязочных буев и вех. В это же время в районе работ производилось взятие образцов грунта...

Благодаря запасному комплекту аппаратуры «Координатор», удалось заменить и восстановить неисправные узлы и приборы аппаратуры 1-ой отражающей станции на о. Ватерлоо.

Надо отдать должное опытному, технически грамотному специалисту по радионавигационным системам, командиру отряда капитану 2 ранга Савельеву Борису Петровичу. Он лично участвовал в ремонте и настройке аппаратуры и ввел в рабочий режим 1-ю отражающую станцию на острове Ватерлоо.

4.5. Промер и обследование в проливе Дрейка

Океанский промер глубин с использованием РНС «Координатор» по способу координирования в варианте радиолога организационно выполнялся в два периода.

I период. С 31 января по 8 февраля 1968 года океанский промер производился двумя кораблями «строем фронта», при этом задающая станция была установлена на ЭОС «Ф. Беллинсгаузен». После привязки галса к вехе или к бую по радиации на ЭОС «Б. Давыдов»

передавались для прокладки стадиометрические координаты ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» — пеленг и расстояние, измеренное по РЛС «Дон» до ЭОС «Б. Давыдов» — корабля-уровнителя. Промер производился параллельными галсами через 10 миль. Место того и другого корабля определялось через каждые 20 минут, а также в моменты резкого уменьшения глубин, при этом пеленги и расстояния между кораблями взаимно контролировались. Глубины непрерывно измерялись и записывались на эхограммы эхолотов. На глубинах более 5000 метров измерение глубин производилось глубоководным эхолотом «ГЭЛ-2». Все эхолоты перед походом испытывались, их показания взаимно контролировались. Производилось также сличение показаний эхолотов с маркированным линем.

5 февраля 1968 г. на промере, идя к северу, достигли максимальной удаленности на галсе: от 1-ой отражающей станции — 558 км, а от 2-ой — 544 км.



«Очень мирные аборигены» и матросы 1-й отражающей станции РНС «Координатор» (о. Ватерлоо, Антарктида, январь 1968 г.)

Южная граница промера проходила по шельфовому склону Южно-Шетландских островов, а на промере контролировалась также пересечением изобаты 500 м.

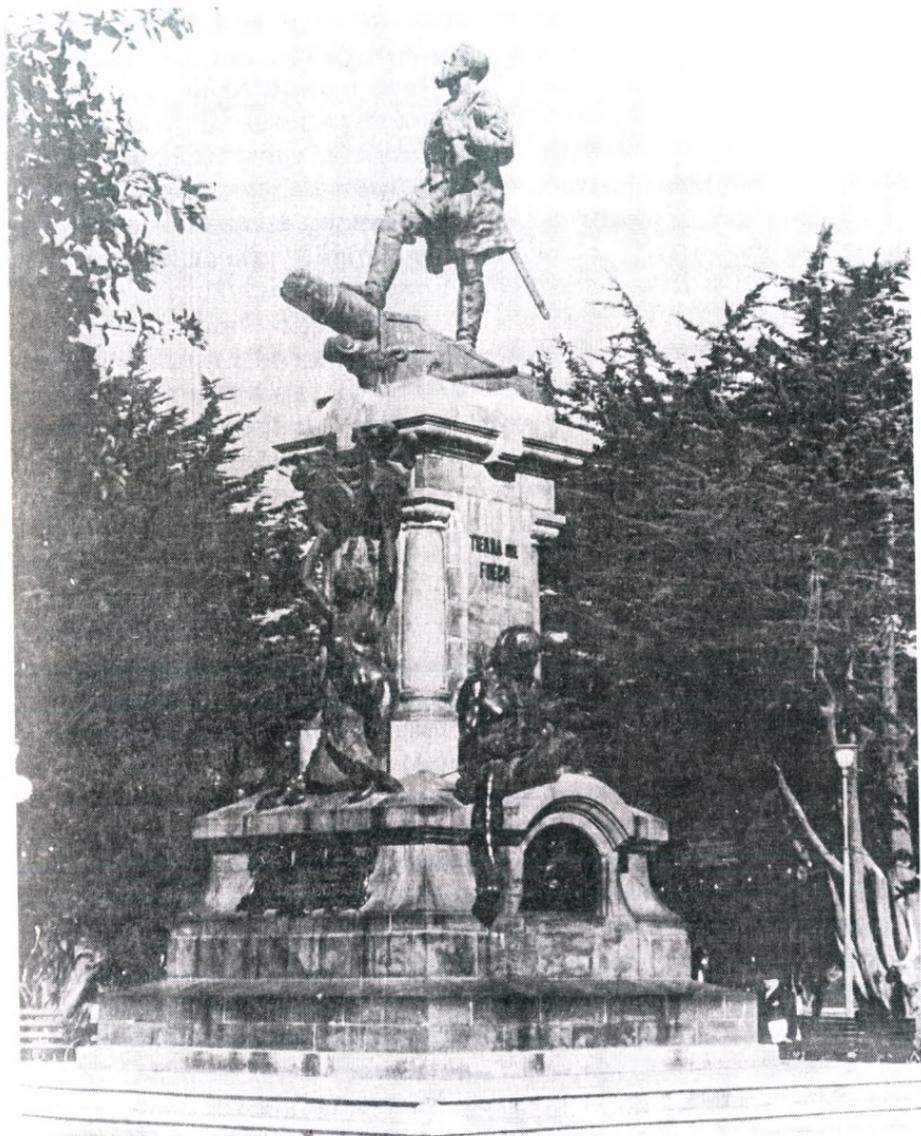
8 февраля 1968 года на ЭОС «Б. Давыдов», привязавшись по РНС «Координатор» в точке с координатами: Ш = 59°25'.4S, Д = 64°06'.2W, продолжили океанский промер новым галсом к мысу Горн. В это же день определились по РЛС «Дон», взяв пеленг и определив расстояние на мыс Горн. Сам мыс Горн в это погожее летнее для данных широт время выглядел довольно величаво, показался своеобразно красивым — его конусообразная форма напоминала вид потухшего вулкана. В дальнейшем, еще раз определившись по ориентирам Огненной Земли, гидрографы вновь начали на ЭОС «Б. Давыдов» маршрутный промер на Патагонском шельфе и в Магеллановом проливе, следуя в чилийский порт Пунта-Аренас с деловым заходом, а ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» продолжал промер в проливе Дрейка. Наши ЭОС были первыми советскими военными кораблями в Магеллановом проливе.

После делового визита в Пунта-Аренас с 12 по 15 февраля 1968 года нам вновь было назначено «рандеву» с ЭОС «Ф. Беллинсгаузен».

Решением Советского Правительства от 7 февраля 1968 года морякам ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» предписывалось совершить официальный визит в чилийский аванпорт Вальпараисо. Как известно, в 1968 году бурно развивались политические события в Чили: ожидалась выборы впоследствии народного президента Сальвадора Альенде. Официальный визит моряков мирного советского корабля должен был, по мнению политиков и дипломатов, содействовать укреплению дружественных отношений страны Советов и Чили.

Встреча ЭОС «Б. Давыдов» с ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» состоялась 17 февраля 1968 года на Патагонском шельфе. Перед этой встречей «Ф. Беллинсгаузен», идя курсом к Огненной Земле, «достиг» максимальной удаленности на последнем промерном галсе по РНС «Координатор» от 1-ой отражающей станции — 800 км, а от 2-ой — 750 км.

Задающуюся станцию установили на ЭОС «Б. Давыдов», проверили ее в рабочем режиме. Затем ЭОС «Б. Давыдов» принял 98 т дизельного топлива от ЭОС «Ф. Беллинсгаузен», после чего корабли разошлись.



Памятник Магеллану (Пунта Аренас, Чили, 1968 г.)

Итак, наступил **2-ой период** промерных работ в проливе Дрейка. С 17 февраля по 5 марта 1968 года океанский промер, обследование поднятий и отдельных вершин в проливе Дрейка по РНС «Координатор» производились гидрографами только на ЭОС «Б. Давыдов». В этот же день, 17 февраля, привязавшись к о. Эстадос, начали новый галс в проливе Дрейка. С достижением рабочей дальности — «видимости» отражающих станций — рассчитали по координатам расстояния до станций, установив отсчеты в граммах по I и II каналам РНС «Координатор».

19 февраля, привязавшись к бую мыса Норт-Форленд, гидрографы ввели соответствующую коррекцию по обоим каналам, привязав, таким образом, галс с конца.

2-ой период работы в проливе Дрейка был наиболее плодотворным и удачным. С 19 по 22 февраля производился систематический океанский промер и гидромагнитная съемка с надежной привязкой к буям и вехам и определением на галсах по РНС «Координатор», в процессе промера составлялась калька глубин. В результате четко вырисовывался подводный хребет, поэтому с 22 февраля по 2 марта производилось обследование галсами через 1—2 мили наименьших глубин с карт и вновь обнаруженного подводного хребта.

Какое это было красивое и захватывающее зрелище! В моменты начала пересечения хребта эхолот, казалось, еле успевал записывать растущую гору на эхограмму. На ней вырисовывался почти «отвесный пик» и сразу же начиналось «падение» глубины — на очень крутых склонах хребта. В эти моменты (а их было десятки) радовалась душа гидрографа, радовалась новому открытию, его необычности, когда под ровной водной поверхностью океана среди глубин 3000-4000 м почти «мгновенно» вырисовывалась на эхограмме красивая картина хребта высокого заложения с пиками, глубины над которым были порядка сотен метров. Комплексные океанографические работы в проливе Дрейка показали, что рельеф дна океана в проливе имеет весьма своеобразный, сложный рисунок, изобилует большим количеством локальных вершин (вулканов), острыми пиками гор. Детальное обследование позволило уточнить положение этого мощного океанического кряжа — вытянутого и узкого поднятия дна на высоту до 3 км над прилегающим дном. Хребет (кряж) имеет очень крутые, нередко почти отвесные склоны и большую протяженность с юго-востока на северо-запад

на сотни километров. Хребет четко отбивает естественную границу двух океанов — Атлантического и Тихого. Так и напрашивается мысль, что его четкое подводное поднятие и направленность являются естественным подводным продолжением горной системы Южно-Американского континента к Антарктиде.

В процессе обследования во время 2-го периода выполнялись контрольные галсы и производилось сличение с глубинами на основных галсах.

4 марта 1968 года мы вновь продолжили промер «строем фронта», только теперь «Фаддей» стал ведомым.

15 дней (с 18.02 по 03.03) «бродяга Фаддей» отсутствовал в районе работ в проливе Дрейка, выполняя правительственное задание. Не дойдя до желанного пункта — аванпорта Чили Вальпарайсо (оставался суточный отрезок перехода), начальник экспедиции А.Б. Намгаладзе получил по радио «отбой». На переходе выдержав жестокий шторм в Тихом океане, возвратился «Фаддей» к «шапошному разбору» — промер в проливе Дрейка заканчивался.

5 марта 1968 года, в 12 часов 19 минут, привязавшись к бую Шёррефф, закончили галс, а также промер и обследование в проливе Дрейка на ЭОС «Борис Давыдов». *5 и 6 марта* были благополучно сняты личный состав, аппаратура и оборудование 2-ой и 1-ой отражающих станций РНС «Координатор» с островов Смоленск и Ватерлоо, а также привязочные буи.

Общий объем выполненного промера составил 23 903 линейных км (при плане — 23 000 лин. км), при этом:

— ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» — 7703 лин. км;

— ЭОС «Б. Давыдов» — 16 200 лин. км,

из них 3760 лин. км на ЭОС «Б. Давыдов» выполнено при обследовании хребта, банок и отличительных глубин.

Сразу же, *6 марта*, начальник экспедиции капитан I ранга Намгаладзе А.Б. на борту ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» провел совещание, где подвел итоги работ и поставил задачи на завершающий период. Привожу выдержки выступления А.Б. Намгаладзе (почти дословно):

— «главная задача выполнена — III этап, не будет сказано громко закончен успешно»;

— «высадка станций на Южно-Шетландские острова произведена также успешно. В процессе работы береговые станции спра-

вились со своей задачей полностью. Это непосредственная работа на станциях офицеров-гидрографов В.Н. Виноградова и Щербакова»;

— отмечены большие заслуги всего офицерского состава ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» и ЭОС «Б. Давыдов» и экипажей судов, отличная работа командира ЭОС «Б. Давыдов» Михайлова Б.Н., «особенно на последнем этапе работы, без нас», и командира ЭОС «Ф. Беллинсгаузен» Часовского В.Н., «который уверенно заходил в почти не обследованные бухты, словно шел в Севастопольскую бухту»;

— «основную тяжесть экспедиции «тянут» гидрографы» от выхода на галс до «захода». Очень напряженно трудился личный состав под руководством командиров промерных отрядов Федотова П.П. и Грухина Н.Н. Офицеры отрядов проделали большую работу в подготовительный период и на промере»;

— очень плодотворную работу провел экипаж ЭОС «Б. Давыдов», «Юрьев смело и решительно действовал на катере в периоды выгрузки и съемки станций».

В заключение к вышесказанному о Сергее Юрьеве, помощнике командира ЭОС «Б. Давыдов», добавлю: катер (вельбот) с мотористом и матросом под его управлением, лавируя между скал и среди почти сплошных бурунов (особенно на подходах к отражающей станции на острове Смоленск), не раз избавлял корабль от простоев: доставлял оперативно и своевременно бензин, продовольствие и необходимое из ЗИПов, запасной аппаратуры РНС «Координатор» на береговые станции.

7, 8 марта оба корабля посетили советскую антарктическую станцию «Беллинсгаузен» в бухте Гуардия-Насьонал. Экипажи судов навестили зимовщиков и были тепло, радушно приняты поляриками станции.

8—14 марта — переход ЭОС «Б. Давыдов» с маршрутным промером на Патагонский шельф, в залив Рио-де-ла-Плата, под Монтевидео. Приняв 14 марта с плавбазы «Прибой» 400 т топлива и 70 т пресной воды, корабль вновь направился в пролив Дрейка на гидрологические работы.

Одиннадцать суток занял переход за топливом и обратно. С позиций прожитых лет трудно сейчас судить: была ли совершенной временная организация хода океанографических исследований и пополнения запасов топлива и воды?



Они дома (о. Ватерлоо, Южно-Шетландские о-ва, Антарктида)

На незапланированные рейсы «по политическим мотивам» (переход «Фаддея» в Вальпараисо и обратно) и затяжные переходы за топливом было потеряно много суток из отпущенных нам природой и коротким антарктическим летом, а между тем период сравнительно благоприятной погоды заканчивался.

Лето подходило к концу. Уже 10—11 апреля в проливе Дрейка началось обледенение корпусов судов.

Относительно плавающих льдов следует заметить, что «летом южного полушария дрейфующие льды не доходят до пролива Дрейка» (так сказано в Океанографической энциклопедии). Это утверждение в летний период 1968 года, можно сказать, полностью подтвердилось. Лишь однажды, 22 февраля, на расстоянии 11,4 мили от мыса Норт-Форленд был обнаружен айсберг высотой до 100 м стоящий на мели.

19 марта, вернувшись в пролив Дрейка, гидрографы начали гидрологические работы. Произвели наблюдения на одной дрейфовой гидрологической станции, затем вновь вышли на Патагонский шельф, следуя в Магелланов пролив с маршрутным промером по курсу корабля. 22—24 марта состоялся второй деловой заход в порт Чили Пунта-Аренас двух советских кораблей одновременно.

С 26 марта до 14 апреля 1968 года на ЭОС «Б. Давыдов» производились гидрологические работы в проливе Дрейка на трех разрезах начиная с восточной его части. С запада в проливе подобные работы на трех разрезах выполнялись с борта ЭОС «Ф. Беллинсгаузен». На дрейфовых гидрологических станциях измерялись на стандартных горизонтах температура и соленость воды, брались пробы донного грунта. На переходах по разрезу к очередной точке гидрологической станции выпускался датчик ЭМИТа и производилось маневрирование для измерения элементов течения. Определение места на разрезах производилось навигационными способами с систематической привязкой к Южно-Шетландским островам и к Огненной Земле.

В период океанографических работ в проливе Дрейка выполнялась гидромагнитная съемка в районе промера и гидромагнитные измерения по пути следования ЭОС «Б. Давыдов». Удалось определить, что обнаруженный хребет в проливе Дрейка обладает малыми магнитными свойствами; открыт также немагнитный подводный вулкан.

Экспедиция провела также комплексные исследования пространственной и временной изменчивости полей течения, распределения температуры и солености воды по горизонтам на шести разрезах в проливе, а также исследовала электрическое поле водной толщи.

Изучались условия возникновения и распространения волнения. Известно, что пролив Дрейка находится в зоне развития циклонов, которые двигаются с запада на восток с очень частой повторяемостью, естественно, и погода в проливе меняется непредсказуемо быстро, особенно ближе к осени (уже в начале марта). В процессе промера погода, можно сказать, нас баловала: волнение было 3—4 балла. Работали и при волнении до 5 баллов. В проливе Дрейка наблюдается волнение особого рода — это сулои: «толчая» боль-

шой высоты волн с парением над их гребнями. Происходит подобное явление, когда сталкиваются два сильных течения. Впечатление незабываемое. Эту картину дополняли десятки летающих альбатросов — неутомимых птиц-парителей с размахом крыльев до 5 метров. Они, как планеры, используя воздушные потоки, казалось, без единого взмаха крыльев часами красиво парили в родной стихии.

Сильное впечатление произвело на меня и моих товарищей по экспедиции «богатое» звездное небо в Южном полушарии. Когда долго смотришь на мириады звезд, они как бы завораживают тебя, тогда особенно сильно чувствуешь себя «песчинкой» в этом бесконечном мире Вселенной. В ясную звездную ночь подолгу любовались яркими созвездиями Южный Крест и Центавр. Особое, магическое воздействие всегда оказывал красивый, яркий и мощный Южный Крест, от которого трудно оторвать взгляд.

В экспедиционном походе был собран значительный лодийный материал: сделаны зарисовки берегов бухт в местах якорных стоянок, выполнено фотографирование навигационных ориентиров, приметных мест с помощью АФА-27, радиолокационная съемка с помощью РЛС «Дон» и приставки «Пальма».

Весь этот богатый материал исследований двух кораблей послужил основой для создания новых навигационных карт, руководств и пособий для плавания в проливе Дрейка.

4.6. По пути на Родину

С 18 по 22 апреля оба судна стояли на якорях в заливе Рио-дела-Плата в ожидании захода в Монтевидео.

Производились авральные работы — подготовка (покраска судов) к официальному визиту в столицу Уругвая, который состоялся с 23 по 28 апреля. На судах были подняты флаги расцвечивания. Во время стоянок в Уругвае и Чили суда посетили более 5 тысяч зарубежных граждан. Экскурсоводам помогали жители Монтевидео из русскоязычной общины. Делегации ЭОС возложили цветы и венки к памятнику Артигасу в Монтевидео, побывали на приеме у мэра города и в советском посольстве.



Памятник Артигасу — борцу за независимость Уругвая (Монтевидео)



Памятник первым поселенцам (Монтевидео, Уругвай)

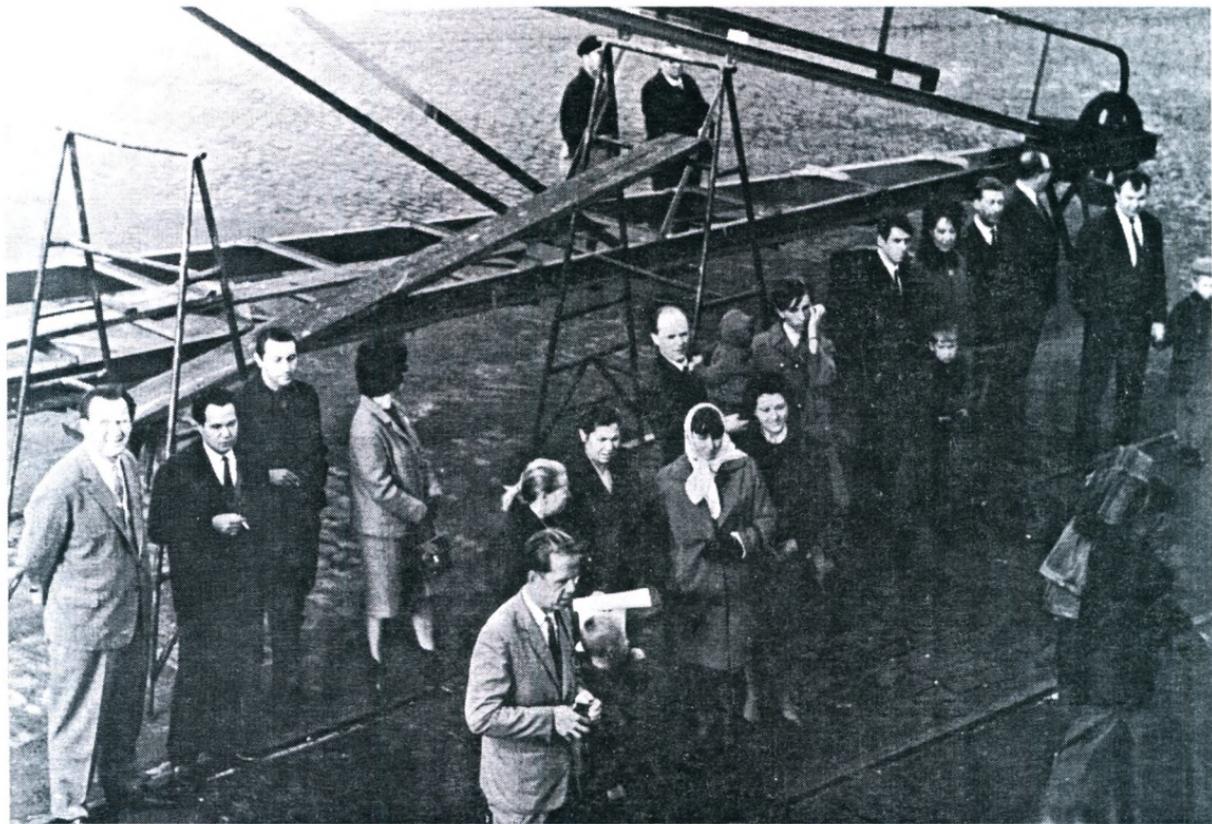


*Жители Монтевидео на борту ЭОС «Борис Давыдов»,
помощник гида М.Ф. Перминов*

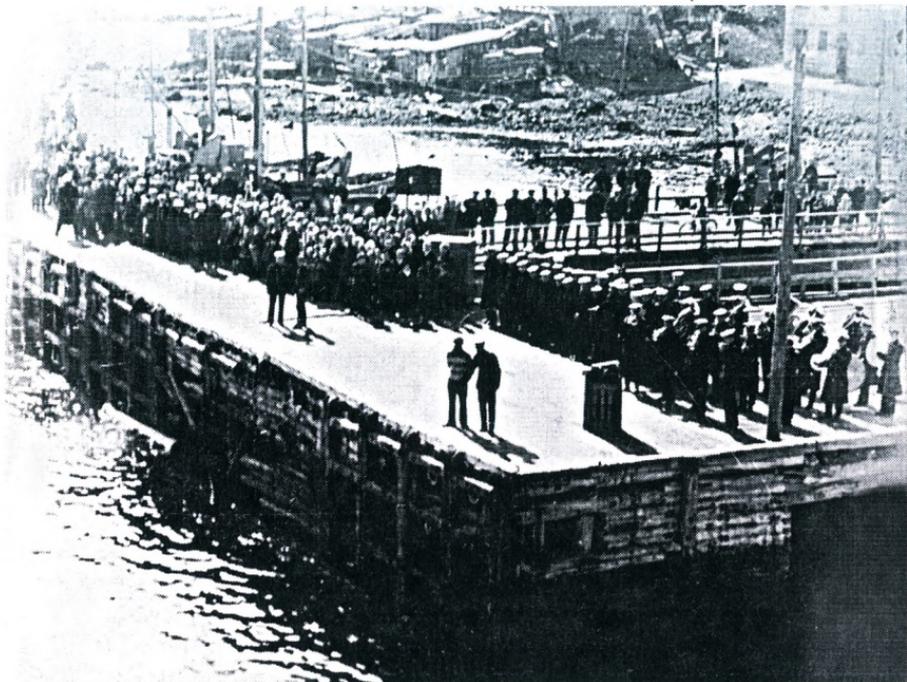
15 мая 1968 года в Атлантическом океане по пути на Родину состоялась последняя встреча ЭОС «Б. Давыдов» с ЭОС «Ф. Беллинсгаузен». Командование экспедиции, командиры кораблей и отрядов сфотографировались на память. Фотография экспедиционного руководства 13-ой Международной антарктической экспедиции 1967—1968 гг. помещена в книге «Гидрография Черноморского флота. Исторический очерк (1696—1982 гг.)» (1984 г.).

В этот же день, 15 мая, в 12 ч. 30 мин. мы «разошлись как в море корабли»: «Фаддей» — в Гибралтар, а мы — в северные моря.

В заключение следует сказать, что в походе гидрографами СГЭ на ЭОС «Борис Давыдов» выполнен большой объем маршрутного промера — 40 000 линейных километров: в Атлантическом океане — на юг по меридиану $29^{\circ}30'$ западной долготы и обратно на север по меридиану $30^{\circ}30'$ западной долготы; на Патагонском шельфе, в Магеллановом проливе, проливе Брансфилд, а также в Баренцевом и Норвежском морях — по пути на запад (вначале) и обратно. Всего за шестимесячный поход выполнено 56 200 лин. км океанского и маршрутного промера.



Мы идем на Родину. Провожают дипломаты Посольства и сотрудники Торгпредства СССР в Монтевидео (28 апреля 1968 г.)



Встреча ЭОС «Борис Давыдов» из шестимесячного похода в Антарктику (мыс Мишуков, главный причал, 25 мая 1968 г.)

25 мая 1968 года, после шестимесячного плавания, «Борис Давыдов» подходил к причалу мыса Мишуков. На пирсе под «гром» оркестра «медных труб» нас встречали родные и близкие, адмирал Николай Васильевич Скосырев, его гидрографические соратники, офицеры, матросы и команды гидрографических судов.

В эти торжественные минуты испытываешь радость и волнение от теплой встречи с близкими тебе и по родству, и по духу людьми.

Успешное завершение трудного многомесячного похода радовало душу ни с чем несравнимым, прекрасным чувством выполненного долга перед Родиной.



В год 50-летия СГЭ (слева направо): 1 ряд: Д.С. Кирсанов, П.П. Федотов, Н.М. Гаврилюк, С.А. Фридман, В.А. Баранов, К.А. Шмаков, Е.В. Моляков; 2 ряд: Н.Д. Герасимов, О.М. Никандров, Е.Н. Чекалов, В.М. Кислов, А.А. Гуляев, Н.Н. Дятел; 3 ряд: А.Ф. Карбасов, В.И. Пелипко, М.Ф. Перминов, Р.С. Константинов, П.П. Авдюшкин (16 февраля 1974 г.)



В год 50-летия СГЭ (слева направо): 1 ряд: Е.В. Моляков, Д.С. Кирсанов, П.П. Федотов, Н.М. Гаврилюк, С.А. Фридман, В.А. Баранов, К.А. Шмаков, Н.Н. Дятел, Р.С. Константинов; 2 ряд: Ю.А. Курочкин, М.Ф. Перминов, Г.Н. Правдин, А.Ф. Карбасов, Ю.С. Гуткович, Н.Д. Герасимов, Б.В. Буланов, Е.Н. Чекалов, И.М. Стариков, В.М. Кислов, А.М. Абакумов, В.И. Пелипко, М.Я. Мануйлов, О.М. Никандров, А.А. Гуляев; 3 ряд: В.Л. Сенюков, В.Н. Гончаров, Б.А. Коновалов, А.Ф. Плетнев, В.А. Кириченко, Ю.А. Купреев, А.В. Бутаков, А.Н. Новиков, П.П. Авдюшкин; 4 ряд: Н.В. Борисов, В.Н. Сладков, П.А. Никитин, Л.П. Добряк, Ф.В. Кузин, А.В. Воронович, Х.А. Сабиров, А.И. Курашов, Л.И. Александров, В.А. Королев, С.М. Еремин; 5 ряд: В.И. Мамин, Ф.В. Васильев, С.В. Русин, Б.П. Макрышев, Л.Р. Минин, А.П. Макорта, А.С. Никола





5. ЛЮДИ ЭКСПЕДИЦИИ

Прежде чем начать рассказ о заслуженных ветеранах Экспедиции, хочу подчеркнуть, выделить следующие важные положения нашей гидрографической науки и практической деятельности СГЭ.

1. В Экспедиции гидрографы всех времен всегда с великим уважением относились к памяти, делам и результатам работ своих предшественников — «предков».

Если проследить «родословную ветвь» северных гидрографов, то она восходит к славным именам известных полярных исследователей: Ф.П. Литке, М.Ф. Рейнеке, П.К. Пахтусова, В.А. Русанова, А.К. Циволько, А.И. Вилькицкого, Г.Я. Седова. Это они, идя путями, проложенными отважными, но часто неизвестными поморами (Саввой Лошкиным и др.), составили первые описи, лоции и карты Белого и Баренцева морей, проходили и в белое безмолвие Арктического бассейна.

2. Профессия настоящего гидрографа всегда требовала от людей Экспедиции большого будничного труда, выдержки, была связана с лишениями, а порой и риском для жизни. Нередко они шли в неизведанное, каждый их поход можно назвать подвигом. Часто они были первыми там, где еще не ступала нога человека.

3. Профессия гидрографа Экспедиции требовала (и я это хочу подчеркнуть) честности перед самим собой и перед своими товарищами-исследователями. Золотое правило гидрографа-исследователя: «Пишем то, что наблюдаем, а чего не наблюдаем — того не пишем», остается как заповедь на все времена и для гидрографов всех поколений.

4. Экспедиция всегда ковала кадры исследователей. Вырастали и работали целые династии гидрографов-инженеров, строителей, состоящих из отцов, сыновей и даже внуков.

Вот как АЛЕЛ АНШЛАГ перед стендом реликвий-фотографий сотен гидрографов-исследователей разных лет в тот торжественный вечер, посвященный **50-летию СГЭ в 1974 году**:

Экспедиция! Твой славный ЮБИЛЕЙ

Для нас, гидрографов, — торжественная дата.

ТЫ АЛЬМА-МАТЬ! И многих сыновей

Готовила на подвиги всегда ТЫ.

Дружба, товарищество, взаимовыручка, помощь в тяжелейших условиях Арктики — эти традиции передавались из поколения в поколение и всегда были основой успехов гидрографов на полевых и арктических работах СГЭ.

Профессором, доктором наук, инженер-вице-адмиралом стал впоследствии первый начальник Северной гидрографической экспедиции Николай Николаевич Матусевич. В Экспедиции работали: видный ученый-геофизик И.Д. Жонголович и известный ученый-океанолог профессор Н.Н. Зубов. В Экспедиции получили закалку, ценный опыт в гидрографических исследованиях, их организации и руководстве известные гидрографы: Н.В. Скосырев, Б.И. Шамшур, Д.В. Шинков, А.Н. Алексеев, Е.Г. Глинков, И.П. Кучеров, И.Ф. Гаркуша, Р.Н. Александров, А.К. Жилинский, Л.И. Сенчура, С.К. Немилов, Н.К. Тимошенко, С.А. Фридман и др.

В Экспедиции были люди, которые всю жизнь трудились в СГЭ, а впоследствии получили звание, утвержденное приказом начальника СГЭ, — заслуженный ветеран Экспедиции. Это старшие инженеры и начальники партий: Л.П. Агафонов, С.А. Арефьев, Ф.П. Афанасенков, В.В. Бухмейер, В.А. Мамонтов, И.Д. Мороз, И.В. Осокин, В.К. Холопов, А.П. Чирков.

Можно назвать плеяду и более молодых исследователей, пришедших в СГЭ после войны и ставших ее Ветеранами. Это Г.А. Морозов, Н.С. Налетов, Е.И. Полозов, А.Н. Потанин, В.П. Кузнецов, М.А. Кузнецов, М.А. Шайкин. Они все разные, но у всех у них завидная судьба, биографии, связанные с деятельностью Экспедиции.

Вот как сказал об этом на одном из собраний И.В. Осокин: «Мы душой срослись с гидрографией, прикипели всем сердцем к Экспедиции». Эти слова можно поставить эпиграфом к следующей главе.



Инженерно-технический состав СГЭ — ветераны и заслуженные ветераны: 1 ряд: Ф.П. Афанасенков, А.И. Майхельбек, Л.П. Агафонов, Л.Я. Данилина, В.В. Бухмейер, М.М. Розатых, И.В. Осокин, Л.А. Бабалич, В.А. Мамонтов; 2 ряд: М.П. Козлов, Т.А. Знаменская, И.Д. Мороз, К.П. Варакина, И.И. Кожмякин, З.Ф. Братухина, В.К. Хлопов, Л.Н. Чеченина, А.П. Чирков; 3 ряд: А.С. Горшков, В.Г. Котцов, А.Ф. Тестов, И.Ф. Момотов, А.П. Кострушина, Н.Г. Бестужев, М.А. Кузнецов, С.С. Лобанов; 4 ряд: М.Г. Коржавин, В.А. Куроптев, А.С. Староводская, И.Ф. Ларионовский

Слово о гидрографax СГЭ

(Какими мы их помним)

Хочу рассказать о настоящих людях, на которых всегда «держалась Экспедиция», которые были «становым хребтом Экспедиции». Ее история помнит, что многие люди приходили и уходили, оставив за собой «своеобразный след» — хороший или не очень. Те, которые «не очень», долго не задерживались — уходили в другие, более «теплые» места.

Ветераны Экспедиции всегда были опорой всех гидрографических работ, надежными руководителями и исполнителями исследований на Землях и Морях — там где работала СГЭ.

Добрая память о великих тружениках СГЭ должна жить! Слава ИМ в веках!

Агафонов Леонид Петрович

(1914—1996)

27 апреля 1935 года, после окончания Ленинградского гидротехнического техникума, поступил Л.П. Агафонов в гидрографический отряд и сразу же пошел с комплексной партией А.Г. Терешина исследовать место будущего города Молотовска и акваторию судостроительных заводов. С тех пор неутомимый труженик-гидрограф ходил в моря, участвовал в полевых гидрографических работах СГЭ. 40 навигаций в исследованиях морей — таков трудовой путь от младшего производителя работ (техника) до начальника Первой гидрографической партии, которой бесценно руководил в течение 35 лет. И как руководил! 1-я гидрографическая всегда была первой: по организованности, по умению исследовать моря, губы и заливы, по результатам и качеству, наконец, по сплоченности коллектива. Прорабы партии: В.К. Холопов, Н.С. Налетов, Е.И. Полозов, Л.З. Кичаев, М.А. Шайкин, учились у Л.П. Агафопова и вместе с тем умело передавали опыт и знания друг другу, всегда шли на выручку товарищам в нелегких арктических условиях.

Особое место занимает работа Л.П. Агафопова в годы Великой Отечественной войны по обеспечению прохода кораблей и частей Северного флота (промер на фарватерах и боевое травление мин противника) в районах острова Колгуев и в Печорском заливе в 1943—1944 гг. Вместе со своими товарищами первой партии Леонид Петрович много сил и энергии вкладывал в дело гидрографического изучения о. Вайгач и Новой Земли в 1951—1956 гг. (прорабы П.К. Галышев, П.Я. Меньшиков, В.К. Холопов, Н.С. Налетов, Е.И. Полозов).

Заслуженный ветеран труда Леонид Петрович Агафонов в годы войны и в послевоенное время был награжден орденами: Отечественной войны II степени, Красной Звезды, Трудового Красного Знамени, медалями: «За оборону Советского Заполярья», «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Честный и трудолюбивый, принципиальный и справедливый, душевный и доброжелательный к людям — таким был и таким остается в памяти экспедиционников Леонид Петрович Агафонов.



Начальник 1-й гидрографической партии Л.П. Агафонов (в центре) с гидрографами (прорабы): 1 ряд: Е.И. Полозов, В.К. Холопов; 2 ряд: М.А. Шайкин, А.Н. Холопов, Н.С. Налетов, Ю.К. Захаров (1953 г.)

Арефьев Сергей Алексеевич

(1902—1970)

Высококласный геодезист-астроном, где только не был этот замечательный человек, выдающийся профессионал. Начав работать в СГЭ в 1934 году как начальник астрономо-геодезической партии, выполнял наблюдения по звездам, определяя координаты астропунктов I-го класса на базисных сетях триангуляции в 1934—1939 гг.: Терского берега, Пялицкой, Зимнего берега, Кашкаранской, Индигской, Чижской. В 1940—1941 гг. участвовал в наблюдениях классных астропунктов при передаче координат с одного берега на другой в Горле Белого моря. В период Великой Отечественной войны выполнял важное правительственное задание по определению координат астрономических пунктов в Иране.



Заслуженные ветераны СГЭ: П.И. Зайцев, С.А. Арефьев, В.М. Антипов на борту гису «Мурман». Идем на Новую Землю (1953 г.)

Закончилась война, и снова Сергей Алексеевич работает в СГЭ на астрономических пунктах в Чёшской губе, на Канинском полуострове, островах Матвеев и Вайгач (1947—1951 гг.). Много астропунктов отнаблюдено им на Новой Земле (1952—1955 гг.). Благодаря его высокому профессионализму в работе по развитию базисных сетей, удалось покрыть триангуляционной сетью все западное побережье Новой Земли.

Обычно у Сергея Алексеевича на пунктах астрономических наблюдений стояло две палатки: одна — жилая, другая — инструментальная с оптическими, прецизионными теодолитами высокой точности. В ясную погоду он работал все ночи напролет, измеряя высоты звезд. Чтобы не было ошибок в наблюдениях (не отклонялся «визирный луч»), он не топил и «жилую» палатку.

В 1952 году Арефьев на «низкобортном» катере следовал из Костина Шара для наблюдений на астропункте в губе Черной. Штормовая погода заставила его тогда зайти в губу Селезнева. Пешком пришел к нам за помощью в бухту Баклыши (губа Черная)

командир отряда Иванов Аркадий Николаевич. Мой катер «РБЗ-46» (с 1953 г. — «ГПБ-410») имел более высокую мореходность, и мы доставили морем всю астрономическую группу с ее тяжелым грузом на астропункт «Большой Кушный». Переноса с берега тяжелые ящики с инструментами, матросы шутили: «Ну и звезд нахватал этот «старик» — полные сундуки».

С.А. Арефьев и В.В. Бухмейер были друзьями, при этом совсем разными людьми по характеру, наклонностям. Их объединяло одно — высокий уровень профессионализма, полное взаимодействие и товарищество на полевых работах и при камеральной обработке материалов Экспедиции.



Ветеран СГЭ, астроном-геодезист К.А. Шмаков — ученик и последователь С.А. Арефьева. На льду в Северном Ледовитом океане

Афанасенков Федор Прокопьевич

(1912—1988)

Один из счастливой плеяды выпускников Ленинградского гидротехнического техникума, пришедших в 1935 году в СГЭ, он поступил в аэрофототопографический отряд Экспедиции и с тех пор участвовал в ежегодных выходах в море на полевые работы. В трудовой биографии Ф.П. Афанасенкова 38 навигаций в моря и на побережье, на острова Арктики. Вырос от производителя топогеодезических работ до начальника партии, которой руководил 27 лет. Пожалуй, не найти такого места на берегах северных морей, где бы не был и не трудился Федор Прокопьевич.

Ф.П. Афанасенков отличался высокими организаторскими способностями, умело руководил людьми во время подготовки к навигации катеров, имущества партии, инструментов. В полевых условиях всегда учитывал сложности района работ — правильно расставлял прорабов по участкам мензультурной съемки. При этом грамотно работал сам и надежно контролировал результаты работ топографов на съемке. В результате планшеты топосъемки всегда имели высокое качество и без замечаний принимались комиссией СГЭ.

Мастерами филигранной мензультурной съемки в партии можно назвать И.Д. Мороза, В.С. Макеева, Г.А. Морозова, Е.В. Корконосову, В.А. Рябова, Г.Н. Чернакова.

Особое место в жизни Федора Прокопьевича занимала оборонная работа в годы Великой Отечественной войны по созданию картографических материалов для Иоканьгской военно-морской базы и строительства Кильдин-Териберской мерной линии протяженностью более 30 километров, необходимой для определения скорости кораблей флота на различных режимах маневрирования.

Уже в марте 1944 г. рекогносцировочная группа выехала в Ваенгу для получения задания. Работа была срочной и ответственной. Но такие специалисты комплексной партии, как И.Д. Мороз, В.С. Якшевич, В.Ф. Галенко, А.П. Чирков, А.Е. Ершов быстро произвели рекогносцировку района, разбивку створных линий, и уже в апреле 1944 г. строители Северного флота приступили к возведе-

нию знаков. В мае-июне на знаках были произведены инструментальные наблюдения, вычислены координаты знаков и истинные направления створов. Мерная линия вступила в эксплуатацию для флота.

Когда же начались полеты Высокоширотной воздушной экспедиции в Арктику, одним из первых участников ВВЭ был Федор Прокопьевич. В течение 8 ВВЭ ежегодно работал он на дрейфующей льдине. За свой самоотверженный труд в годы войны и в послевоенное время Федор Прокопьевич Афанасенков был награжден орденами: Отечественной войны II степени, Красной Звезды, медалями: «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «За трудовую доблесть».



*Ф.П. Афанасенков на точке приемки материалов мензуральной съемки
(Кандалакшский залив)*



На мензуральной съемке (Новая Земля, 1952 г.)

Бухмейер Всеволод Васильевич
(1905—1988)

Выдающийся геодезист СГЭ. Более четверти века был начальником геодезической партии СГЭ. Грамотный и опытный организатор, многое умел заранее предвидеть и рассчитать во время организации и при выполнении работ. Умело подбирал рабочих, своевременно и качественно производил в партии ремонт плавсредств, одежды и обуви экспедиционника, заботился о людях в полевых условиях. Геодезические инструменты у него всегда были закреплены за каждым исполнителем, надежно хранились и грамотно использовались при наблюдениях.

Бухмейер прекрасно чувствовал погодные условия на море, знал много народных примет относительно перемены погоды. Он был отличный моряк и очень общительный и доброжелательный чело-

век. Отдав более 30 лет своей жизни изучению северных побережий морей, В.В. Бухмейер за это время подготовил большой отряд специалистов, которые затем работали на всех морях нашей России. Это ОН с группой товарищей — П.И. Зайцевым, В.Ф. Галенко, В.М. Васильевым, В.С. Якшевичем провел уникальные наблюдения на большие расстояния, произвел привязку к общесоюзной системе координат островов Новая Земля, Колгуев, Моржовец и связал триангуляционными наблюдениями Терский и Зимний берега в Горле Белого моря.

Для наблюдений и передачи координат с Большой Земли через пролив Карские Ворота на Новую Землю были построены уникальные, добротные геодезические сигналы на мысе Меншикова и на о. Вайгач — до 45 м высотой и еще 2 сигнала поменьше: на мысе Болванский Нос и Новой Земле, образовавшие классический четырехугольник для визуальных инструментальных наблюдений через широкий пролив. Материал — строевые бревна — был заранее (перед навигацией 1952 г.) заготовлен по размерам и количеству на каждый сигнал и доставлен на гидрографическом судне «Мурман» в район строительства.

Сигналы в 1952 году строили замечательные, опытные мастера-строители СГЭ: А.А. Ваймугин, М.Г. Коржавин, В.А., Куроптев, Н.Г. Бестужев. Наблюдения на сигналах производили инженеры А.П. Чирков, П.И.Зайцев.

Иногда добротой В.В. Бухмейера пользовались сезонные рабочие. Рассказывали в СГЭ один курьез. Приходит в становище Белушье к Бухмейеру сезонник:

— Бухмеллер, дай деньги!

— На что тебе? (Деньги выдавались в конце навигации).

— Валенки надо купить.

Всеволод Васильевич идет в магазин и покупает сезоннику валенки (носить же надо зимой на Большой Земле). Только разошлись — сезонник прибегает в магазин, сдает валенки и покупает спирт. Но в следующий раз Бухмейера уже не проведешь: купленные валенки сдавались боцману на хранение и выдавались только в Архангельске по окончании сезонных работ.

Таков был Всеволод Васильевич — несгибаемо честный и благородный, настоящий человек и великий труженик СГЭ.



*50-летие СГЭ: В.В. Бухмейер, П.И. Глинский, И.В. Потепалов,
В.С. Макеев (24 октября 1974 г.)*

Ершов Алексей Ефимович

Он был Человеком большой, отзывчивой души. Работал всегда вдохновенно, проявляя рвение и настойчивость. Дело геодезических наблюдений считал любимым и всегда доводил начатое до конца. Материалы его геодезических работ отличало хорошее качество, они обрабатывались легко и не вызывали вопросов.

В 1944 году А.Е. Ершов участвовал в рекогносцировке и наблюдении пунктов Кильдин-Териберской мерной линии, необходимой для определения скорости кораблей Северного флота. Им было проведено много наблюдений, инструментальных измерений и вычислений по этому важному военному объекту.

В работе он не стеснялся спрашивать у старших товарищей, как работать с новыми инструментами, приборами, как пользоваться таблицами, как закладывать центры на геодезических пунктах и т.д. В его геодезической группе всегда было единодушие; люди относились к нему с большим уважением. О его душевности и исключительной доброте ходили легенды. Идет война. В группе — двое школьников-сезонников (до 16 лет), ослабленных плохим питанием. Был среди его рабочих еще и взрослый человек с распухшими ногами, дистрофик, ходил с большим трудом. Ершов заботился о них. Питание с употреблением тюленьего жира, забота и внимание старшего руководителя, а также летний сезон и морской климат постепенно к концу первого месяца сделали полезное дело: человек окреп, опухоль спала, и он энергично включился в трудную работу строителя, носильщика инструментов и гребца в шлюпке, избавляя подростков от непосильных работ.

Алексей Ефимович обладал легким, веселым характером, любил в свободные часы играть на аккордеоне. Репертуар был невелик, но играл он вдохновенно. Щедрость своей отзывчивой души он всегда без остатка отдавал людям, с которыми работал, служил.

Таким в памяти людей Экспедиции остался Алексей Ефимович Ершов.



*Заслуженный ветеран СГЭ, капитан 3 ранга Зырянов Н.А.
на нивелировке базисной линии (Новая Земля)*

Зайцев Павел Иванович

(1912—1954)

Добрую славу и память о себе в СГЭ оставил П.И. Зайцев. После окончания 27 апреля 1935 года Ленинградского гидротехнического техникума (вместе с Л.П. Агафоновым, Ф.П. Афанасенковым, И.Д. Морозом) Павел Иванович трудился в Северной гидрографической экспедиции.

Как исполнитель всех видов гидрографических работ он был знающим, вдумчивым, постоянно ищущим новые пути повышения производительности труда человеком. Его все любили и уважали, а он отвечал коллективу СГЭ доброжелательностью, упорным трудом.

В полевых условиях при наблюдениях П.И. Зайцев был незаметным. На вид худощавый, не спортивный, всегда немного подкашливавший, на работе он преображался. Его 15-20-километровые переходы к геодезическим пунктам по сопкам Кольского полуострова (после них он сразу приступал к инструментальным наблюдениям на пункте) остаются легендарной загадкой силы духа и выносливости. Будучи душевным человеком и обладая хорошими знаниями, он всегда помогал, когда люди обращались к нему с вопросами. Стажеры и молодые специалисты — выпускники училищ всегда с благодарностью вспоминают Павла Ивановича, знания и помощь в технических и житейских делах, на полевых работах и при камеральной обработке материалов в Архангельске не раз выручали.

Им подготовлено очень много вычислителей, которые необходимы были при обработке материалов в СГЭ в те далекие времена (без ЭВМ). Прекрасно зная военно-морской театр, Северные моря и их побережье, он помогал организациям ВМФ материалами, различными данными и консультациями.

Участник многих экспедиций на севере, солоубалец Павел Иванович Зайцев погиб на Новой Земле в 1954 году при выполнении полевых работ, его именем назван северный входной мыс губы Южная Сульменева на Новой Земле.



*На магнитологических наблюдениях
инженер-магнитолог В.Д. Лебедев (Белое море)*

Золотайкин Борис Матвеевич

(родился 14 февраля 1928 г.)



*Б.М. Золотайкин
(г. Ленинград)*

Ветеран Северной гидрографической экспедиции, в течение 17 лет служил в СГЭ и работал в Белом и Баренцевом морях. Всего же за 40 лет гидрографической службы довелось ему плавать в 25 морях и во всех океанах планеты. Капитан 2 ранга, гидрограф, Борис Матвеевич был участником одной из кругосветных антарктических экспедиций судов Черноморского флота «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен», которая состоялась в 1982—1983 гг. Экспедиция продолжалась 147 суток, за это время было пройдено 36 тысяч миль по 3 океанам и 19 морям. ЭОС «Фаддей Беллинсгаузен» в Антарктику ходил второй раз, впервые в пролив Дрейка — в 1967—1968 гг. в составе антарктической экспедиции «Дрейф».

Экспедиция

Экспедиция — это отряд,
Изучающий океаны,
Кораблей специальный ряд,
Уходящих в дальние страны.

А еще этим словом зовут
На судах ученых отдельно,
Не желая их смешивать тут
С экипажем своим, корабельным.

А у нас пониманье свое,
Наши термины и начала:
Экспедиция — это все,
Что ушло от родного причала.

Экспедиция — корабли,
Командиры и рулевые,
Что немало дорог прошли
И в Антарктике — не впервые.

Это умные штурмана,
Золотые руки — механики,
Это труженики — боцмана,
Даже коки — морские странники.

Днем и ночью вахту несут
Геофизики и гидрологи,
Непрерывно промер ведут,
Только карты меняя, гидрографы.

Экспедиция — это труд,
Интересный, порою нудный,
Где немного личных минут,
Где привыкли к тому, что трудно.

Экспедиция — это всегда
И проблемы разного рода.
Экспедиция — это, когда
Ты не ждешь у моря погоду.

Экспедиция — радость встреч,
Честь открытий и узнаваний
Тех, что надо найти, сбержечь,
Не растратить зазря стараний.

Это дружба простых людей,
Чью судьбу окрестили волны,
Это общность наших идей,
Чувством Родины вечно полных.

Там, где делаешь дело свое,
Где надежды нередко сбываются,
Это место, вот это все —
Экспедицией называется.

И еще, экспедиция — Дом родной,
Это место, куда возвращаются,
Победив океан с волной,
Где друзья, как в семье, встречаются.

Мамонтов Василий Алексеевич

(1913—1983)

Один из плеяды самых трудолюбивых «подосиновских мужиков», которые работали на сезонных работах в СГЭ и многие из которых так и остались в Экспедиции на всю жизнь. Василий Алексеевич пришел в СГЭ семнадцатилетним пареньком в 1931 году, и море пленило его. Он уже не мог больше оставаться на родной земле «подосиновской» и с наступлением весны 1932 года вновь поехал в экспедицию. В Экспедиции он проработал 45 лет, ежегодно участвуя в полевых работах и летом, и зимой. Василий Мамонтов — вначале угломерщик, затем младший производитель работ, старший техник и, наконец, начальник геодезической партии — выполнял все виды промерных, топографических и геодезических работ.

Пожалуй, не найти такого места на северных землях и морях, где бы не был и не трудился В.А. Мамонтов — первопроходец, гидрограф и геодезист высокого класса: в Белом, Баренцевом и Карском морях; в Онежском, Кандалакшском, Мезенском, Кольском и Мотовском заливах, в Чёшской и Печорской губах, на полуостровах Кольском и Канине, островах Вайгач, Колгуев и Новая Земля.

Особое место в жизни Василия Алексеевича занимает работа в Экспедиции в годы Великой Отечественной войны. В суровых условиях военного времени под его руководством и при непосредственном участии производились летом и зимой промеры и съемка, траление мин, наиболее ответственных участков в местах базирования кораблей Северного флота, в районах боевых действий флота и на трассе проводки союзных конвоев в Баренцевом и Белом морях в 1942—1943 гг.

Много сил и энергии отдано Василием Алексеевичем на изучение Новой Земли в 1951—1956 гг. Здесь, когда геодезическую сеть надо было отрекогносцировать, построить знаки, заложить центры, отнаблюдать и вычислить координаты, проявились его лучшие человеческие и деловые качества. Он постоянно находился в непрерывном поиске лучших решений для выполнения заданий и планов. Его группой, партией и им лично построены и отнаблюдены с высоким качеством сотни геодезических пунктов.

Василий Алексеевич был честным и трудолюбивым, принципиальным и справедливым человеком. Его любили люди, работать с ним было легко, так как его спокойный и выдержанный характер способствовал успеху дела. За свой самоотверженный труд в годы войны и в послевоенное время Василий Алексеевич был награжден орденами Красной Звезды и Трудового Красного Знамени; медалями: «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовую доблесть».



Василий Алексеевич Мамонтов за подписанием документа



Заслуженные Ветераны СГЭ: В.П. Кузнецов, зам. ком. топографического отряда М.И. Чубун, Ф.П. Афанасенков, С.А. Арефьев, В.А. Мамонтов (о. Вайгач, губа Долгая, 1951 г.)

Мороз Иван Данилович

(родился 20 июня 1914 г.)

Патриарх гидрографии, заслуженный ветеран СГЭ, исследователь северных, заполярных земель и арктических морей.

55 лет трудовой деятельности, из них 50 лет исследовательской работы в СГЭ — таков итог жизни ныне здравствующего человека-легенды с трудной и почетной судьбой. Тысячи километров пройдены им с мензулой и теодолитом по бездорожью: тундре и скалам, тайге и болотам. Этапами большого пути первопроходца — военного топографа можно назвать его работы по мензульной съемке на берегах Белого и Баренцева морей, в Кольском и Мотовском, Онежском и Кандалакшском, Мезенском и Двинском заливах, в Чёшской и Печорской губах, на полуостровах Кольском и Канине, островах Колгуеве и Вайгаче, в губах и на побережье Новой Земли. За этим

кроется огромное трудолюбие, высокая самодисциплина, мужество и отвага простого труженика, картографа-исследователя.

В годы Великой Отечественной войны Иван Данилович самоотверженно участвовал в навигационно-гидрографическом обеспечении кораблей и частей Северного флота. Вот как вспоминал об одном героическом эпизоде военных лет ветеран СГЭ, начальник партии Зенькович Николай Андреевич: командование Иоканьгской военно-морской базы потребовало в 3-дневный срок представить топографические материалы на участок площадью 75 квадратных километров, необходимый для организации обороны ВМБ. Работа была поручена молодым офицерам А.Д. Петрусю, И.И. Рыженко и старшему производителю работ И.Д. Морозу. Пользуясь тем, что летом в Заполярье светло круглые сутки, эти товарищи работали днем и ночью и к исходу 3 суток вернулись в базу буквально босиком: сапоги были разбиты в непрерывных переходах по скалам, ноги покрылись кровавыми мозолями. Матросы, выделенные командиром базы, менялись через 8 часов, топографы же не могли этого себе позволить. Через несколько дней в кабинете начальника штаба базы висела гипсометрическая карта района, отлично сделанная руками военных топографов. И так всегда: если надо — ничто не могло остановить гидрографа от выполнения задания командования. Таков уж характер экспедиционника — человека трудной и почетной профессии. В короткие сроки в районе Иоканьги И.Д. Мороз выполнил мензультурную съемку контуров озера, из которого была спущена вода и построен аэродром для самолетов. За эту работу И.Д. Мороза лично благодарил командир базы контр-адмирал ТУЗ.

В 1960-е годы И.Д. Мороз как астроном участвовал в шести Высокоширотных воздушных экспедициях на льду Северного Ледовитого океана, в 1964 г. — в океанском промере в Гренландском море.

За свой самоотверженный труд в годы войны и в послевоенное время Иван Данилович Мороз награжден орденом Отечественной войны II степени, медалями: «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовую доблесть».

Экспедиция знала И.Д. Мороза как человека честного и трудолюбивого, принципиального и справедливого, душевного и откры-

того, всегда готового прийти на помощь в трудных условиях Заполярья. Его веселый и задорный нрав в минуты отдыха всегда радовал и вдохновлял товарищей. Он и сейчас, несмотря на неизлечимую болезнь глаз, не теряет бодрости духа, вдохновения и любви к жизни.



50-летие СГЭ. И.Д. Мороз и Н.Н. Балакишин — один из опытнейших командиров гису в годы ВОВ (24 октября 1974 г.)

Неоднократно радио Архангельска передавало сочиненную И.Д. Морозом песню «Соломбала» под аккомпанимент его гитары:

Родился я в Соломбале
Близ завода проходной,
У речки Соломбалки,
На улице Речной.

Здесь родина полярников,
Гидрографов-моряков,
Здесь родина лесопильщиков,
Судостроителей, рыбаков.

Припев:

Соломбала, Соломбала,
Здесь родина моя,
Люблю тебя, Соломбала,
Как сын люблю тебя.

Над речкой Соломбалкой
Склонились тополя,
Белым-бела черемуха,
К любви она звала.

Здесь белыми ночами
Бродили мы с тобой
Вдоль речки Соломбалки,
По улице Речной.

Припев.

Здесь юность пролетела,
И стал я моряком,
И где бы ни был в плавани,
Вспоминал родимый Дом.

Припев.

Вспоминал я танцплощадку,
Там, в парке заводском,
Под музыку оркестра
Кружили вальс вдвоем.

Вспоминал тебя, любимая,
Наш тополь вековой
И речку Соломбалку,
Пред утренней зарей.

Простые слова, но песня всегда исполняется автором душевно, эмоционально. При этом вспоминаются годы молодости, далекое довоенное время и счастливая нора любви с верной подругой жизни Верой Федоровной.



Родная Соломбала

Морозов Геннадий Александрович

(1926—1998)

Заслуженный ветеран Северной гидрографической экспедиции. Участник Великой Отечественной, артиллерист 76-мм орудия фронтовой разведки боем. При штурме Кенигсберга в 1945 г. его расчет из 5 человек весь погиб, воин-артиллерист Морозов при взрыве вражеского снаряда был засыпан землей. Его раненого, полуживого спасли саперы и санитары. За героический подвиг батареи: «Стоять на смерть!» — был представлен к званию Героя Советского Союза. И лишь нелепый военный случай, не зависящий лично от него, не позволил получить Звезду Героя.

В СГЭ Г.А. Морозов работал с 1947 г. по 1986 г., ежегодно участвуя в экспедициях на острова Колгуев, Вайгач, Новая Земля, в губы и заливы Кольского полуострова и Белого моря. Он был грамотным и опытным военным топографом, геодезистом-астрономом, участником Высокоширотных воздушных экспедиций на лед

Северного Ледовитого океана (21 экспедиция, с 1961 года) и 39 летних экспедиций в указанные выше районы гидрографических исследований. Геннадия Александровича можно охарактеризовать как исключительно скромного, честного, порядочного и трудолюбивого человека.

После перебазирования СГЭ в Мурманск в 1986 г., Г.А. Морозов трудился на катерах Архангельского района Гидрографической службы СФ до 1997 года. Геннадий Александрович Морозов был награжден орденами Отечественной войны I и II степени, Славы III степени, Красной Звезды; медалями: «За отвагу», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией», «За трудовую доблесть» и юбилейными. В 1985 году был также награжден знаком «Почетный геодезист».

Вечная слава и память Герою Великой Отечественной и великому труженику СГЭ!



Г.А. Морозов на мензурной съемке (о. Колгуев)



Проверка и подготовка теодолитов «ОТ-2» к астрономическим наблюдениям на льду в Северном Ледовитом океане

Налётов Николай Сергеевич

(1923—2000)

Заслуженный ветеран Северной гидрографической экспедиции, участник Отечественной войны: боевой разведчик фронтовой разведки.

19-летним пареньком призвали Николая 2 марта 1942 г. — в разгар жесточайшей войны — защищать Родину.

Фронтовик вспоминал, что учеба в 10-м Воздушно-десантном корпусе длилась недолго. Уже 29 мая 1942 года бригада, в которой он служил, вылетела на задание в тыл противника, а 22 июня 1942 г. под городом Кировом его ранило. Был в походной головной заставе при выходе из немецкого тыла. Лечился около месяца в госпитале.

Потом военная судьба связала его с 336-ой стрелковой дивизией. Участвовал в боях под Ржевом в августе 1942 года. Затем учебный батальон и разведрота стрелкового полка стала его «фронтowej семьей» до конца войны.

Самый знаменитый бой состоялся на плацдарме за рекой Окой, напротив г. Болхова. Оборона там стояла полтора года. 5 июня 1943 года у 336-ой дивизии была самая удачная операция — после мощной артиллерийской подготовки выбили противника с позиций за полчаса.

Фронтowe дороги... Сколько же о них мог рассказать бывалый фронтовик, но как всегда скромн и немногословен Николай Сергеевич: «Потом пошли — Орел взяли, вышли к Днепру — между Киевом и Черниговом форсировали Днепр. Житомир обходили севернее. Затем военные дороги с боями вели через Львов, Перемышль, Жешев, Дембицу, немецкий город Ратибор, Маравско-Оставу. Остановились в г. Подебрады — в 32 км от Праги. Война кончилась». Сколько же смертей, сколько потерь боевых товарищей — фронтовых разведчиков видел Николай Сергеевич в свои молодые годы. Вместе с дивизией фронтовики, как говорится, «пол-Европы пропахали». Победу праздновали в Чехословакии, а военная служба продолжалась и в Германии, в Бреславле, Налётов был на Кавказе, на границе с Турцией. И только в апреле 1948 года, пройдя дорогами тяжелейшей войны и прослужив более 6 лет, вернулся в родной Архангельск бывалый разведчик — фронтовик Николай Сергеевич Налётов. Уже через два месяца после возвращения Николай Сергеевич поступил работать в Северную гидрографическую экспедицию и в течение 36 лет трудился в морях, стал опытным гидрографом I-ой гидрографической партии СГЭ. Можно обоснованно сказать, что здесь он стал «разведчиком морских глубин» северных морей и в двух экспедициях Ледовитого океана.

Более двадцати пяти лет работа Н.С. Налётова была непосредственно связана с катерным промером в прибрежных водах Баренцева и Белого морей, в губах и заливах Кольского полуострова и Новой Земли, вокруг островов Вайгач и Колгуев, а это подстать командиру «малого корабля в одиночном плавании». Уходя на промер, обследование, многое надо было узнать, проверить и предусмотреть: состояние моря и погоды на предстоящий рабочий день, готовность катера, инструментов, приборов и экипажа, наличие



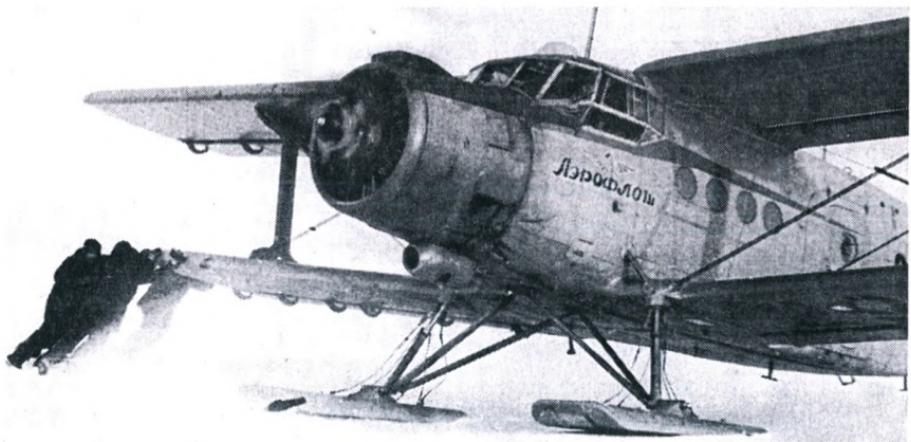
*Н.С. Налетов с первой вычислительной «машиной» —
арифмометром «Феликс» (СГЭ, 1949 г.)*

полного запаса моторного топлива, пресной воды, продовольствия и его неприкосновенного запаса («НЗ»). Как поучала старая морская заповедь: «Идешь в море на день — бери запасы на неделю». И если кто нарушал этот «морской закон» (такое бывало) и оказывался выброшенным штормовой волной на необитаемый берег, тем туго приходилось после такой «морской купели». Случались и жертвы. Море всегда «требовало» относиться к нему на «Вы». У Налётова аварийных случаев не было. Видимо, и здесь помог ему опыт фронтового разведчика. До 1983 года Николай Сергеевич работал начальником I-ой гидрографической партии, заменив ушедшего на заслуженный отдых Л.П. Агафонова.

За мужество, героизм и отвагу в боях во время Великой Отечественной войны Николай Сергеевич Налётов награжден орденами: Отечественной войны I-ой и II-ой степени, Красной Звезды, медалями: «За отвагу», «За победу над Германией», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне», «Медалью Г.К. Жукова» и другими.



Гидрограф капитан-лейтенант Рыбин В.Г. Настройка аппаратуры «РЫМ» в самолете (Северный Ледовитый океан, 1961 г.)



Трудяга Арктики «АН-2»

Осокин Игорь Васильевич

(1913—1996)

Один из патриархов топогеодезического отряда Северной гидрографической экспедиции, заслуженный ветеран СГЭ, исследователь северных, заполярных земель и арктических островов.

В 1939 году поступил Игорь Васильевич Осокин в Северную гидрографическую экспедицию и с тех пор непрерывно в течение 40 лет трудился, участвуя в геодезических и гидрографических работах в море, поле и в Арктическом бассейне. Он прошел трудовой путь от младшего производителя геодезических работ до помощника командира отряда по технической части.

Игорь Васильевич Осокин работал на берегах Белого, Баренцева, Карского, Восточно-Сибирского и Чукотского морей; в Онежском, Кандалакшском, Мезенском и Кольском заливах, в Чёшской и Печорской губах; на полуостровах Кольском и Канине, островах Вайгач и Колгуев, Новая Земля и Врангеля, Геральда и других.

Особое место в биографии Игоря Васильевича Осокина занимает работа в годы Великой Отечественной войны. В условиях военного времени под его руководством и при непосредственном участии прокладывались триангуляционные сети в районе г. Беломорска, вдоль Тиманского берега, по побережью Печорского залива и на острове Колгуев. Вначале все строилось, затем определялись координаты плановой основы для обеспечения кораблей Северного флота в местах боевых действий и на трассе проводки союзных конвоев. Когда начались новые высокоширотные работы по привязке арктических островов к Государственной системе координат, и здесь в числе первых участников работал в течение пяти экспедиций Игорь Васильевич Осокин, применяя высокие технические знания и опыт.

И.В. Осокин всегда был честным человеком, великим тружеником, хорошим организатором в процессе работ, постоянно находился в непрерывном поиске лучших решений, связанных с выполнением заданий командования СГЭ. В экспедициях он отличался высокой самодисциплиной, мужеством и отвагой. Заботливо относился к людям, умел с ними работать и отдыхать, если выпадали свободные дни и часы на полевых работах.

За свой самоотверженный труд в годы войны и в послевоенное время Игорь Васильевич Осокин был награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны II степени, медалями: «За обо-

рону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовую доблесть», Юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» и другими.



*Дешифрирование фильмов в полевых условиях. И.В. Осокин
и А.П. Чирков на радиогодезии*



«ЛИ-2». Передвижная станция «РЫМ-Б» (1961 г.)



«МИ-4» на льду в Северном Ледовитом океане

Кузнецов Валентин Павлович

(родился 15 марта 1930 г.)

Заслуженный ветеран Северной гидрографической экспедиции. Одному «из самых молодых» ветеранов СГЭ, ему выпала в жизни трудная, но почетная доля военного геодезиста-исследователя северных заполярных земель и Ледовитого океана.

С 1949 г. по 1994 г. непрерывно, в течение 45 лет трудовой деятельности Валентин Павлович занимался гидрографическими исследованиями и геодезическими работами на Новой Земле,

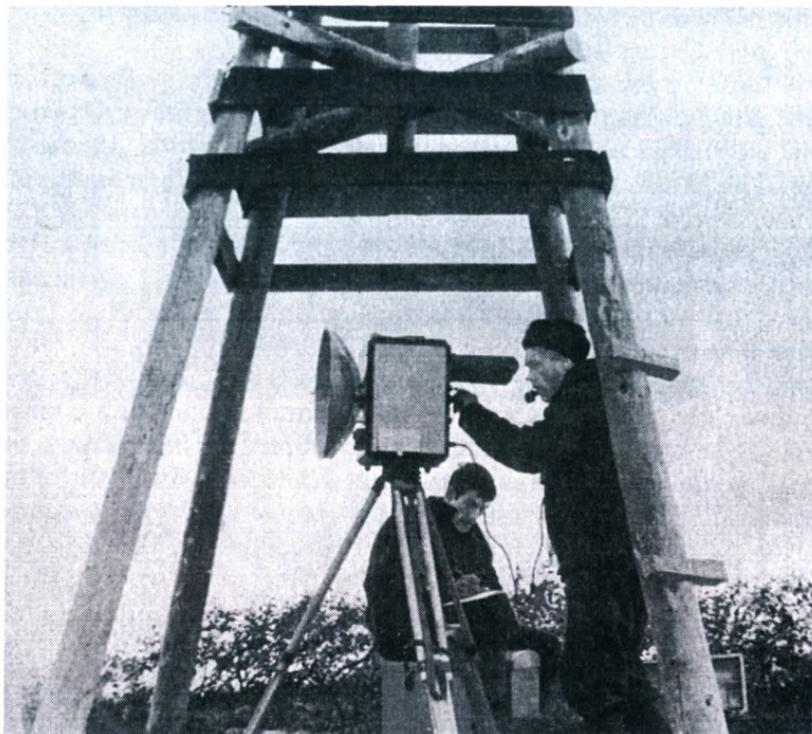
о. Колгуев, о. Вайгач; в Белом, Баренцевом, Карском, Печорском, Восточно-Сибирском и Чукотском морях.

Огромное трудолюбие, высокую самодисциплину, мужество и отвагу проявлял Валентин Павлович, работая астрономом-геодезистом в океанографических исследованиях Северного Ледовитого океана. Участник 28 Высокоширотных воздушных экспедиций на лед океана (с 1962 г. по 1989 г.), он является трудовым «рекордсменом» по работам и исследованиям в Арктическом бассейне. В течение 6 полярных экспедиций Валентин Павлович участвовал в радиогеодезической привязке к матерiku 12 арктических островов, среди них: о. Врангеля, о. Геральд, о. Визе, о. Уединения, о. Виктория, о. Шмидта, о. Жохова и ряда островов Земли Франца-Иосифа.

Человек честный и трудолюбивый, принципиальный и справедливый, душевный и заботливый по отношению к товарищам в суровых условиях Арктики, Валентин Павлович был достойным учеником и стал высококлассным специалистом, продолжателем дела геодезических патриархов СГЭ: И.В. Осокина, В.В. Бухмейера, В.А. Мамонтова.



*В.П. Кузнецов на геодезических измерениях
(п-ов Средний, залив Мотовский, 1963 г.)*



*В.П. Кузнецов. Измерение геодезических сторон радиодальномером
(Мезенский залив, Койда, 1966 г.)*



М.А. Кузнецов, В.П. Кузнецов, Б.И. Богданов (Амдерма, 1963 г.)



Установка мачты «РЫМ-Б» на о. Врангеля. На радиогеодезической привязке арктических островов

За большие заслуги в освоении морей и земель Севера, за самоотверженный труд на благо Отечества и Флота России Валентин Павлович награжден орденом Почета (1990 г.), медалями: «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту», знаком «Почетный геодезист» (1989 г.).





* * *

Русские гидрографы вот уже 300 лет исследуют и открывают неизведанное на морских окраинах России, а также в различных районах Мирового океана.

За 80 лет деятельности на морях и океанах гидрографы Северной экспедиции достойно справились со своими задачами. Тысячи и тысячи миль пройдены на катерах, гидрографических и океанографических судах, на подводных атомоходах с промером глубин, определением грунтов, с исследованием геофизических полей, течений... Тысячи километров пройдены Первопроходцами по лесам и болотам, скалам и ледникам, тундре и тайге, наконец, по дрейфующим льдам Арктического бассейна. Тысячи триангуляционных и навигационных знаков построены и определены в координатах геодезистами. Тысячи промерных планшетов с глубинами и мензуральной съемки выполнены гидрографами и топографами. По материалам работ Экспедиции составлено много навигационных карт, планов, атласов, руководств для плавания, лоций и других изданий.

Рассказывая о гидрографах СГЭ, хочу подчеркнуть мирную особенность нашей военной профессии. Как и многие мои товарищи — однокашники и сподвижники-гидрографы, я был счастлив, что в течение более двух десятков лет учился и трудился бок о бок с этими замечательными тружениками, готовыми на трудовой подвиг в исследованиях, изысканиях, походах и горячо преданными делу Экспедиции и Родине людьми.

Именно ИМ, Гидрографам Экспедиции, их мужественному, порой незаметному, но очень нужному для флота и России труду с любовью и благодарностью свои воспоминания посвящаю.



ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

- ААНИИ — Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт
- АПЛ — атомная подводная лодка
- «А-2», «А-4», «А-5» — литер гидрографических партий: второй, четвертой, пятой
- АФА-27 — аэрофотосъемочный аппарат
- ВВЭ — высокоширотная воздушная экспедиция
- ВМБ — военно-морская база
- ВПП — взлетно-посадочная полоса
- ВОВ — Великая Отечественная война
- ГУНиО МО — Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны
- гису — гидрографическое судно
- ЗИП — запасные инструменты и приборы
- ЗФИ — земля Франца-Иосифа
- КАПШ — Каркасная арктическая палатка Шапошникова
- НИИГА — Научно-исследовательский институт геологии Арктики
- «НЭЛ-6» — навигационный эхолот, 6-я модель
- ОТ-2 — оптический теодолит, 2-я модель
- 319 ОРДГП — 319-ая отдельная радиодальномерная гидрографическая партия
- РЛС — радиолокационная станция
- РНС — радионавигационная система
- СГЭ — Северная гидрографическая экспедиция
- СПУ — счетно-пишущее устройство
- ФВК-7 — фарватер военного кораблевождения



ОГЛАВЛЕНИЕ

Об авторе	5
1. ПЕРВЫЙ ПЕРИОД СГЭ (1924—1933)	8
2. ВТОРОЙ ПЕРИОД СГЭ (1933—1945)	11
2.1. С чего начинался Молотовск (Северодвинск)	11
2.2. Экспедиция в предвоенный период	14
2.3. Великая Отечественная война	16
2.4. Гибель «Меридиана»	18
2.5. Ледоводорожная служба в годы войны	20
2.6. В боях и походах	22
2.7. На северном морском театре военных действий	25
3. ТРЕТИЙ ПЕРИОД СГЭ (1945—1986)	28
3.1. Радионавигационная система (РНС) «Координатор»	29
3.2. СГЭ в комплексном изучении и исследовании Новой Земли. История «Матки»	30
3.3. Походы и гидрографические исследования на Новой Земле с 1952 года	36
3.4. Выход СГЭ в океан	69
3.5. Обследование желоба Франц-Виктория и пролива Святой Анны	70
3.6. Морской промер «дороги в океан» в Воронке (1959 год) и в Горле Белого моря (1961—1963 годы)	77
3.7. Океанский промер в северной части Гренландского моря и в проливе Фрама в 1964 году	79

3.8. Океанский промер на «противолодочном рубеже» — от острова Медвежий до мыса Нордкап в 1966 году ..	80
3.9. Гидрографы Экспедиции в исследовании Северного Ледовитого океана	81
3.10. Гидрографы СГЭ на океанской льдине	84
3.11. Подводная горная система Арктического бассейна	94
4. НА ГРАНИЦЕ ДВУХ ОКЕАНОВ: АТЛАНТИЧЕСКОГО И ТИХОГО	104
4.1. В проливе загадок и легенд	104
4.2. Океанский шестимесячный поход в пролив Дрейка и его предыстория	105
4.3. Состав океанографической экспедиции	108
4.4. Переход в район работ	110
4.5. Промер и обследование в проливе Дрейка	114
4.6. По пути на Родину	123
5. ЛЮДИ ЭКПЕДИЦИИ	130
Слово о гидрографах СГЭ (Какими мы их помним) ...	132
Агафонов Леонид Петрович	133
Арефьев Сергей Алексеевич	134
Афанасенков Федор Прокопьевич	137
Бухмейер Всеволод Васильевич	139
Ершов Алексей Ефимович	142
Зайцев Павел Иванович	144
Золотайкин Борис Матвеевич	146
Мамонтов Василий Алексеевич	148
Мороз Иван Данилович	150
Морозов Геннадий Александрович	154
Налётов Николай Сергеевич	156
Осокин Игорь Васильевич	160
Кузнецов Валентин Павлович	162
Принятые сокращения	167

Литературно-художественное издание

ФЕДОТОВ ПАВЕЛ ПЕТРОВИЧ

**ГИДРОГРАФЫ В АРКТИКЕ
И АНТАРКТИКЕ**

Исторический очерк

Директор издательского центра В.П. Базаркина
Редактор Е.В. Угрюмова
Технический редактор В.М. Личутина
Компьютерный набор Е.П. Филипповой

Подписано в печать 12,08,2004 г. Бумага офсетная. Формат 60 × 84¹/₁₆.
Усл. печ. л. 10,23. Уч.-изд. л. 6,8. Тираж 500 экз. Заказ № 1372

Издательский центр Поморского университета
163002, г. Архангельск, пр. Ломоносова, 6
E-mail: publish@pomorsu.ru

ОАО «Издательско-полиграфическое предприятие «Правда Севера»»
163002, г. Архангельск, пр. Новгородский, 32