

Федеральная служба России по гидрометеорологии и
мониторингу окружающей среды
Государственный научный центр Российской Федерации
Арктический и антарктический
научно-исследовательский институт

ААНИИ СЕГОДНЯ

(Хроника, факты, комментарии)

Информационный бюллетень

выпуск 5 (июль-август 2002)

выпуск 6 (сентябрь-октябрь 2002)

В выпуске:

Совещания, мероприятия

Юбилеи

Экспедиции

Выставки

Международное сотрудничество

Разное



Материал подготовлен пресс-службой ГНЦ РФ ААНИИ

Редактор:

пресс-секретарь ААНИИ,
к.г.н. В.А. Воеводин

Компьютерное обеспечение:

А.В. Розмыслов
А.А. Меркулов

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ	2
СОВЕЩАНИЯ, МЕРОПРИЯТИЯ	3
Совещание-семинар в Новгороде 5-9 августа 2002 года	3
Отгрузка нефти в районе порта-пункта Варандэй в Печорском море	4
В конце сентября прошло первое заседание Ученого Совета ГНЦ РФ ААНИИ после летнего перерыва	5
Конференция по программе «Мировой океан»	5
8-10 октября 2002 г. в г. Обнинске на базе Всероссийского научно- исследовательского института гидрометеорологической информации – Мирового центра данных (Росгидромета) прошла	6
Очередные заседание Ученого Совета	9
В Ы С Т А В К И	11
От СП-1 до СП-31 и другие	11
Ю Б И Л Е И	11
Первое сквозное плавание по Северному Морскому пути в одну навигацию (к 70-летию события)	11
«Воздушный мост» Европа-Америка (к 65-летию героического перелета самолета АНТ-25, пилотируемого В.П. Чкаловым через Северный полюс в Америку) 13	
Самолет Леваневского Н-209 исчез в «белой дыре» (к 65-летию арктической трагедии) 15	
Неравный бой в Карском море (к 60-летию события)	18
Бросок «Арктики» в Арктику на Северный полюс (к 25-летию первого покорения полюса в надводном плавании)	20
Атомоход «Сибирь». Курс – Северный полюс (уникальный рейс)	25
Э К С П Е Д И Ц И И	26
Итоги российско-американской морской экспедиции «АВЛАП-2002» на дизель-электрическом ледоколе “Капитан Драницын” в море Лаптевых с 25 августа по 17 сентября 2002 г.	26
Полевые работы географов	27
Экспедиция А-162-Ш на Шпицбергене	28
М Е Ж Д У Н А Р О Д Н О Е С О Т Р У Д Н И Ч Е С Т В О	28
Россия и Франция совместно исследуют ледяной керн со станции «Восток» ..	28
Российско-норвежское сотрудничество укрепляется	30
Р А З Н О Е	31

СОВЕЩАНИЯ, МЕРОПРИЯТИЯ

Совещание-семинар в Новгороде 5-9 августа 2002 года

5-9 августа 2002 года в Новгороде по инициативе Агентства Росгидромета по специализированному гидрометеорологическому обеспечению («Метеоагентство»), ЦА Росгидромета, Северо-Западного УГМС, Новгородского ЦГМС состоялось совещание-семинар «Формы, методы и технологии специализированного гидрометеослуживания потребителей» с участием представителей ЦА Росгидромета, УГМС, ЦГМС, НИУ, Метеоагентства Росгидромета, территориальных метеоагентств. В работе семинара приняло участие 116 человек. Было сделано около 30 докладов, проведен круглый стол по финансово-экономическим и юридическим вопросам специализированного гидрометеорологического обеспечения (СГМО), проблемам развития и совершенствования технологий получения, обработки и доведения до потребителя различных видов и форм гидрометинформации и данных о состоянии окружающей среды.

От ААНИИ в работе совещания-семинара участвовали:

- Бресткин С.В. (начальник Центра ледовой и гидромет. информации) с докладом «Технологии и организация СГМО морских операций в Арктике и замерзающих морях»
- Розмыслов А.В. (помощник директора ААНИИ по экономике и менеджменту) с докладом «Некоторые элементы товарной политики и стратегии эффективных коммуникаций для продвижения информационной продукции Росгидромета на рынке Российской Арктики и прилегающих территорий.

Доклады вызвали интерес присутствующих, а их авторы удостоились аплодисментов.

В Решении совещания-семинара отмечена особая важность работ, связанных с глубоким изучением потенциальных секторов рынка информационных услуг и развитии СГМО на основе нетрадиционных методов и форм ГМО.

В результате обсуждения представленных докладов и выступлений Совещание-семинар приняло ряд решений (19 пунктов), в том числе:

- Признать, что основные стратегические направления, общие принципы работы с потребителем гидрометеорологической информации и данных о состоянии окружающей среды выработанные Росгидрометом, успешно реализуются организациями и учреждениями Росгидромета.
- ААНИИ подготовить технические предложения к проекту второй очереди автоматизированной ледовой информационной системы для Арктики (АЛИСА). Предложить Минобороны, Минприроды, Минтрансу и Госкомрыболовства выступить в роли заказчика второй очереди системы АЛИСА. Просить руководство Росгидромета провести соответствующие переговоры.
- Метеоагентству Росгидромета обобщить опыт проведения маркетинговых исследований ААНИИ и других организаций и на этой основе разработать методические рекомендации по маркетингу информационных услуг в области гидрометеорологии и загрязнению окружающей среды.

Совещание отметило выполнение решений предыдущего совещания в августе 2001 года в Великом Устюге (всего было уже проведено два подобных совещания-семинара).

Отгрузка нефти в районе порта-пункта Варандэй в Печорском море

В период с декабря 2001 года по июнь 2002 года в Печорском море в районе острова Варандей со стороны ААНИИ выполнялось специализированное гидрометеорологическое обеспечения (методы и технологии) опытной отгрузки нефти с берегового терминала на танкер по подводному трубопроводу в ледовый сезон для выбора оптимального периода проведения операции, повышения безопасности и эффективности работ.

В рамках проекта, которым руководит д.г.н. Е.У. Миронов, использовались современные методы и технологии мониторинга ледяного покрова и прогнозирования ледовых и гидрометеорологических условий различной заблаговременности. Информационная продукция передавалась в электронном виде с использованием средств телекоммуникаций в Штаб морских операций и далее на борт обеспечивающего ледокола «Капитан Николаев».

Во время работы осуществлялся фоновый и локальный мониторинг ледяного покрова, составлялись и передавались заказчику краткосрочные прогнозы погоды и прогнозы дрейфа льда заблаговременностью до 5 суток, долгосрочные метеорологические и ледовые прогнозы заблаговременностью до 1 месяца, а также составлялись штормовые предупреждения об опасных гидрометеорологических явлениях заблаговременностью от 3 до 24 часов. Обобщение опыта обеспечения операций в 2001 году и 2002 годах позволило выработать предложения и рекомендации по дальнейшему совершенствованию системы мониторинга природных условий в районе порта-пункта Варандей в Печорском море и специализированного гидрометеорологического обеспечения рейдовой отгрузки нефти.

В ледовый сезон 2001-2002 был подготовлен большой объем специализированной оперативной ледовой и гидрометеорологической информации, которая позволила планировать сроки проведения операций и минимизировать риски – достаточно сказать, что было выдано 68 метеорологических прогнозов заблаговременностью до 5 суток и 60 прогнозов дрейфа льда и сжатий в районе работ заблаговременностью до 5 суток, а также до 36 прогнозов погоды на 12-72 час и штормовые предупреждения по данным СУГМС и другая прогностическая информация.

Оправдываемость составленных прогнозов значительно превышает оправдываемость климатических (для долгосрочных прогнозов) и инерционных прогнозов (для краткосрочных прогнозов), что еще раз подтверждает необходимость использования специализированных прогнозов различной заблаговременности при проведении операций по рейдовой отгрузке нефти.

В конце сентября прошло первое заседание Ученого Совета ГНЦ РФ ААНИИ после летнего перерыва

С докладом о выполнении ведомственных НИР выступил Ученый секретарь института Виктор Георгиевич Дмитриев.

Конференция по программе «Мировой океан»

26-27 сентября 2002 года в Москве проходила итоговая конференция по результатам первого этапа реализации ФЦП «Мировой океан».

С докладом (Фролов И.Е., Данилов А.И., Миронов Е.У., Иванов В.В., Лавренков И.В., Лебедев Г.А., Лихоманов В.А., Соколов В.Т. «Природные процессы, определяющие гидрометеорологический и ледовый режимы и экологическое состояние морей Российской Арктики») выступил начальник отдела ледового режима и прогнозов ААНИИ, д.г.н. Е.У. Миронов.

26 сентября также с докладом (авторы: Данилов А.И., Клепиков А.В., Катцов В.М., Лагун В.Е., Родионов В.Ф. «Современные изменения в климатической системе Антарктики и сценарии будущих изменений») выступил Клепиков А.В.

В тот же день также с докладом по Антарктике (Саватюгин Л.М., Липенков В.Я., Булат С.А., Лукин В.В., Масолов В.Н. «Результат исследования палеоклимата и подледникового озера Восток») выступил В.В. Лукин-начальник РАЭ.

От других организаций в первый день с докладами выступили:

от Минпромнауки РФ – зам. министра Княжев В.А.,
от Минобороны РФ – Главком ВМФ Куроедов В.И.,
от МПР РФ – зам. министра Глумов И.Ф.,
от Россудостроение – зам. генерального директора Клячко Л.М.,
от Госкомрыболовство – зам. председателя Москальцев Ю.Н.,
от Минтранса РФ – первый зам. министра Рукша В.Р.,
от Росгидромета – первый зам. руководителя Цатуров Ю.С.,
от РАН – председатель науч.-экспертн. совета ФЦП «Мировой океан», вице-президент РАН, Лавров Н.П.,
от Минэкономразвития РФ – зам. руководителя департамента Моргунов Б.А.

27 сентября работа Конференции шла по следующим направлениям: Невозобновимые и возобновимые ресурсы Мирового океана, Океан и климат планеты, экология, технология.

8-10 октября 2002 г. в г. Обнинске на базе Всероссийского научно-исследовательского института гидрометеорологической информации – Мирового центра данных (Росгидромета) прошла

**Научно-прикладная конференция
"ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ ОБ ОКЕАНЕ: АКТУАЛЬНЫЕ
ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ, РАСПРОСТРАНЕНИЯ И
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ И В МОРСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ"
(ОИР-2002)**

Основная цель конференции состояла в обсуждении результатов выполнения 1-го этапа 10 подпрограммы ФЦП «Мировой океан» «Создание единой системы информации об обстановке в Мировом океане» (ЕСИМО), рассмотрении состояния и перспектив развития методов и средств получения информации о Мировом океане, накопления, интеграции и использования информационных ресурсов в научной сфере и для обслуживания морских отраслей экономики и обороны страны, осуществления мониторинга морской среды глобального и регионального характера.

В ходе конференции подведены итоги выполнения первого этапа (1999-2002 гг.) работ по подпрограмме «Создание Единой системы информации об обстановке в Мировом океане» (ЕСИМО), которая является наиболее масштабным национальным проектом по развитию информационных ресурсов по Мировому океану.

В конференции приняло участие более 140 ученых и специалистов из 22 мореведческих организаций Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, Министерства обороны, Российской Академии наук, Министерства природных ресурсов, Госкомрыболовства, Министерства образования, представителей администраций субъектов РФ, зарубежных центров и организаций США и Болгарии.

В подготовке докладов на конференцию приняли участие более 20 сотрудников ААНИИ, которые представили на конференцию и сделали 6 устных и 10 стендовых докладов.

Заслушав и обсудив 97 докладов на пленарных заседаниях и трех секциях по направлениям

- методы и технологии интеграции информационных ресурсов об обстановке в Мировом океане и комплексного информационного обеспечения морской деятельности;
- методы, измерительные системы, технологии сбора данных и мониторинга состояния морской среды и ее загрязнения;
- технологии получения информационной продукции, анализа морских процессов и интерпретация результатов,

Конференция отметила следующее:

В результате выполнения подпрограммы в 1999-2002 г.г. создана 1-ая очередь ЕСИМО. Главными результатами первого этапа являются:

1) системный проект ЕСИМО, который содержит основополагающие решения по архитектуре системы, составу и параметрам общесистемного телекоммуникационного и информационно-технологического обеспечения, а также проблемно-ориентированных технологий, развиваемых в других направлениях подпрограммы; схемам управления данными о морской природной среде в ЕСИМО и информационного обслуживания с применением системы; порядку взаимодействия участников информационной деятельности в области обстановки в Мировом океане; последовательности разработки ЕСИМО и ряду других принципиальных аспектов создания системы как на начальных этапах создания ЕСИМО, так и на перспективу;

2) правовая, методическая и организационная база функционирования системы;

3) информационный фонд системы - сведения о данных, данные и информационная продукция о состоянии морской среды и ее загрязнении, биоресурсам и геологии-геофизике дна, законодательная и научно-техническая информация по вопросам морской деятельности (всего, в базе метаданных ЕСИМО зарегистрировано более 400 отечественных и зарубежных баз и массивов данных);

4) технологии интеграции в виде Web-портала системы (<http://www.oceaninfo.ru>), обеспечивающие “прозрачный” вход пользователей различных классов и категорий в телекоммуникационный сегмент ЕСИМО;

5) основные центры ЕСИМО (ААНИИ, ДВНИГИ, ВНИИГМИ-МЦД), как базовая структура, обеспечивающая функции системы.

Система программных мероприятий подпрограммы в 1999 - 2002 годах, в реализации которой приняло участие более 40 организаций 10 министерств и ведомств России осуществлялась посредством скоординированной деятельности организаций – участников подпрограммы и на основе Системного проекта ЕСИМО.

Следует отметить, что в ходе работы по созданию ЕСИМО осуществлялась практическая деятельность по формированию информационных ресурсов по Мировому океану, подготовке информационной продукции и реальному обеспечению субъектов морской деятельности. В частности, был подготовлен электронный Атлас гидрометеорологических и гидрофизических условий района аварии АПК “Курск” в Баренцевом море (ВНИИГМИ-МЦД, ААНИИ, ГОИН). Атлас использован ВМФ Минобороны России для информационного обеспечения работ в районе аварии. В 2001 году организации Росгидромета участвовали в специализированном гидрометеорологическом и океанографическом обеспечении работ, связанных с подъемом АПК «Курск».

Создана концепция развития наблюдательной сети и реализованы ее решения в виде типовых информационно-измерительных комплексов измерений гидрометеорологических параметров и доведения информации до центров сбора данных. Эти технологии прошли апробацию в эксперименте, организованном в 2000 году на Черном море, и в испытаниях комплексов, которые осуществляются в рамках подпрограммы в 2002 году на Каспийском море. В соответствии с планами ЕСИМО в 2002 году ожидается постановка 2-х всплывающих буев по проекту Арго, что создает условия создания российского фрагмента реализации этой беспрецедентной программы исследования Мирового океана. Тем не менее,

для восстановления национальных потоков данных о состоянии и загрязнении морской среды существует необходимость развивать это направление деятельности в ЕСИМО на основе тесной кооперации с другими подпрограммами ФЦП “Мировой океан”, и ведомственными программами, в т.ч. военного контура.

Представленные сообщения относительно уточненной системы программных мероприятий подпрограммы на 2003-2007 г.г. отвечают текущим и перспективным требованиям к информационному обеспечению деятельности по изучению, освоению и использованию ресурсов и пространств Мирового океана в интересах национальной морской политики и обеспечения морской деятельности.

Принимая во внимание высокую потребительскую ценность научно-методических и технологических разработок ЕСИМО, необходимо предпринять активные действия по внедрению технологий и других средств ЕСИМО в практическую деятельность по комплексному информационному обеспечению морской деятельности на федеральном и территориально-региональном уровнях.

В целях практического использования полученных результатов по подпрограмме ЕСИМО и развития средств и технологий эффективного формирования и использования информационных ресурсов об обстановке в Мировом океане Конференция рекомендует:

1. Росгидромету (государственному Заказчику подпрограммы) и другим заинтересованным министерствам, ведомствам и РАН организовать в 2002-2003 г.г. выполнение мероприятий по вводу в опытную эксплуатацию 1-й очереди системы, включая согласование и последующее исполнение нормативных актов и правил, обеспечивающих практическую деятельность ЕСИМО.

2. Осуществить наращивание деятельности по развитию национальных систем наблюдений за океаном в рамках ЕСИМО с учетом разработанных на первом этапе решений и технологий, на основе межотраслевой кооперации. ДВНИГМИ разработать национальную программу зондирования водной толщи морей России на основе ныряющих буев типа АРГО и обеспечить участие России в международном проекте АРГО, как основном перспективном источнике информации о Мировом океане;

3. Организовать межпрограммный проект (по типу “Меридиан”) по созданию и распространению объединенных баз данных по Мировому океану, полученных по результатам выполнения ФЦП “Мировой океан” в 1999-2002 г.г., на основе информационно-технологических ресурсов ЕСИМО;

4. Предложить ЕСИМО в качестве базового межотраслевого информационно-технологического комплекса для информационного сопровождения подпрограмм ФЦП “Мировой океан” на 2-м и последующих этапах ее реализации по главным ее направлениям:

- информационный мониторинг реализации Морской доктрины РФ;
- целевое информационное обслуживание мероприятий, выполняемых федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации, в рамках функциональных и региональных направлений национальной морской политики;

- обеспечение информационной безопасности и защиты информации посредством построения специализированных контуров системы;
- разработка нормативно-правовых и методических документов сопровождения подпрограмм ФЦП “Мировой океан”.

5. Разработать и представить в федеральные органы исполнительной власти и субъекты Российской Федерации, связанные с морской деятельностью, программу использования средств и ресурсов ЕСИМО на федеральном, региональном и территориальном уровнях в 2003-2007 г.г.

6. Обратить внимание дирекции подпрограмм на координацию и интеграцию работ по модулям ЕСИМО:

сбора и использования тематических данных ДЗЗ, создаваемых разными ведомствами РФ (МПР, Госкомрыболовства, Росгидромета, РАН);

цифровых баз тематических пространственных данных;

разработки нормативно-правовых документов, в т.ч. правовых отношений между пользователями и поставщиками информации.

7. Считать целесообразным проведение Конференции "ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ ОБ ОКЕАНЕ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ, РАСПРОСТРАНЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ И В МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ" с периодичностью 2-3 года.

Информацию о конференции предоставил ее участник – руководитель проекта ЕСИМО в ГНЦ РФ ААНИИ В.Т. Соколов.

Очередные заседание Ученого Совета

9 октября 2002 г. состоялось заседание Ученого Совета ААНИИ, на котором в повестке дня было два вопроса. Первый – это рассмотрение заявок для включения проектов ААНИИ в План НИОКР Росгидромета на 2003 год (сообщение Ученого секретаря института В.Г. Дмитриева и руководителей проектов).

По второму вопросу было заслушано сообщение начальника РАЭ В.В. Лукина об итогах работ 46-ой зимовочной и 47 –ой сезонной РАЭ, а также о плане-программе 48-ой РАЭ. В.В. Лукин, в частности, доложил о том, что впервые за 47 лет в этом году припай у Мирного не взломался, в районе станции Новолазаревская сделана вертолетно-посадочная полоса (ВПП) на снежном насте, а в районе станции Беллинсгаузен вывезли при поддержке иностранных коллег 450 т отходов, накопившихся здесь за три года.

В Антарктиде начал работать цифровой ионозонд «Бизон». 47-я РАЭ проводила работы в районе подледникового озера «Восток» и с помощью радиолокации озеро было оконтурено – был замкнут этот водный объект, толщина льда над которым оказалась свыше 4300 м.

Что касается НИС «Академик Федоров», то из-за аварии двигателя при ремонте в Германии он не смог принять участие в работе 47 РАЭ, а поэтому пришлось связаться с немецкой судоходной компанией, которая и выделила для работы в Антарктике свое судно «Магдалена Олдендорф», технические характеристики которого, как оказалось, не соответствовали контракту. Кстати

это судно бывший российский «Нижний Янск» типа СА-15, и с его помощью была произведена смена состава зимовщиков на станциях «Мирный» и «Новолазаревская», но на обратном пути из Антарктиды судно застряло во льдах, а за аргентинским ледоколом, который пытался выволить «Магдалену» из ледового плена, судно в канале не смогло идти. Сейчас судно оставлено на зимовку, а зимовщики и часть экипажа вертолетами переправлена на спасательное африканское судно «Агалас», которое доставило людей в Кейптаун.

Что же касается программы новой 48-ой РАЭ, то уже поступили заявки от 13 организаций на участие. В нашей экспедиции планируется 90 человек зимовочного состава и 80 – сезонного. Работы будут проводиться на станциях Мирный, Восток, Новолазаревская, Беллинсгаузен и на расконсервированной станции Прогресс, которая становится нашей главной транспортной базой. В районе Новолазаревской с помощью привязных аэростатов по зарубежной программе планируется изучение космического излучения. Сезонные работы на станции Восток, скорее всего, не будут выполнены, так как американская сторона не подтвердила согласие на доставку самолетом наших полярников.

30 октября 2002 г. состоялось заседание Ученого Совета ААНИИ, на котором были заслушаны три доклада от отдела географии полярных стран (ОГПС):

- Л.М. Саватюгин «Результаты гляциологических исследований на архипелаге Северная Земля».
- Д.Ю. Большианов «Эволюция озер и палеоклимата Арктики» (соавт. Г.Б. Федоров, М.В. Павлов).
- А.А. Екайкин «Изменение температуры и аккумуляции снега на станции Восток за последние 200 лет» (соавт. В.Я. Липенков).
- Кроме того, Т.М. Герасимова и А.И. Данилов доложили о выдвижении работ на соискание премий Росгидромета 2002 г.

Необходимо отметить, что все три доклада были очень интересными и вызвали много вопросов у присутствующих.

На премию им. Е.К. Федорова была выдвинута монография Н.Ф. Благовещенской «Географические эффекты активных воздействий в околоземном космическом пространстве».

На премию им. Б.П. Мультановского и В.А. Бугаева была выдвинута монография А.А. Дмитриева «Динамика атмосферных процессов над морями Российской Арктики».

На премию им. Ю.М. Шокальского и Е.И. Толстикова была выдвинута трехтомная монография Л.М. Саватюгина и М.А. Преображенской «Российские исследования в Антарктике».

Кроме того, на премии выдвинуты кандидатские диссертации Л.Н. Дымент и Р.Б. Гузенко, а также два отчета о НИР: Е.У. Миронова и др. и Л.М. Саватюгина и др. и статью А.А. Екайкина и др.

Ученый Совет одобрил все эти работы выдвинутые на премирование.

ВЫСТАВКИ

От СП-1 до СП-31 и другие

Во время юбилейных мероприятий, посвященных 65-летию основания в СЛО первой дрейфующей станции «СП» в читальном зале нашей библиотеки была организована большая выставка авторских книг «папанинской четверки» и книг и журналов о самих участниках дрейфа в Арктике первой научной станции «Северный полюс».

Был также выставлен для обозрения большой стенд с фотографиями бывших начальников «СП» – «От СП-1 до СП-31» и описание подготовки, проведения и научных результатов станции СП-1.

Был оформлен и выставлен для обозрения фотостенд «Продленная осенне-зимняя навигация 1972 года» – в связи с 30-летним юбилеем.

Был выполнен стенд «Война в Арктике», посвященный, в основном, 60-летию с момента героической битвы ледокольного парохода «А. Сибиряков» с фашистским рейдером «Адмирал Шеер» в августе 1942 г. в юго-западной части Карского моря.

В дни проведения совещания российских и французских экспертов по итогам и планам Российско-французского сотрудничества в исследовании ледяного керна со станции «Восток», проходившего в июле 2002 года в ААНИИ, была организована экспозиция трудов наших специалистов в области гляциологии, в основном в «Материалах гляциологических исследований». Выставка была размещена на стендах новых поступлений в библиотеке ААНИИ.

ЮБИЛЕИ

Первое сквозное плавание по Северному Морскому пути в одну навигацию (к 70-летию события)

План морской экспедиции по Северо-Восточному проходу из Архангельска во Владивосток выдвинул Всесоюзный Арктический институт (ВАИ, ныне – Арктический и антарктический НИИ), а в феврале 1932 года Правительство постановило организовать такую экспедицию по Северному Морскому пути (СМП) для изучения физико-географических и судоходных условий омывающих Сибирь морей.

ВАИ признал главной задачей экспедиции сквозное плавание по всей трассе в одну навигацию без зимовки. Подчеркивая большое научное значение предстоящей правительственной экспедиции, Совет ВАИ обязал ее руководство сосредоточить внимание на выполнении исследований по всем естественным дисциплинам: химии и физическим свойствам воды, метеорологии, изучению дна морей, растительного и животного мира, земного магнетизма, актинометрии и гравитации. Кроме того, необходимо было провести исследование «белых пятен» в арктических морях (гипотетической «Земли Андреева»). Составленный в ВАИ учеными ледовый прогноз предсказывал благоприятные условия плавания, так как ожидалось, что до меридиана Новосибирских островов (далее на восток не было данных для прогноза) моря будут «мало ледовиты».

Для экспедиции был предоставлен ледокольный пароход «А. Сибиряков», приобретенный в 1916 году и названный в честь известного исследователя Сибири и золотопромышленника. Построен он был в Англии (Глазго) и имел водоизмещение 1383 регистровых тонн, длину 73,4 м, ширину 10,9 м, мощность силовой установки 2000 л.с. Начальником экспедиции был назначен профессор О.Ю. Шмидт, капитаном стал В.И. Воронин, а руководителем научных работ профессор В.Ю. Визе из ВАИ.

28 июля 1932 года в день выхода «Сибирякова» в исторический рейс общественность Архангельска устроила сибиряковцам торжественные проводы. 1 августа пароход прошел пролив Маточкин Шар в Карское море и сделал заход в Диксон, где была проведена бункеровка углем. 11 августа «Сибиряков» покинул гавань Диксона, а 13 августа достиг острова Домашний, где известные полярники Г.А. Ушаков и Н.Н. Урванцев предоставили экипажу полезную информацию о льдах и погоде. Плавание в Карском море проходило в благоприятных гидрометеорологических и ледовых условиях, но пролив



Вилькицкого был забит льдом, и поэтому курс судна проложили, огибая северную оконечность Северной Земли. Однако у восточного берега Таймырского полуострова «Сибиряков» попал в тяжелые льды и обломал лопасть гребного винта. 26 августа судно прибыло в Тикси, где вновь была проведена бункеровка.

«Сибиряков» в Чукотском море под парусами (сломан вал, утонувший вместе с винтом)

Необходимо сказать, что в те годы на материковом

побережье Восточно-Сибирского и Чукотского морей не было организовано не только гидрометеорологической службы, но даже навигационного оборудования. Хотя в начале 30-х годов на побережье Чукотки гидрографам удалось кое-где расставить навигационные знаки, но они быстро были «демонтированы» местными охотниками-чукчами, считавшими, что эти знаки «отпугивают моржей».

В дальнейшем, при следовании на восток ледовая обстановка резко ухудшилась. Чукотское море оказалось забито такими тяжелыми льдами, что на памяти местных охотников-чукчей столь ледовитого года, как 1932, еще не было. Уже в районе мыса Шелагского ледовые переемы иногда приходилось пробивать с помощью аммонала (взрывчатка). В районе острова Колочин при ударе о льдину была обломана одна из лопастей винта, а три других сломались наполовину. Дальше без ремонта плыть было нельзя. Был объявлен аврал. В течение шести дней 400 т угля были перегружены в носовую часть корабля – в результате корма поднялась, винт оголился, и лопасть поменяли. 16 сентября

пошли дальше, но неприятности на экспедицию опять обрушились одна за другой. Вначале вновь обломилась лопасть винта, а вот 18 сентября уже случилось непоправимое ЧП. Судно резко содрогнулось, а машина заработала, как бешенная – во время форсировки тяжелого льда обломался уже не только винт, а весь конец гребного вала, который вместе с винтом пошел ко дну. Судно, лишившись двигателя, стало игрушкой стихии – ветра, течений, волнения и льдов. Вначале дрейф был благоприятным, и судно понесло к мысу Дежнева со скоростью 15 миль в сутки – и так трое суток подряд, но затем дрейф пошел в обратном направлении. «Голь на выдумки хитра», – говорит народная мудрость. Из брезента, закрывавшего трюм, сшили импровизированные паруса и, воспользовавшись благоприятным ветром, прорвались все же к цели – Беринговому проливу. Как вспоминал В.Ю. Визе:

– С этим парусным вооружением ледокол принял странный, почти фантастический вид.

Итак, как говорится, с грехом пополам, но 70 лет тому назад, 1 октября 1932 года, все же была одержана так необходимая победа – впереди простирался долгожданный Тихий океан. Ну, а дальше «Сибиряков» шел уже на буксире рыболовного судна «Уссуриец» в бухту Провидение. Как не парадоксально звучит, но россияне – наши предки, доказали, что во льдах они могут ходить не то, чтобы без лопасти или винта, а и без... гребного вала.

В Петропавловске-на-Камчатке на имя руководства экспедиции пришла правительственная радиограмма:

«Горячий привет и поздравление участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию».

Обычно после таких правительственных реляций спокойно можно делать, как говорят, «дырки в пиджаках» для орденов – так и оказалось!

«Воздушный мост» Европа-Америка (к 65-летию героического перелета самолета АНТ-25, пилотируемого В.П. Чкаловым через Северный полюс в Америку)

18 июня 1937 г. в 4 часа 05 минут с московского аэродрома взлетел одномоторный самолет АНТ-25, тяжело нагруженный запасом топлива, продовольствия (в том числе, аварийный запас), запасными частями, медикаментами, полярным снаряжением и т.д.

«В случае вынужденной посадки самолета наш экипаж имел бы возможность расположиться довольно удобно...», - писал Чкалов в 1938 г. в своей книге «Наш трансполярный рейс».

Экипаж самолета состоял из трех человек: командир – Чкалов Валерий Павлович, второй пилот – Байдуков Георгий Федорович и штурман-радиотехник – Беляков Александр Васильевич. Все трое за беспосадочный перелет из Москвы через высокие широты на Дальний Восток в 1936 г. (самолет приземлился на маленьком острове Удд – теперь остров Чкалова – расположенный в юго-западной части Охотского моря) были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. В сопровождении почетного эскорта из двух легких самолетов, проводивших АНТ-25 до окраины Москвы, Чкалов повел свой самолет на Север.

Над Северным Ледовитым океаном, чтобы избежать обледенения пришлось идти над облаками, на высоте до 5700 м. В районе Северного полюса была сплошная облачность, и летчики не увидели там дрейфующую во льдах станцию И.Д. Папанина, которую к этому времени снесло в сторону от маршрута полета. Однако «папанинцы» в это время четко слышали шум авиационных моторов. В условиях сильного обледенения, которого все же не удалось избежать, замерз трубопровод, подающий воду, что грозило серьезными неприятностями, однако находчивые летчики вылили из своих термосов горячий чай в бак и восстановили работу трубопровода. С большими трудностями был пройден Северный Ледовитый океан, а затем в Канаде первым на пути лежал остров Бенкса, после которого самолет прошел дальше над Большим Медвежьим озером и рекой Маккензи. Далее вдоль побережья Тихого океана Чкалов вел свою машину в сплошной облачности, попав в очередной циклон. Через 63 час 25 минут непрерывного полета АНТ-25 приземлился на небольшом аэродроме в Портленде, недалеко от Ванкувера, проделав в общей сложности около 22 000 км.

Значение трансполярного перелета Чкалова со своим экипажем заключалось в том, что они оказались пионерами в прокладке кратчайшей трассы между Европой и Америкой, открыв тем самым «воздушный арктический мост». Об итогах перелета восторженно писала не только наша, но и американская пресса, которая подчеркивала, что полет через СП – это блестящий итог накопленного за предыдущие годы опыта, открывший новую эпоху в авиации и в транспортной связи между отдаленными частями Земного шара. Американцы в связи с перелетом Чкалова отмечали «наличие в СССР хороших самолетов и первоклассных летчиков».

Полет через СП в Америку приветствовала вся американская и мировая общественность. Высоко оценили подвиг Чкалова и его экипажа известные американские полярные исследователи и летчики Р. Бэрд, В. Стефансон, Л. Элсуорт и др., приславшие на имя Чкалова теплые телеграммы с поздравлениями, или сами посетившие те приемы, которые устраивали в Америке по всему пути следования летчиков. Интересно, что на приеме в самом большом нью-йоркском отеле «Уолдорф Астория» находился и единственный среди белых негр Мэттью Хэнсон – участник экспедиции Роберта Пири к Северному Полюсу.

Надо сказать, что полет Чкалова, давший так много авиации, не являлся предметом его стремлений. Знаменитый летчик говорил, что «Хорошо бы слетать «кругом шарика», намекая на кругосветный перелет. Вся страна знала о шутке, сказанной Валерием Чкаловым на заседании Политбюро перед вылетом, когда кто-то спросил, не слишком ли рискованно лететь на одномоторном самолете через весь СЛО, Чкалов, улыбаясь, ответил так:

«На одном моторе лететь – это сто процентов риска, а на четырех – четырехста».

Как известно, в каждой шутке есть доля правды. Трагически завершился полет С. Леваневского через СЛО сразу же после полета Чкалова - в августе 1937 г. на четырехмоторном самолете Н-209, который исчез в Арктике. Кстати, В. Чкалов сказал в беседе в редакции «Правды» о С. Леваневском:

«Это был большой летчик. Ему, а не мне принадлежала идея перелета через полюс... Небо еще долго будет брать с нас высокую цену». Как в воду глядел. Сам Чкалов погиб в декабре 1938 г. при аварии самолета в воздухе во время очередного испытательного полета.



А вот, что сказал С.А. Леваневский о полете Чкалова:

«1937 г. войдет в историю мировой авиации яркой, никогда не забываемой страницей. Усилиями советских летчиков в этом году... проложен великий трансполярный воздушный путь между двумя матерками. Путь этот сближает народы, рассеивает легенды о недоступности Арктики, открывает новую эпоху в истории международных связей».

В честь перелета Чкалова и его экипажа через СЛО в Америке в Ванкувере поставлен монумент, на котором изображен АНТ-25 и короткий текст официального сообщения о перелете.

Самолет Леваневского Н-209 исчез в «белой дыре» (к 65-летию арктической трагедии)

Успешные полеты В.П. Чкалова и М.М. Громова через Северный полюс в Америку подготовили почву для коммерческих рейсов в Северную Америку. Было принято решение (довольно-таки легкомысленное) испытать на коммерческой трансполярной трассе новый самолет (экспериментальный, несерийный), построенный ЦАГИ по проекту В.Ф. Болохвитинова. Для того времени это был «супергигант»: четыре мотора развивали мощность по 850 л.с. каждый, размах крыльев достигал 40 м, площадь крыла составляла свыше 230 кв. м., скорость – 280 км. в час, потолок полета равнялся 6000 м, а дальность полета – 7000 км. Самолет поднимал до 12 т груза.

За полет, как сейчас говорят, «взял на себя ответственность», идеолог перелетов через Северный полюс, участник перелета из Америки в Москву через Сибирь, Герой Советского Союза, С.А. Леваневский с экипажем – штурман В.И. Левченко, пилот Н.Г. Кастанаев, бортмеханики Г.Т. Побежимов и Н.Н. Годовиков, радист Н.Я. Галковский. С собой было взято: горючее (с дополнительными баками), запас продовольствия на 1,5 месяцев и первые грузы: международную почту, меха и черную икру.

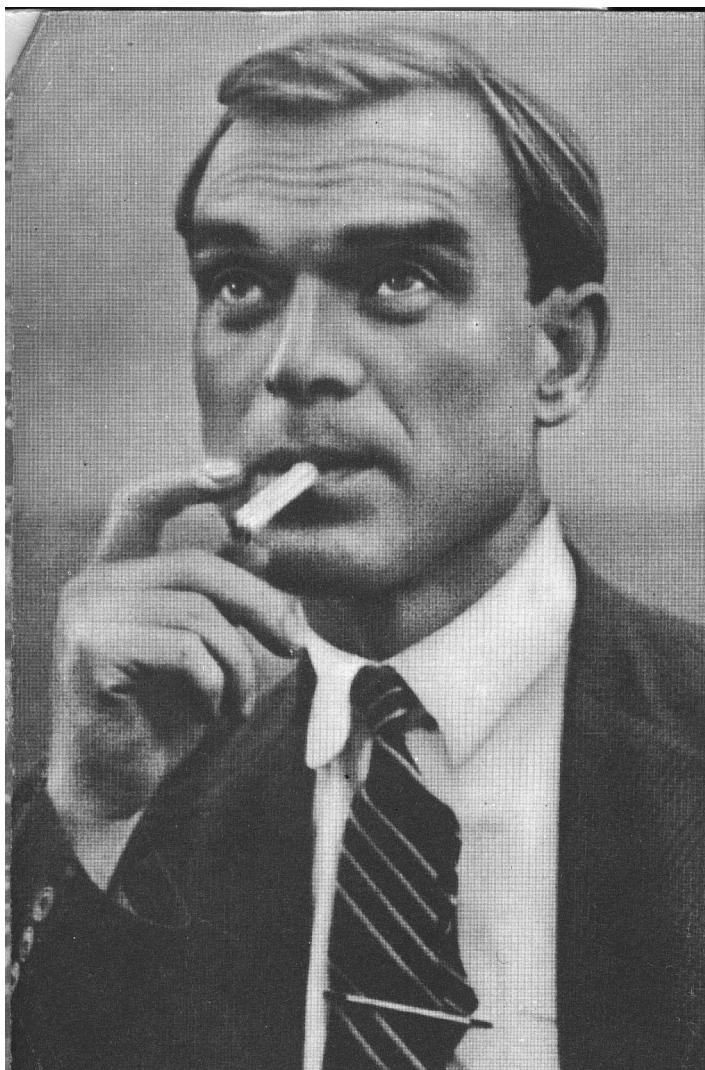
Маршрут перелета выглядел так: из Москвы самолет направлялся к Земле Франца Иосифа, а затем на Северный полюс. От полюса по 148-му меридиану он должен был лететь к городу Фербенкс (Аляска).

Полет Леваневского готовился с особенной тщательностью, потому что он должен был осуществляться в период циклонов, туманов, облачности и обледенения. Синоптики сказали летчикам, что им не рекомендовался полет в столь сложной синоптической ситуации. Но Леваневский пошел на явный риск и полет в Америку отменить не захотел. Журналисты, присутствующие на старте Н-209, народ дошлый, отметили про себя, что настроение у всех членов экипажа было «подавленное», и на шутки никто не реагировал. Некоторые летчики считали, что Леваневский поторопился с вылетом и, как считал известный полярный летчик А.В. Ляпидевский, «может быть, скептики были правы».

Так что же из себя представляла фигура легендарного летчика-асса Сигизмунда Леваневского – «любимчика Сталина» и «невезунчика», как о нем говорили в среде летчиков?

Вот что сказал о Леваневском В. Чкалов, авторитет которого неоспорим: «Это был большой летчик. Ему, а не мне принадлежала идея перелета через полюс. Смелый, упорный и упрямый – таким был Сигизмунд. Только смерть могла преградить ему путь к цели (она – скажем прямо – и преградила). Небо еще долго будет брать с нас высокую цену».

Леваневский был по национальности поляк. Родился он в мае 1902 года в Петербурге, куда его родители переехали из Польши в поисках заработка.



Личность его была довольно колоритная. Он участвовал в революции, гражданской войне, испытал голод, лишения, смертельную опасность, имел ранения, а в 17 лет командовал уже полком, а затем был помощником командира 29 дивизии. В школе морских летчиков в Севастополе, куда он поступил в 1921 году, его отличали серьезность, самостоятельность, самолюбие, быстрая реакция. Это был высокий, голубоглазый, немногословный человек с внимательным, пристальным взглядом. И еще одна черта – у него была первооткрывательская жилка. С 1928 года – он инструктор школы морских летчиков, где пользовался непререкаемым авторитетом, а некоторые курсанты пытались

подражать ему во всем – даже перенимали походку (он слегка выставлял вперед правое плечо). Летал он красиво, грамотно, полеты любил до самозабвения, а технику знал досконально. Леваневский был требователен к себе и другим и производил впечатление жесткого, волевого и знающего командира. Работая полярным летчиком до 1937 года, Леваневский убедился, что Север требовал глубокого знания своей профессии. Ему, как одному из лучших летчиков, было поручено правительственное задание – он нашел в районе Анадыря американского летчика Маттерна, потерпевшего аварию и вывез его в Ном на Аляске. Он участвовал в спасении челюскинцев в 1934 году, за что и получил звание Героя Советского Союза. В 1935 году сорвался перелет экипажа Леваневского по маршруту Москва – Сан-Франциско через Северный полюс, так как над Баренцевым морем вышел из строя маслопровод. В дальнейшем он летал в Арктику с различными грузами, а также участвовал в проводке

караванов судов по трассе Северного морского пути. В 1936 году он совершил очень трудный, многодневный перелет из США через Берингов пролив, Чукотку и Сибирь в Москву.

И вот наступил старт четырехмоторного самолета СССР – Н-209 на московском аэродроме 12 августа 1937 года в 18 час. 15 мин. Провожающие вздохнули с облегчением, когда тяжело нагруженная машина оторвалась от земли, так как они пережили тревожные минуты – при разбеге очень длинные (свыше 40 м) крылья стали колебаться в вертикальной плоскости, чуть не касаясь земли. До полюса погода была очень неблагоприятная: обледенение, сильный встречный ветер, мощная, до 6 км высоты, облачность. Когда самолет, пройдя полюс, лег курсом на Аляску, почти сразу же поступила аварийная радиограмма о том, что из-за порчи маслопровода крайний правый мотор вышел из строя, но затем механикам, которые имели в крыльях свободный доступ к моторам, удалось устранить неполадки, а случились они в несчастливое 13-ое августа. В 17 час. 53 мин. 13 августа была получена не содержащая ничего тревожного, последняя радиограмма, а после этого радисты Арктики улавливали лишь слабые позывные морзянки на волне самолета, но разобрать их смысла уже не смогли. Принято считать, что, попав в зону сильного обледенения, самолет упал на лед в неуправляемом падении и разбился (а может быть, даже развалился в воздухе в результате сильной вибрации из-за мощного обледенения), но, как объяснить тогда, что коротковолновики продолжали принимать неясные сигналы с самолета Н-209 и после 13 августа, а последний раз волну этого самолета слушали даже 22 августа, то есть спустя 10 дней после старта, что позволяет сделать обоснованное допущение о возможной аварийной посадке самолета на лед.

Почему же поиски аварийного самолета Леваневского, проводившиеся в большом масштабе, как с нашей, так и с американской стороны, почти год после этих трагических событий, не дали ничего. Здесь остается высказывать только предположения. В Арктике после сильной пурги и снегопада может замести целую эскадрилью самолетов, так, что и следа не останется (пример тому пропажа во время Второй мировой войны звена американских бомбардировщиков, прилетевших на побережье Гренландии, которых спустя несколько десятилетий нашли инструментальным способом уже под 15-ти метровым слоем льда). Далее, спасательные работы из-за непогоды начались очень поздно, когда уже наступала полярная ночь. А если предположить все же самое страшное, и самолет на большой высоте 4-6 км развалился в воздухе, то его части могут быть рассеяны на огромной территории.

Можно еще добавить, что со временем очередная тайна Арктики – бесследное исчезновение самолета Н-209 с экипажем Леваневского на бескрайних просторах Северного Ледовитого океана (недаром в названии говорится о «белой» в отличие от астрономической «черной дыре»), как всегда в таких случаях, обрастает различными домыслами, легендами и вымыслами. Например, я сам держал в руках двойной лист из ученической тетради, предоставленный мне сотрудницей отдела географии полярных стран ААНИИ Е. Ильиной, в котором экипаж вертолета, севший на вынужденную посадку вдали от побережья Чукотки в районе озера с каким-то очень поэтическим (забыл) названием, сообщал, что ими обнаружен большой надгробный камень, на котором были выбиты 7 полустертых фамилий, две из которых четко оканчиваются на «кий» (вспомним – Леваневский, Галковский). Правда, фотография не прилагалась, но все было настолько правдоподобно и

убедительно, что из нашего ААНИИ на Чукотку вылетела целая группа в солидном составе (директор института А.Ф. Трешников, ученый секретарь В.А. Шамонтьев и др.), но экспедиция, к сожалению, окончилась безрезультатно. Поэтому, не вдаваясь в описание перечня свидетельств с берегов Чукотки и Аляски (где эскимосы даже, якобы, показывали место на воде в лагуне, куда упал самолет, и говорили об обнаружении ими здесь большого масляного пятна), просто будем констатировать, что Арктика умеет хранить свои тайны.

А перед светлой памятью погибших героев-летчиков экипажа С. Леваневского все полярники (да и не только полярники) в дни 65-летней годовщины со дня трагедии, низко склоняют головы.

Неравный бой в Карском море (к 60-летию события)

«Александр Сибиряков» известный ледокольный пароход, названный в честь русского золотопромышленника и выдающегося исследователя Сибири еще в 1916 году, прославился тем, что в 1932 году впервые в истории арктического мореплавания, с научной экспедицией на борту во главе с «полярным академиком» О.Ю. Шмидтом, прошел весь Северный морской путь от Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию. Примечательно, что на последнем этапе пути пароход, попав в тяжелые льды, со сломанным валом и потерянным винтом, под парусами, но все же достиг Берингова пролива. Судно водоизмещением 1383 т было построено в 1909 году в Глазго и получило название «Беллавенчур». Во время Великой отечественной войны пароход под названием «Лед-6» входил в состав отряда Беломорской военной флотилии, и на нем были установлены два 76 мм орудия и два 45 мм, а также пулеметы.

25 августа 1942 года, 60 лет тому назад, фашистский рейдер «Адмирал Шеер» (тяжелый крейсер) во время неравного боя у острова Белуха в Карском море потопил этот знаменитый ледокольный пароход. Моряки, открыв кингстоны, затопили объятые пламенем судно, но флаг не спустили – не отдали корабль во вражеские руки. Погибло около ста человек – моряков и сотрудников полярной станции на островах Северная Земля, куда пароход с грузом и направлялся. Фашистский катер отбуксировал полузатопленную шлюпку с 19-ю сибиряковцами, которые были или тяжело ранены или контужены, к борту крейсера. Среди них были раненные капитан А.А. Качарава, старшина радистов, парторг парохода М.Ф. Сараев и ледовый разведчик, сотрудник ААНИИ, А.С. Золотов. Многие моряки отказывались перебираться из воды в шлюпку – фашисты их просто расстреливали.

Нам удалось в очередной юбилей этой битвы на море взять короткое, но интересное интервью у Михаила Федоровича Сараева, работавшего после войны директором-администратором в театре на Литейном проспекте:

«Наш «Сибиряков» вышел из Диксона, имея задание доставить на островные полярные станции смены наблюдателей и продовольствие. Мы продвигались на северо-восток вдоль побережья и на траверсе острова Белуха со стороны моря неожиданно увидели силуэт большого военного корабля, который мы вначале приняли за английский корвет».

Капитан Анатолий Алексеевич Качарава поднял бинокль и то, что он увидел, потрясло его – на горизонте, резко выделяясь громадой своих боевых башен, быстро шел на сближение военный корабль. «Сибиряков» имел ход всего лишь 13 узлов, и пытаться прорваться к берегу было бесполезно. Вспоминая об этом, капитан говорил:

«У меня как-то все упало внутри. Не было сомнения в том, что это вражеский крейсер, и что он намного превосходит нас в силе... Теперь я знаю, что чувствуют люди, идущие на казнь»....

Но предоставим опять слово М. Сараеву:

«Крейсер полным ходом шел на сближение, запрашивая у нас ледовую обстановку и пытаясь отрезать судно от прибрежной полосы. На наш запрос о названии и принадлежности на крейсере ответили что-то невразумительное, затем на корме подняли английский флаг (вот паразиты!), после чего они ввели в действие систему радиопомех, в головные телефоны ворвался треск и шум, и связаться с Диксоном стало невозможно. Фашисты хотели захватить шифры и коды и, работая ими, получить необходимую для прохода в пролив Вилькицкого ледовую информацию.

Наконец, на крейсере прекратили ломать комедию и прямо просемафорили: «Спускайте флаг, сдавайтесь!». Капитан (он же командир) Качарава немедленно приказал артиллеристам «Приготовиться к бою!» «Сибиряков» открыл ответный огонь по врагу, но на судне было лишь несколько орудий малого калибра, и силы были явно неравными. С дистанции 64 кабельтова орудия главного калибра крейсера произвели по нам 27 выстрелов, четыре тяжелых снаряда попали в пароход, несмотря на то, что мы по всем правилам поставили дымовую завесу.

Командир «Шеера» капитан первого ранга Мендсен-Болькен на своем хорошо вооруженном корабле «геройски» расправлялся с ветераном Арктики. Фашисты действовали, как хотели, ведь для них такая дистанция боя была, по сути дела, прямая наводка.

Первым попаданием тяжелого снаряда была снесена мачта, и я полез ставить антенну на другую, но фашисты стали обстреливать нас шрапнелью, меня ранило и сбilo на палубу. Спас меня боцман, он надел на меня спасательный круг и вытолкнул за борт, когда пароход уже тонул, и палуба сравнялась с водой.

Вторым тяжелым снарядом был снесен с кормы весь наш артиллерийский расчет (свыше 30 человек), третьим были на носу судна подожжены бочки с горючим, а четвертый угодил в машинное отделение, после чего стало ясно, что пароход обречен.

«Сибиряков» тонул, но пушки его продолжали бить по врагу. Такого моряки пиратского рейдера никак не ожидали, а за

последние восемь месяцев в Тихом океане и Северной Атлантике «Шеер» потопил и взял в плен свыше двадцати судов, и все они сдавались в плен без сопротивления.

После того, как нашу шлюпку захватили немцы, нас на крейсере загнали в трюм. Здесь я должен сказать, что героический отпор врагу, данный

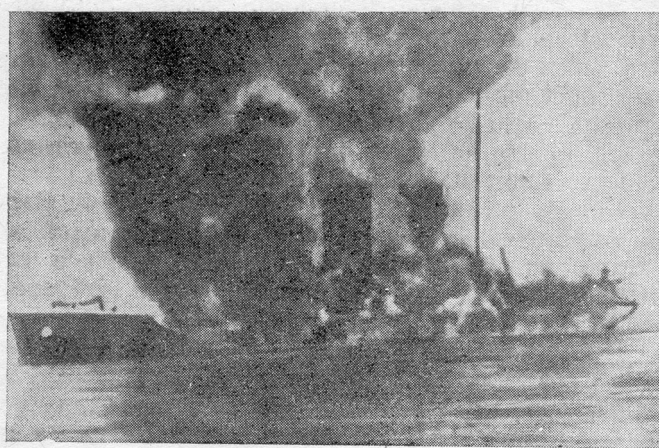


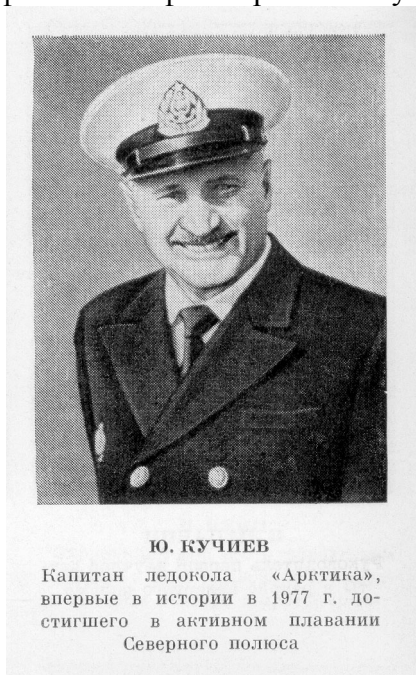
Рис. 4. Горящий «А. Сибиряков». Фотоснимок сделан с борта немецкого крейсера 25 августа 1942 г.

сибиряковцами, настолько потряс немцев, что они, зауважав наших моряков, выдали всем шерстяные одеяла, а раненных выносили на этих одеялах даже подышать воздухом на верхнюю палубу. Еще такая деталь: никто из нас не выдал капитана Качараву: у него была густая черная борода, и мы сказали, что это наш профессор. Затем в Норвегии нас сдали в руки гестапо и начались наши мытарства по концлагерям».

В 1961 году группа сибиряковцев за мужество и стойкость, проявленные в бою с фашистским крейсером «Адмирал Шеер», указом Президиума Верховного Совета СССР, были награждены боевыми орденами.

Бросок «Арктики» в Арктику на Северный полюс (к 25-летию первого покорения полюса в надводном плавании)

Иначе и не назовешь этот исторический рейс атомохода «Арктика» в точку географического Северного полюса, когда на весь поход в сплоченных льдах в августе 1977 года было затрачено всего 13 суток (в 2,2 раза меньше, чем планировали ученые – знатоки льдов). Привел атомоход на Северный полюс 17 августа 1977 года, т.е. 25 лет тому назад, известный капитан ледокольного флота Юрий Сергеевич Кучиев, а рейсом командовал сам Министр Морского флота Тимофей Борисович Гуженко.



Этот поход явился ярким примером достижений науки и практики. Необходимо заметить, что идея плавания в высоких широтах Северного Ледовитого океана активно обсуждалась в нашей стране еще в середине 30-х годов XX века, но тогда практически это было невыполнимо. А вот когда в наши дни вступили в строй мощные атомные ледоколы (мощностью до 75 тыс. л.с.), то наши моряки и ученые загорелись давнишней мечтой – попытаться проникнуть в высокие широты. Высокоширотные трассы важны не только для научно-исследовательских целей, но и очень нужны для развития мореплавания в Арктике. Пионером по изучению высокоширотных плаваний стал первенец нашего атомного флота, атомный ледокол «Ленин», экипаж которого в Северном Ледовитом океане в 1961 году организовал дрейфующую научно-

исследовательскую станцию «Северный полюс-10», что оказалось намного легче, чем осуществить это воздушным путем.

Атомный ледокол «Арктика» вышел из Мурманска 9 августа 1977 года и через Баренцево море мимо северной оконечности островов Новая Земля, мыса Желания прошел Карское море, через проливы Матисена и Вилькицкого в центральный район моря Лаптевых. Затем он направился на север к своей конечной цели – Северному полюсу, который и благополучно достиг 17 августа в 4 часа. В точке полюса участники рейса подняли Государственный флаг нашей страны, провели торжественный митинг, опустили на дно океана памятную металлическую плиту о походе, а в заключение отметили это событие чисто по-русски – хороводом вокруг оси Земного шара. От географического

полюса атомоход направился к ЗФИ и 21 августа 1977 года вышел из льда на чистую воду, а 22 августа возвратился в Мурманск, где участникам похода была организована торжественная встреча. Таким образом, на весь поход было затрачено 13 суток, и за этот период ледокол прошел 3824 мили. В сплоченных льдах около трети пути атомоход пробивался в условиях действия грозного противника судоходства во льдах – сжатия, но сила его, к счастью, не достигала максимальной отметки в три балла. Характерно, что сила сжатия увеличивалась постепенно по мере продвижения к северу. В Центральной части Северного Ледовитого океана атомоход преодолел зону обширных полей мощного многолетнего льда сплоченностью 10 баллов.

В истории исследования и освоения Арктики поход атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу стал одним из важнейших событий и явился закономерным итогом многолетней работы наших людей, направленной на планомерное изучение природных условий северной полярной области, создание новых технических средств, мощных отечественных ледоколов, способных успешно преодолевать тяжелые льды. Ледоисследователи во время рейса проверили и уточнили данные о состоянии льдов в Центральной Арктике. Поход «Арктики» впервые дал блестящую возможность исследовать по всему протяжению высокоширотной трассы ледяной покров, изучить его структуру, а практическая ценность его заключалась в том, что условия навигации вдоль побережья по трассе СМП зависят от динамики льда и метеоусловий в Центральной Арктике. Фактический маршрут ледокола почти в точности соответствовал рекомендации ученых ААНИИ. Однако, значительное, более чем в два раза, расхождение расчетной и фактической продолжительности высокоширотного плавания, осуществленного в рекордно короткие сроки, ученым можно простить – очень трудно предсказывать аномалию, а она была налицо. Состояние льда было более благоприятное для форсирования его ледоколом в районе к северу от Новосибирских островов, причем севернее моря Лаптевых торосистость ледяного покрова оказалась пониженной, а сами торосистые образования были представлены в виде хаотически расположенных торосов небольшого размера, при этом заснеженность всего этого района была относительно пониженной, а разрушенность льда – наоборот, повышенной. Среднемесячная температура воздуха в июле в море Лаптевых была выше среднемноголетнего значения, что обеспечивало стаивание толщины льда по несколько сантиметров в сутки. Антициклонический характер погоды (что, кстати, очень редко бывает в этом районе) сохранялся достаточно долго. Все это привело к тому, что ото льда очистилась огромная морская акватория к северу от Новосибирских островов, чего не наблюдалось на протяжении нескольких десятков лет. Ледяной покров оказался сильно раздробленным, а южная граница многолетних льдов очень далеко продвинулась к северу, что было для этих широт необычно. К научному обслуживанию плавания «Арктики», помимо ААНИИ были привлечены все Управления Гидрометеорологической службы в Арктике. Рейс атомохода к полюсу, который проводился как научно-практический и экспериментальный, имел своими задачами: проверку существующих представлений о ледовом и гидрометеорологическом режиме высокоширотных районов СЛО, изучение условий плавания судна во льдах, испытание ледовой ходкости и проверку расчетных прочностных характеристик корпуса ледокола с помощью натурных данных при плавании к полюсу, отработку системы гидрометеорологического обеспечения высокоширотных плаваний и подготовку предложений, направленных на дальнейшее улучшение

гидрометеорологических и ледовых наблюдений в Арктическом бассейне. Для выполнения всех этих задач на борту ледокола находилась группа научных сотрудников во главе с известным полярником И.П. Романовым (оперативное руководство на берегу в ААНИИ осуществлял ученый секретарь института, к.г.н. В.А. Шамонтьев), которые, в частности, помогали наметить самый рациональный курс.

Значение этого рейса велико и для дальнейшего развития нашего судостроения, ибо впервые специалисты в области кораблестроения получили благоприятную возможность проверить в натурных условиях свои теоретические расчеты, связанные с выбором инженерных решений конструкций судов ледового класса.

Поход «Арктики» к полюсу нашей планеты является огромным шагом вперед. Высокая оценка этого замечательного достижения нашей науки и техники, большого профессионального мастерства наших моряков, ученых, кораблестроителей была дана нашим правительством.

Своими впечатлениями о походе поделился участник рейса атомохода к Северному полюсу старший научный сотрудник ААНИИ А.В. Дорофеев:

– Очень помогла для достижения цели ледовая авиаразведка, выполненная сотрудниками ААНИИ В. Булавкиным и А. Масановым. Она дала информацию об исходных данных о ледовой обстановке, необходимой для выбора одного из вариантов маршрута и определения исходной точки ввода ледокола в дрейфующий лед, а также тактическая ледовая авиаразведка, выполненная судовым гидрологом В. Лосевым на вертолете, находящемся на вертолетной палубе ледокола. Она выполнялась для непосредственной проводки ледокола во льдах, выбора наиболее легкого пути следования, поиска наименее сплоченных, слабовостороженных льдов, а также для отыскания возможных каналов и разводий. Я вместе с В. Лосевым (он погиб несколько лет тому назад при выполнении ледовой вертолетной разведки в Печорском море при сильном ветре) этим делом и занимался во время рейса. Кстати, все наши сотрудники, участвовавшие в подготовке и проведении похода, были награждены орденами и медалями, а капитан ледокола Ю.С. Кучиев и начальник экспедиции Т.Б. Гуженко стали Героями Социалистического Труда.

За прошедшую четверть века, как сообщил заведующий лабораторией исследования ледового плавания С. Фролов, ледоколы разных стран 39 раз побывали на Северном полюсе, причем не только с научными целями, но и с туристами. В этом числе наши отечественные атомные ледоколы "Арктика", "Сибирь", "Россия", "Советский Союз", "Ямал" и дизельный ледокол "Капитан Драницын". Рекордсменом является атомоход «Ямал», который уже 20 раз был на полюсе, а в этом году должен 5 раз сходить туда. Американские, канадский, немецкий и шведский ледоколы также проторили ледяную «дорожку» на полюс. Вообще, на Северном полюсе становится довольно оживленно: например, в 1994 году наш «Ямал» встретился там с американским и канадским ледоколом, а в 1996 году тот же неутомимый «Ямал» повстречался на полюсе с американской подводной лодкой.

В заключение можно отметить, что 17 августа этого года в Мурманске состоялась конференция, где прошел ряд торжественных мероприятий, посвященных 25-летию покорения Северного полюса экипажем атомного ледокола «Арктика».

Участники конференции приняли обращение к руководству страны по поводу бедственного положения атомного ледокольного флота:

Президенту РФ
В.В. Путину
Председателю Правительства РФ
М.М. Касьянову
Секретарю Совета безопасности РФ
В.Б. Рушайло
Председателю Совета Федерации
Федерального собрания РФ
С.М. Миронову
Председателю Гос. Думы
Федерального собрания РФ
Г.Н. Селезневу

ОБРАЩЕНИЕ

участников научно-практической конференции, посвященной 25-летию первого в мире покорения Северного полюса в надводном плавании атомным ледоколом «Арктика»

17 августа 1977 года впервые в мировой истории атомный ледокол «Арктика» достиг Северного полюса в надводном плавании. Наша страна, моряки Мурманского морского пароходства еще раз подтвердили отечественные приоритеты в освоении Арктики, в мирном использовании атомной энергии. Наша страна вправе гордиться этим выдающимся достижением в истории человечества. Вместе с тем оно ко многому обязывает всех россиян.

Мы. Участники научно-практической конференции в Мурманске, посвященной 25-летию знаменательного события, обращаемся к Вам с настоятельным призывом глубоко проанализировать и сделать необходимые выводы в критической ситуации, касающейся состояния атомного ледокольного флота России. Сегодня мы вплотную подошли к опасной черте, за которой последует утрата как самого ледокольного флота, так и возможности динамического транспортного освоения Арктики. Ключевой причиной такого негативного развития событий является крайне недостаточное выделение из государственного бюджета средств на текущее содержание и развитие атомного ледокольного флота.

Не вызывает сомнений, что основой устойчивого судоходства в Арктике является атомный ледокольный флот. Без него невозможно устойчивое и надежное функционирование трассы Северного морского пути, а значит и освоение природных богатств Крайнего Севера и Сибири. Это приоритеты развития всей России. Атомные ледоколы – часть транспортной инфраструктуры, которую просто обязано поддерживать государство, обеспечивая нормальный цикл их воспроизводства. За годы реформ он был нарушен. Мы понимаем, что у государства сейчас нет достаточных средств на строительство новой серии атомных ледоколов нового поколения. Исходя из этого, в настоящее время выход один – продление ресурса работы атомных паропроизводящих установок действующих ледоколов на 5-7 лет, что позволит перекрыть разрыв в цикле обновления атомного ледокольного флота...

...Уже сейчас два атомных ледокола («Ленин» и «Сибирь») выведены из эксплуатации. У причала ожидает завершения работ по продлению ресурса работы АППУ атомный ледокол «Арктика». В 2003 году из состава действующего флота будут выведены атомные ледоколы «Россия» и «Таймыр», которые также исчерпают свой проектный ресурс.

Для поддержания устойчивого судоходства и безопасности мореплавания в Арктике необходимо постоянное наличие в эксплуатации шести атомных ледоколов. Массовое списание ледоколов без дальнейшего пополнения приведет не просто к сокращению пропускной способности Северного морского пути, сроков навигационного периода, но и к полному прекращению зимне-весенней, а затем во многом и летней навигации. Последствия такого развития событий для обеспечения жизнедеятельности Арктических регионов России, для функционирования промышленных комплексов Кольского полуострова и Таймырского АО будут катастрофическими. На неопределенное время придется отложить освоение шельфовых месторождений углеводородного сырья Баренцева, Печорского и Карского морей...

...Мы обращаемся к Вам с просьбой об изыскании средств для решения первоочередных задач, связанных с нормальной эксплуатацией атомного ледокольного флота...

...Понимая важность обеспечения нормального функционирования атомного ледокольного флота для развития Севера, его горнометаллургического, нефтегазодобывающего и перерабатывающего комплексов, для обеспечения экономической безопасности России и ее благополучия в 21 веке, обращаемся ко всем Вам – примите действенные меры для решения назревших проблем атомного ледокольного флота. Со своей стороны, моряки и специалисты, все работники Мурманского морского пароходства обещают обеспечить бесперебойное и надежное обслуживание транспортных задач в высоких широтах Арктики.

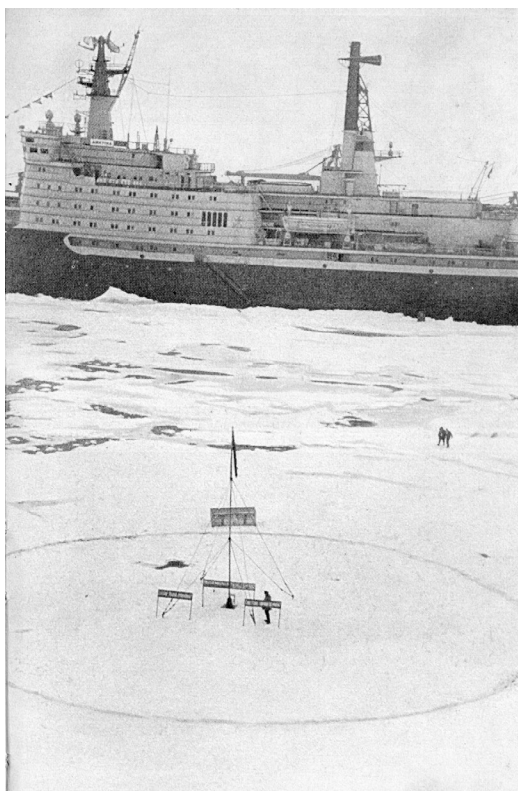
С уважением и надеждой на понимание и поддержку

По поручению участников научно-практической конференции:
Ветераны атомного флота

Герой Социалистического Труда	Ю.С. Кучиев
Герой Социалистического Труда	А.А. Ламехов
	Г.А. Улитин
	В.А. Голохвастов
	Б.С. Майнагашев

и другие – всего 15 подписей.

Атомоход «Сибирь». Курс – Северный полюс (уникальный рейс)



В мае-июне 1987 года – 15 лет тому назад – экипаж атомного ледокола «Сибирь», который на этот знаменательный рейс стал, по сути дела, плавучим научно-исследовательским институтом, за один рейс в продолжении всего 41 дня:

- достиг Северного полюса;
- снял со льдины участников экспедиции «СП-27», которым срочно была необходима немедленная эвакуация из-за того, что их, 14 человек (начальник станции был Ю.П. Тихонов – это его девятая зимовка), на небольшом обломке льдины, размером всего 300х250 м (а была 4х5 км) в бодром темпе, по воле ветра и течений стало выносить в более теплые воды Атлантики;
- доставил в море Лаптевых полярников и грузы новой дрейфующей станции «СП-29» во

главе с В.В. Лукиным (будущим начальником РАЭ);

- провел уникальный комплекс научных наблюдений по полной программе в океане и атмосфере в период этой высокоширотной экспедиции.

Атомоход «Сибирь» вышел в море под командованием опытного ледового капитана З.А. Вибаха, а начальником экспедиции был назначен известный полярник А.Н. Чилингаров, начальником научно-оперативного отряда – кандидат географических наук из ААНИИ И.Е. Фролов (будущий директор

института); на борту атомохода находился также заместитель Министра Морского флота СССР В.С. Збарашенко.

Ледокол вышел из Мурманска 8 мая, а возвратился 19 июня 1987 года. Рейс был не из легких, и иногда за четырехчасовую вахту продвигались



В. ВИБАХ

Капитан ледокола «Сибирь», впервые в 1987 г. достигшего в активном плавании Северного полюса в самый неблагоприятный период года



А. ЧИЛИНГАРОВ

Организатор и руководитель полярной экспедиции на атомоходе «Сибирь»

вперед меньше мили. Недаром, как подчеркнул участник рейса, специальный корреспондент газеты «Смена» В. Стругацкий: «Дорога к Полюсу – одна из самых трудных на земле дорог».

Были моменты, когда всем 250-ти участникам рейса казалось, что ничего не выйдет и снимать полярников «СП-27» придется вертолетом «МИ-8», так как к их льдине не подойти даже такому мощному ледоколу, как «Сибирь».

Но, преодолев все ледовые преграды и путь длиной 5517 миль, экипаж атомохода выполнил все, что было намечено. На пряжках ремней американских космонавтов написано «Через тернии – к звездам». А в нашем случае: «Через ледяные тернии – к «Северному полюсу».

ЭКСПЕДИЦИИ

Итоги российско-американской морской экспедиции «АВЛАП-2002» на дизель-электрическом ледоколе “Капитан Драницын” в море Лаптевых с 25 августа по 17 сентября 2002 г.

Общей целью российско-американской экспедиции «АВЛАП-2002» было получение комплексной количественной информации о состоянии природной системы моря Лаптевых, взаимодействии ее основных компонент и влиянии на формирование климатических изменений в северных полярных районах. При этом основное направление исследований заключалось в изучении трансформации атлантических вод в районе материкового склона моря Лаптевых.

Для этой цели сроком на один год была поставлена притоппленная буйковая станция, выполнявшая измерения температуры, электропроводности, давления и трех составляющих скоростей течений в придонном слое толщиной порядка 60 метров. Для обеспечения научной целостности исследований были выполнены стандартные океанографические наблюдения с зондированием водной толщи измерителями температуры и электропроводности, комплексные метеорологические наблюдения и визуальные наблюдения за состоянием ледяного покрова.

Район исследований располагался в области материкового склона в северной части моря Лаптевых; на юге он ограничен параллелью 78 ° с.ш., на западе: меридианом 125 ° в.д., на востоке: 142 ° в.д. и на севере параллелью 80 ° с.ш. Ледовая обстановка в районе исследования отражена на фотографии.

Состав участников экспедиции насчитывал 15 человек (9 – ААНИИ, 1 – институт военной гидрографии, 5 – университет штата Аляска IARC), составивших 3 отряда: океанологический, метеорологический и ледовый. Начальник экспедиции – д.ф.-м.н. Л.А. Тимохов.

Основными задачами ледовой группы являлись:

- проведение детальных наблюдений за распределением характеристик ледяного покрова на пути и в районе движения судна, существенно влияющих на безопасность и эффективность плавания;
- получение, дешифрирование и картирование информации данных метеорологических ИСЗ, в том числе пассивного микроволнового зондирования ИСЗ DMSP SSM/I, картирование ледовой и метеорологической информации, передаваемой из ААНИИ;

- подготовка рекомендаций по маршруту движения судна для руководства экспедиции;
- измерение эксплуатационных показателей движения судна в основных ледовых образованиях с малой дискретностью и получение натурных данных о функционировании систем "лед/судно" для современных типов судов ледового класса;
- работы на ледовых станциях (взятие кернов льда, описание его текстуры, измерение температуры льда и взятие проб на соленость).

Перспективы: проект «АВЛАП» предполагает проведение экспедиций в течение нескольких лет.



Рис. Северная часть моря Лаптевых (79°38' 126°01'), 10.09.2002 г, район ледовой станции.

Интервью давал Роман Гузенко – сотрудник отдела Ледового режима и прогнозов ААНИИ.

Полевые работы географов

С середины июля до конца августа 2002 года в Карском море отдел географии полярных стран ААНИИ провел очередную экспедицию (нач. Большианов Д.Ю.) «Таймыр – Северная Земля 2002», целью которой являлось дальнейшие исследования в области палеогеографии и датирования береговых линий.

Экспедиция работала на острове Октябрьской революции (Северная Земля) и на северной оконечности полуострова Таймыр (полуостров Михайлова). В экспедиции участвовало 11 человек – 4 представителя от России, 5 человек – от Швеции и от США – 2 человека. В беседе с начальником отряда экспедиции Павловым М. В. выяснилось, что были отобраны свыше 100

образцов по датированию береговых линий, что по весу составило свыше 250 кг. Пока ориентировочно оценен возраст образцов около 54 тыс. лет тому назад. В ходе работ были найдены ископаемые кости мамонтов, нарвалов, китов.

В районе реки Лены и Ново-Сибирских островов были продолжены российские исследования по научно-методическим данным в рамках проекта «Система моря Лаптевых» – руков. Федоров Г.Б. Работы будут продолжены и в следующем году.

Экспедиция А-162-Ш на Шпицбергене

Во исполнение Указа Президента РФ от 31 декабря 1997 г. «О концепции политики РФ на норвежском архипелаге Шпицберген» Минэкономразвития России разработана Комплексная программа оптимизации и повышения эффективности деятельности российских организаций на архипелаге, главной целью которой является обеспечение в районе архипелага государственных интересов РФ на основе сохранения и укрепления постоянного российского присутствия.

В части реализации заданий, поставленных перед организациями Росгидромета, начиная с 2001 г. и по настоящее время они выполняют научно-исследовательскую тему «Изучение метеорологического режима и климатических изменений в районе архипелага Шпицберген», в рамках реализации которой проводилась экспедиция А-162-Ш.



Нунатаки

В 2002 г. в экспедиции участвовало 14 человек, которые за 4 весенне-летних месяца выполнили большой объем гидрологических, медицинских и других исследований.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Россия и Франция совместно исследуют ледяной керн со станции «Восток»

3-6 июля в ААНИИ проходило совещание российских и французских экспертов по итогам и планам российско-французского сотрудничества в исследовании ледяного керна со станции «Восток».

Совещание проходило в виде дискуссии в режиме круглого стола. С большим знанием дела, уверенно совещанием руководил В.Я. Липенков (ААНИИ, Отдел географии полярных стран), свободно владеющий английским языком.

На совещании было сделано около 20-ти докладов. В научной программе совещания приняли участие:

1. ГНЦ РФ ААНИИ Росгидромета, Санкт-Петербург – организатор.

2. Лаборатория гляциологии и геофизики окружающей среды (ЛГГОС), г. Гренобль, Франция (д-р Ж.Р. Пети и д-р Ж.М. Барнола).
3. Санкт-Петербургский государственный горный институт (СПГГИ), Россия (д-р Н.И. Васильев и д-р Р.Н. Вострецов).
4. Всесоюзный НИИ геологии и минералогии Мирового океана (ВНИИ Океангеология), Санкт-Петербург, Россия (д-р Е.В. Михальский)
5. Казанский государственный университет (КГУ), г. Казань, Россия (проф. А.Н. Саламатин).
6. Лаборатория исследования климата и окружающей среды (ЛИКОС), г. Сакле, Франция (д-р Ж. Жузель).
7. Институт им. Нильса Бора (ИНБ), Копенгагенский университет, Дания (проф. С. Йонсен).
8. Петербургский институт ядерной физики им. Б.П. Константинова РАН (ПИЯФ РАН), г. Гатчина Ленинградской области, Россия (д-р С.А. Булат).
9. Институт микробиологии РАН (ИНМИ РАН), Москва, Россия (проф. С.С. Абызов).
10. Лаборатория пластичности и экспрессии микробных геномов (ЛПЭМГ), Университет Ж. Фурье, г. Гренобль, Франция (д-р М. Блот).
11. Московский государственный университет (МГУ), Москва, Россия (проф. В.Н. Голубев).

Среди представленных докладов можно отметить следующие:

- Н.И. Васильев (СПГГИ), Ж.-М. Барнола (ЛГГОС). «Перспективы сотрудничества в области совершенствования технологий и технических средств кернового бурения льда».
Н.И. Васильев доложил об истории кернового бурения на станции Восток и о современном состоянии скважины 5Г а, Ж.М. Барнола сообщил о работе гляциологической лаборатории г. Гренобль (Франция) над созданием нового легкого бура для проходки скважин средней глубины.
- Р.Н. Вострецов (СПГГИ), Ж.Р. Пети (ЛГГОС) и А.Н. Саламатин (КГУ). Согласование результатов измерения температуры в скважине 5Г, полученных российскими и французскими специалистами.
Р.Н. Вострецов рассказал о технологии измерения температуры и давления в скважине и представил результаты измерений, полученные в январе 2000 с помощью нового прибора. А.Н. Саламатин представил результаты палеотемпературных реконструкций, сделанных на основе составного температурного профиля из глубоких восточных скважин.
- В.Я. Липенков (ААНИИ), Ж.Р. Пети (ЛГГОС). Оценка риска загрязнения подледникового озера «Восток» буровой жидкостью в случае продолжения бурения скважины 5Г до глубины 3670 м.
В ходе доклада было доложено об основных процессах, которые потенциально могут привести к попаданию буровой жидкости в подледниковое озеро, и сделан вывод о том, что углубление скважины до глубины 3670 м не представляет никакого риска для озера.
- С.А. Булат (ПИЯФ) и С.С. Абызов (ИНМИ РАН) рассказали о проблемах деконтаминации проб льда и представили основные результаты микробиологических исследований ледяного керна. В частности, согласно С.А. Булату, в аккреционном льду озера Восток им обнаружены два вида

термофильных бактерий, что указывает на возможное существование в озере гидротермальных источников.

- В.В. Лукин, начальник РАЭ, (ААНИИ) проинформировал собравшихся о планах дальнейшего бурения в районе озера «Восток».

По результатам совещания была составлена "Памятная записка", в которой в кратком виде изложено содержание всех докладов, сделанных на совещании.

Российско-норвежское сотрудничество укрепляется

В конце сентября 2002 г. в ААНИИ состоялась встреча директора института И.Е. Фролова с директором Норвежского Полярного института (НПИ) профессором Олафом Орхеймом, который ранее неоднократно высказывал идеи относительно развития российско-норвежского научного сотрудничества. В частности предлагалось обсудить три направления развития сотрудничества:

1. Создание совместной лаборатории между ААНИИ и НПИ в области арктических исследований (Арктическая Лаборатория им. «Фрама») с акцентом на климатические исследования в Евроарктике, включая район архипелага Шпицберген. Лаборатория ориентирована на поддержку становления молодых ученых.
2. Сотрудничество в исследованиях Баренцева моря (физика, химия, биология, экология и т.п.) с конечным возможным выходом на создание совместного атласа Природной среды Баренцева моря.
3. Сотрудничество в натурных исследованиях на архипелаге Шпицберген по тематике, связанной с Global change.

26 сентября ААНИИ посетила норвежская делегация во главе с Министром природной среды Борге Бренде. В период своего пребывания в



Слева-направо:
Директор ГНЦ РФ ААНИИ
И.Е. Фролов;
Министр природной среды
Норвегии
Борге Бренде;
Директор Норвежского
Полярного института (НПИ)
Олаф Орхейм

институте Министр ознакомился с его деятельностью и провел короткое обсуждение российско-норвежского сотрудничества в арктических исследованиях и, прежде всего, в возможности создания вышеупомянутой совместной ААНИИ – НПИ лаборатории для молодых ученых.

Материал предоставлен начальником отдела международного научно-технического сотрудничества ГНЦ РФ ААНИИ к.ф.-м.н. С.М. Пряниковым.

РАЗНОЕ

В начале августа 2002 г. из Германии после злополучного ремонта прибыл в Петербург (с большими неполадками и недоделками по заверениям наших специалистов) многострадальный НИС «Академик Федоров».

22 октября 2002 г. в Российском Государственном Музее Арктики и Антарктики состоялась презентация новой книги, вышедшей в свет по рекомендации и при финансовой поддержке Совета Министров Северных стран: «Природа Северной Европы, Жизнь в меняющемся мире » Е.Л. Халлакаро (Финл.), М. Пюльвяняйнен (Финл.) и М. Гаврило (Россия). Книга прекрасно оформлена, со множеством фотографий, рисунков, графиков и таблиц.

Она и по форме и по содержанию достойна всяческих похвал. Книга издана в Копенгагене в 2002 г на русском языке и стоит 400 руб. (в ней содержатся фотографии и описание белого медведя, моржа, тюленя и др.).

В октябре 2002 г. вышла книга «Ледотехнические аспекты освоения морских месторождений нефти и газа» Гидрометеиздат, Санкт-Петербург, 2001. В коллективе авторов (6 человек) фигурируют два человека от ААНИИ: д.г.н. В.В. Панов и к.т.н. В.П. Афанасьев. В монографии рассмотрены технические средства освоения морских месторождений нефти и газа и методики расчета воздействия гидрометеорологических элементов на ледостойкие сооружения. На примере Охотского моря представлены ледовые параметры как фактор воздействия на МЛСП (Морские ледостойкие стационарные платформы) и морское дно, по которому проложен трубопровод. Подробно излагаются вероятностные методы расчета ледовых нагрузок на МЛСП, толщины различных видов льда при обледенении инженерных сооружений. Особое внимание обращается на разливы нефти при эксплуатации нефтяного месторождения: анализируются последствия разливов нефти, внедрение ее в ледяной покров и дальнейший дрейф.

В 1897 г., 105 лет тому назад, пропал без вести в Арктике С.А. Андре со своими двумя спутниками, отправившиеся на воздушном шаре «Орел» к Северному полюсу. Спустя более четверти века остатки экспедиции, погибшей, очевидно, от смертельной болезни трихинеллез (передается при употреблении мяса белого медведя) были найдены на острове Белом к востоку от Шпицбергена экипажем промысловой шхуны.

В 1902 г., 100 лет тому назад, пропал известный полярный путешественник Эдуард Толль, отправившейся в Арктике, в районе

Новосибирских островов искать гипотетическую Землю Санникова и, очевидно, утонувший в разводе среди льдов.

В 1912 г., 90 лет тому назад, отправился в свой последний рейс известный полярный исследователь Русанов, погибший вместе со всем экипажем в Северной Атлантике во время сильного шторма.

В 1912 г., 90 лет тому назад, шхуна «Св. Анна» (руководитель экспедиции – Брусилов) попала в вынужденный дрейф и пропала без вести во льдах Карского моря.