



Арктическая Россия

Третьему международному
полярному году (2007 — 2008)
ПОСВЯЩАЕТСЯ

Алексей Сухановский
Игорь Слободянюк

Арктическая Россия

Росгидромет в высоких широтах



2007



Дорогие друзья!

Эта книга — об Арктике. А российская Арктика — это огромные пространства, погруженные то в мрак полярной ночи, то в негаснущий свет полярного дня. Арктика прекрасна в ослепительной белизне снегов и могучести вечных странников-льдов. Арктика опасна свирепостью дикой природы, нрав которой предсказать порой бывает очень и очень сложно. Арктика открывалась человеку не вдруг, не наудачу. Проникновение в этот безлюдный край длилось столетиями.

Гордый снежный континент с почтением принимал лишь тех, кто считался с его необузданным нором, и не прощал ошибок отчаянно-рисковым смельчакам, но иногда брал в качестве платы и жизни тех, кто не был безрассуден в своем стремлении познать эту землю. Имена многих из этих людей навсегда остались на географической карте.

Трудно назвать другую страну мира, которая внесла столь же значительный вклад в освоение арктической зоны планеты, как Россия. Легендарное русское самопожертвование, понятия «научный подвиг» и «гражданский долг» в нашей стране зачастую связывают именно с освоением Арктики.

Первопроходцы этих ледовых пространств были людьми долга, чести и мужества, они шли к поставленной цели тернистой дорогой. Эти исследователи нанесли на карту России первые географические обозначения Арктики. Их последователи обозначили на той же карте арктические пространства, создали структуру Северного морского пути, поставили за Полярным кругом

крупнейшие города мира, установили неусыпное наблюдение за метеословиями региона, заглянули в несметные кладовые недр, проложили воздушные трансполярные мосты, открыли перспективу включения шельфа ледовитых морей в экономику России.

Арктика стала и зоной международного сотрудничества, территорией, создавшей язык взаимопонимания наций, объединенных общими целями. Лучшим примером тому — Международный полярный год, ставший традицией сотрудничества ученых разных стран. Наблюдения МПГ имели большое значение для всестороннего изучения Арктики. Общими усилиями ученых многих стран были проведены экспедиционные исследования в Арктике и в Антарктике, а с развитием космонавтики мероприятие обрело всемирный масштаб.

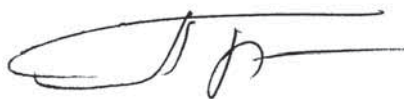
В современном понимании Международный полярный год сложился как форма сотрудничества и кооперации, объединяющая на определенный период времени деятельность международных и национальных программ и проектов. Они направлены на интенсификацию полярных исследований. Актуализация процессов, происходящих в Арктике начала XXI века, оказала решающее влияние на широкое признание целесообразности проведения МПГ в 2007–2008 годах. Он приурочен к 125-й годовщине Первого международного полярного года и 50-й годовщине Международного геофизического года. Российская инициатива проведения третьего по счету Международного полярного года была поддержана 14-м конгрессом Всемирной метеорологической организации и многочисленными международными организациями по всему миру.

Национальный план участия нашей страны в этом международном проекте позволит российским исследователям расширить знания о полярных зонах планеты и вместе с тем четко обозначит место России, ее потенциал в практическом освоении современной Арктики и Антарктики.

Нет сомнений, что результаты программ будут широко востребованы и позволят повысить наш международный авторитет в арктических и антарктических исследованиях, подтвердят международный статус России как ведущей полярной державы мира.

Эта книга — своего рода историческая веха, поставленная во время проведения Третьего международного полярного года. Она дает наглядное представление о том, как далеко шагнула Россия в просторы Арктики, чтобы обрести там свое будущее.

С наилучшими пожеланиями,



А. И. Бедрицкий,
руководитель Федеральной службы
по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды,
президент Всемирной метеорологической организации



Дорогие друзья!

Вся моя жизнь связана с Арктикой и Антарктикой. Я из тех, кто поехал на Север за романтикой. И по сей день твердо уверен, что сделал тогда единственно правильный выбор — Север стал моей судьбой. Он преподнес немало сюрпризов, много раз испытывал меня и моих товарищей на прочность в экстремальных ситуациях, но вера в успех, самообладание, а порой и интуиция помогали нам с честью выходить из сложнейших положений.

Полярники — народ особый: слабак в высоких широтах долго не протянет, да и подлец вряд ли приживется среди чистых сердцем, бескорыстных людей. А в остальном ограничений для вступления в когорту исследователей Арктики нет. Как старый опытный полярник хочу сказать вам: не бойтесь переступить невидимую черту, называемую Полярным кругом, сделайте этот шаг, рискните! Вы никогда не пожалеете о том, что побывали в суровых краях Арктики. И если вам повезет оказаться на Северном полюсе, уверяю: нечто очень важное произойдет в вашем сознании. Незримый рубеж разделит вашу жизнь на «до» и «после» полюса. И у вас будет время подумать над этой прекрасной минутой откровения Природы...

В Арктике всегда приходят светлые мысли. Этот белый континент, как и весь Север, прозрачен и ярок, как его люди, молчалив и сурово добр. Его покоряют смелые, преданные и крепкие душевным и телесным здо-

ровнем люди. Честь им и хвала. Слава и почет! Благодаря им возрождается наша Арктика, полюс нашей судьбы...

Россия обустроивала этой край в течение многих столетий, прибавляя его земли к своим освоенным пространствам талантами и упорством первопроходцев. Арктика в нашей истории — один из главных векторов устремлений нации. Она стала огромным индустриальным цехом, особой территорией, где власти стихий противопоставлены упорство и организующая воля человека. Он борется, он строит, он добывает, приумножая достояние своей страны. Слова великого Ломоносова о перспективности Арктики не утратили своей актуальности по сию пору...

Росгидромет в высоких широтах — это неусыпное наблюдение за силами природы, их научное изучение, длящееся десятилетиями. Эта работа людей многих специальностей позволяет спокойно и безопасно заниматься планомерным освоением высоких широт. Суда выходят в арктические рейсы, зная морскую и ледовую обстановку. Самолеты взлетают, представляя метеоусловия по маршруту следования. Автомашинны отправляются в путь по безлюдным тундрам, имея полную сводку погоды. Древние говорили: знающий — могуч! Без будничной работы людей, именуемых метеорологами, рассеянных по огромной территории арктического побережья и островам полярных архипелагов, организовать эффективный труд за Полярным кругом было бы невозможно. Благодаря бессонной вахте «часовых погоды» Россия с открытыми глазами идет по просторам Арктики.

Этот край преобразился за минувшее столетие, став перспективным регионом со стратегическим ресурсным потенциалом. Вместе с тем, встретившись с Арктикой, вы увидите: это прекрасная дама, в которую невозможно не влюбиться, причем навсегда. Влюбленность в Арктику даст вам всю полноту необыкновенных ощущений, которых вы никогда не испытаете на Большой земле. Арктика подарит вам заряд удивительной энергии и сформирует особый взгляд на мир. Вам просто очень захочется жить. И все будет по плечу...

В добрый путь, друзья! Желаю вам доброго здоровья, счастья трудной романтики и — радости встреч с восхитительным краем, именуемым Арктической Россией!

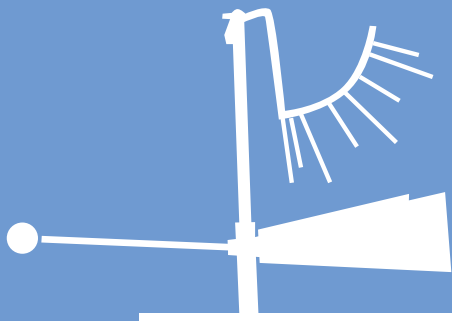
Искренне Ваш,



А. Н. Чилингаров,
Герой Советского Союза,
Герой Российской Федерации,
заместитель Председателя
Государственной думы Российской Федерации,
специальный представитель Президента России,
президент Ассоциации полярников

Содержание

Арктика — это...	24
Глава 1. Регион «А».....	26
Глава 2. «За погодой наблюдать неусыпно...».....	56
Глава 3. Арктическая робинзонада.....	88
Глава 4. Вектор высоких широт.....	118
Глава 5. Международный полярный год — традиция цивилизации.....	144
Глава 6. От Архангельского рейда... ..	168
Глава 7. Сказ о седом Мурмане.....	198
Глава 8. Край далекий, лютый, крайний... ..	228
Глава 9. Берег полярных маков.....	260
Все остается людям.....	293



Архангельск

Мурманск

Баренцбург

Шпицберген

Индига

Колгуев Северный

Малые Кармакулы

Новая Земля

стр. Маточкин Шар

зад. Благополучия

м. Желания

им. Кренкеля

Земля Франца-Иосифа

Амдерма

Тамбей

им. Попова (о. Белый)

Диксон

Сопочная Карга

о. Уединения

Мыс Стерлегова

о-ва Известий ЦИК

о. Русский

им. Е.К. Федорова
(м. Челюскин)

Хатанга

о. Голомянный

Северная Земля

о. Андрея

Новосибирские острова

о. Котельный

Тикси

Русское Устье

о. Врангеля

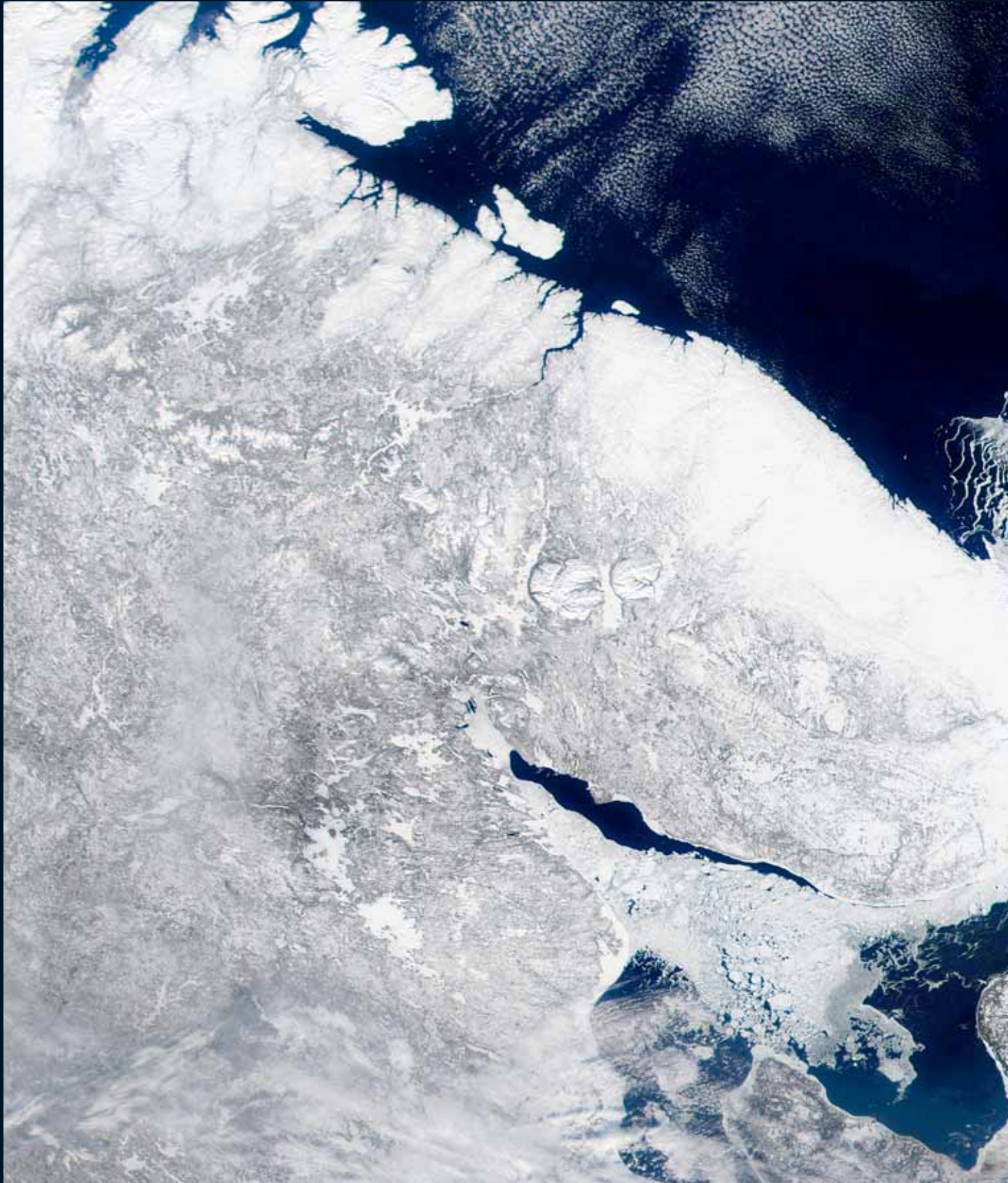
Амбарчик

Певек

Ванкарем

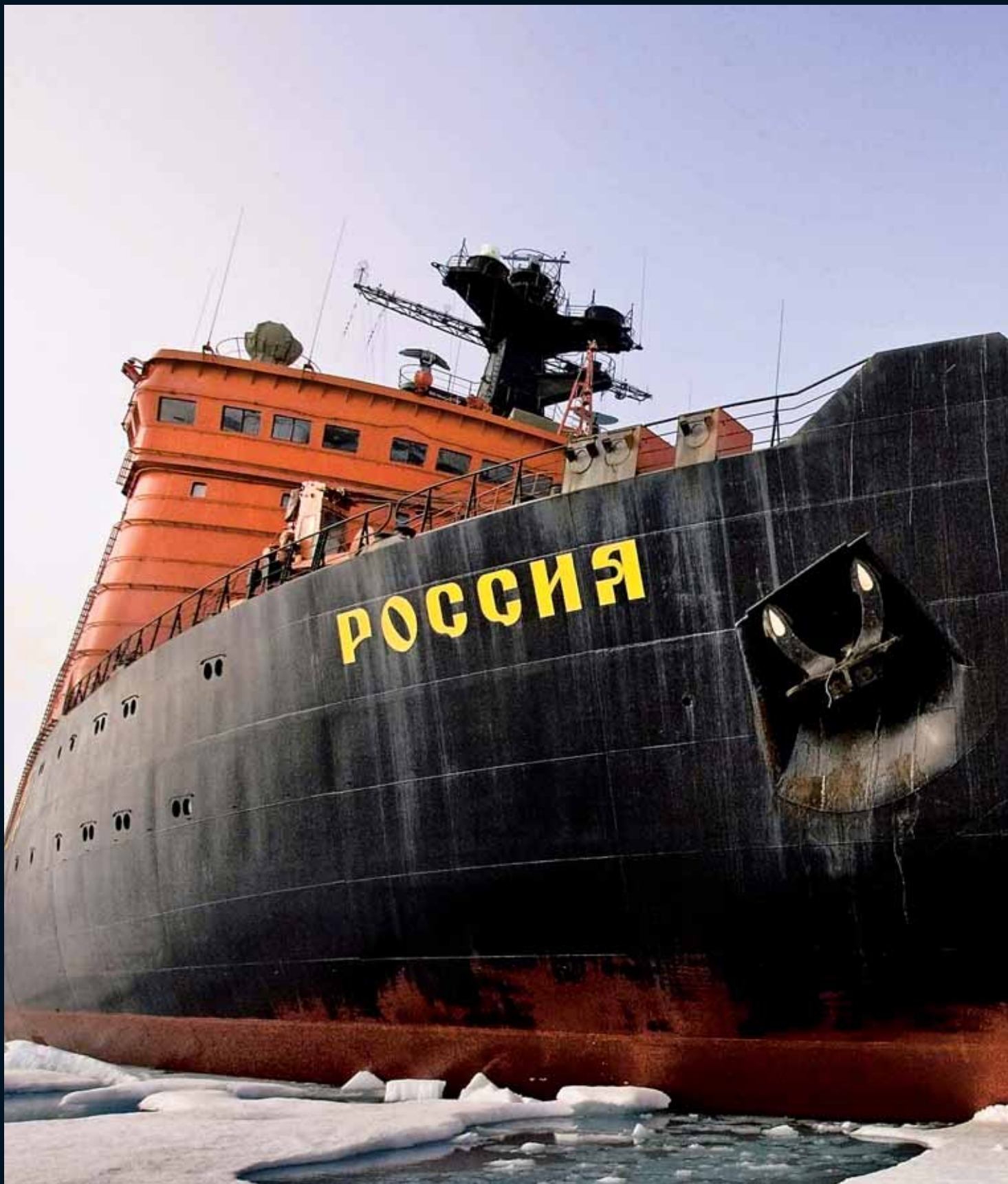
Бухта
Провидения







*Арктическая Россия начиналась здесь — на седом Мурмане, на поморских побережьях
Заволочья, на краю ненецких тундр...*





Ледокольный колокол бьет в тишине арктической пустыни...





*Хозяин Арктики не ведает страха ни в странствиях по льдам, ни при встрече с человеком.
Дорогу огромному кораблю он перейдет, ничуть не торопясь...*





Певек — морской город-порт на Чукотке — стал одним из символов тысячелетнего движения России в полярные страны. Еще недавно здесь был совершенно дикий берег...





Нефтегазовая империя Арктики не знает равных себе по мощности, размаху и потенциалу





Мячи титанов эпохи палеолита. Шарообразные камни острова Чамп в архипелаге Земля Франца-Иосифа — загадка древней Арктики, ее безответная тайна...





На «срок»... Все гидрометстанции и обсерватории Арктической России живут по гринвичскому времени. Суточный ритм наблюдений диктует здесь динамику жизни

Арктика — это...

Арктика прекрасна. В блеске снегов, в сполохах полярного сияния, в медлительном шествии ледовых караванов, в огнях метеостанции среди непроглядного мрака большой ночи...

Арктика ужасна. Ее освоение стоило многих человеческих жизней, и мучительная смерть приходила к этим людям без милосердия.

Арктика нежна. Даже много раз увидев солнечный цвет полярных маков, не поймешь, когда жизнь в ледяном краю успевает взять свое.

Арктика сурова. Ее побережья — разрозненная летопись кораблекрушений, история пропавших экспедиций, страшных трагедий, забытых драм, неисчислимых бедствий, занесенная снегами и песками времен.

В Арктике не живет эхо — звук голоса и паровой гудок падают, как подстреленные.

Арктику нельзя потрогать. Рука коснется лишь зеленого льда или чистого камня с плешинами лишайника... Но память об однажды увиденном пространстве без конца и края навсегда остается в человеческой душе.

Арктика ничем не пахнет. Дерево здесь не гниет, а выветривается. А туши мамонтов выпадают из вечной мерзлоты сохраненными в целости.

Арктика безразлична к человеку, он слишком мал и бремен для нее, беспокорный странник, из века в век скитающийся по ледовитым лукоморьям то с копьем, то с теодолитом.

Часы Арктики основаны на геологической механике: столетие — ничто, неолит — вчерашний закат.

География Арктики, напротив, придает значение минутам и секундам: без скрупулезной точности в системе координат никогда не взойти на Северный полюс.

Небо Арктики — космический кинотеатр, на котором Вселенная ставит свои звездные постановки, драпируя мерцание Млечного пути шторами полярного сияния.

Глуби Арктики — дали, разумом невспаханные, моря неосмысленные, камни неизведанные, земные сокровищницы, которыми будет и дальше приращать и богатырствовать Россия.

Арктическая Россия. И — российская Арктика. Перестановка слов меняет смысл вопреки всякой логике. Первое понятие знаменует собой суровый и богатейший мегарегион страны. Второе — зону государственных притязаний и будущность державы, по-прежнему идущей «на восток» заветным путем предков.

Арктика стоит на русских именах. Они заморожены в островные льды, в силуэты мысов, в абрисы высокоширотных земель, в рельеф морей, в студеные хляби. Их сотни, многие сотни... И каждое из этих имен — жизнь, посвященная Арктике и России.





«А на снегах, малыш, там написано: АРКТИКА!»



Глава 1.

Регион «А»

Свидетельства проникновения цивилизации в Арктику, история полярных экспедиций России и память о славном прошлом — в анналах Российского государственного музея Арктики и Антарктики

Русский проект

Мир еще не был разграфлен на параллели и меридианы, когда человек узнал Арктику. Плоская Ойкумена древних стояла на слонах, край земли был далек, но — достижим.

Легенды об арктических окраинах восходят к X тысячелетию до нашей эры — времени возникновения протокультуры народов ледовитых побережий. Памятники арктического палеолита еще только приоткрыли нам свои тайны, но думается, что история жизни людей в Арктике была



тесно связана с приливами и отливами оледенения. Эта земля не пустовала...

Первое из известных письменных свидетельств об арктических путешествиях рассказывает о греке Пифее из Массилии (Марсель), совершившем плавание в страну Туле в IV веке до н. э. А вот осваивать полярные моря первыми стали русские и норманны, движимые промысловыми интересами. Поиск свободных территорий создал практику посылки военно-торговых экспедиций. Они и дали первые реальные представления о природе и характере Арктики.

В X веке викинги открыли Исландию и Гренландию. В XI–XIII веках новгородские ушкунники шли по речным волокам на Север в поисках новых земель. Вслед за ватажниками в вольные края потянулись крестьяне Великого Новгорода, осевшие на берегах Белого моря, рек Северной Двины, Онеги, Пинеги и наладившие здесь промысел морского зверя, пушнины и рыбную ловлю. Север оказался столь велик, что даже предания не сохранили сведений о конфликтах между первопроходцами и «чуждью заволочской», населявшей край. Места здесь хватило всем.

Искательская инициатива толкала первопроходцев на отыскание новых мест. Артели промышленников отправлялись в просторы Белого и Баренцева морей, встречая на пути неизвестные побережья, острова и архипелаги. Так начиналась почти тысячелетняя русская история Арктики.

Потомки, как правило, очень общо обозначают причины, подвигшие предков избрать тот путь, по которому страна движется не одно столетие. В числе их называют государственную необходимость в освоении внутритерриториального пространства, развитие экономики, стремление к лучшей жизни, жажду свободы и т.д. Но надо полагать, что это далеко не все микро- и макропричины, побудившие россиян идти «встречь солнцу», оставляя насиженные места и устремляясь в неизвестность, где жизнь предстояло начинать с чистого (снежного!) листа. Люди отправлялись в путь за Полярной звездой. Романтика вела искателей в тот край, где тьма и свет на равных поделили год, в ту точку земного пространства, из которой куда ни ступи — на север шага не сделаешь, ибо сама эта точка именуется Северным полюсом...

Россия прокладывала путь в Арктику пешком и на собачьих упряжках, на нартах и на деревянных судах, под парусом и паром, на ледоколах и подводных лодках, на дирижаблях и на крыльях авиации. А мысль мечтателей, предвидение науки летели вперед, обгоняя медленный ход повседневности!

Обретение рыбных ловель и моржовых лежбищ сменялось открытием новых арктических земель, успехи географии обретали вес после детального исследования ресурсов, годных молоху индустрии. Аппетит экономики требовал сервировать регион индустриальными городами, морскими портами, транспортной инфраструктурой, а государство прирезало границы достигнутого...

Арктика стала национальным проектом не вдруг. Только с высоты современности можно охватить взглядом этот гигантский труд целых поколений наших соотечественников.

Российская Арктика — это непрестанная работа, подвижническая инициатива, дерзость замыслов, часто положенных на чет и нечет, борьба с достойнейшим из противников — Природой, драматический героизм, покрытый снегами лет и льдами веков... Это великое преодоление очень точно выразил известный миру полярник Фритьоф Нансен: «Кто хочет увидеть гений человеческий в его благороднейшей борьбе против суеверия и мрака, пусть прочтет историю арктических путешествий, прочтет о людях, которые шли с развевающимися знаменами навстречу неведомому. Нигде, пожалуй, знания не покупались ценой больших страданий, лишений и бедствий...»

Российский путь в Арктику запечатлен в экспедиционных отчетах, в полевых дневниках исследователей, в пергаментных путевых записках, в мемуарах полярников. Каждый год мы открываем неизвестные пласты в этом монолите, именуемом опытом освоения высоких широт. И каждый год прибавляем к тем пластам новые...

**«Там мерзлыми
шумит
крылами
Отец густых
снегов Борей
И отворяет ход
меж льдами...»**

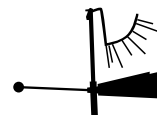
М. В. Ломоносов



Пристань дальнего плавания в Архангельске. Исходная точка сотен экспедиций в Арктику



Проводы экспедиции Г. Я. Седова на судне «Св. Фока» 27 августа 1912 года



Здесь хранят память о героях...

Торжественность вступает в душу, когда проходишь меж колонн под свод этого здания на улице Марата в Санкт-Петербурге. Шум и суета северной столицы остаются за тяжелыми воротами. Российская Арктика ликами своих первопроходцев смотрит на тебя со стен музейных залов...

Идея создания Музея Арктики возникла в 1920-е годы, когда страна начала планомерно и комплексно осваивать российское Заполярье. Собранные советскими учеными интереснейшие материалы о природе, истории, этнографии Арктики, начиная с 1922 года, демонстрировались на выставках в Петрограде-Ленинграде, Москве и Архангельске. Учрежденный в 1930 году в Ленинграде на правах отдела Всесоюзного арктического института (ВАИ) государственный Музей Арктики стал единственным в России и одним из крупнейших в Европе собранием памятников материальной и духовной культуры человечества, отражающих природные особенности и историю двух полярных областей Земли.

Для организации постоянной экспозиции музею было передано здание, ранее принадлежавшее Никольской единоверческой церкви. Она была построена на улице Марата в 1820-1838 годах по проекту архитектора А. И. Мельникова. Здание является памятником архитектуры. После трех лет реконструкции 8 января 1937 года Музей Арктики был торжественно открыт. Слово «Антарктика» появилось в его названии двадцать один год спустя как отражение новой тематики в экспозиции музея: Советский Союз в то время активно осваивал Южный полюс и его белый континент.

В феврале 1998 года музей получил статус самостоятельного учреждения в системе Росгидромета и был переименован в Российский государственный музей Арктики и Антарктики, а коллекция музея включена в государственную часть музейного фонда Российской Федерации. Этим была подчеркнута особая значимость национального достояния, хранимого в экспозициях и фондах этого учреждения.

Мир музейных экспонатов арктически молчалив. Но пытливому взгляду открывается тайна великого подвига, коим прокладывались пути в непроходимых льдах и торосах. Среди экспонатов — палатка папанинцев, разборный домик дрейфующей станции «Северный полюс-3», крест с места стоянки экспедиции Седова и оттуда же — флагшток. Здесь же — письмо Амундсена, амуниция полярных летчиков, деревянный столб русановцев, кокора древнего коча, корабельные приборы с экспедиционных судов, археологические находки, «арктический зоопарк», диорамы арктической природы и полярных станций, фотографии, карты, картины, скульптуры и — макет Арктики: сегмент глобуса с рельефной гипсометрической картой северного полушария...

Со старых фотографий, из небытия смотрят на нас лица полярников. Кто они, скитальцы и страдалцы, чернорабочие высоких широт, подвижники, осознанно рисковавшие жизнью? Наверное, все эти понятия можно уложить в одно слово: герои. Так окинем кратким взором их долгий подвиг!

Легион отважных

Пока следы самых ранних поселений человека в российской Арктике археологи относят к VII—VI тысячелетиям до нашей эры. Постоянные рыбацкие поселения стали появляться на ледовитых побережьях три тысячелетия спустя. Казалось бы, как могли наши предки с их примитивным снаряжением и крайне далеким от цивилизации бытом жить в Арктике? Может быть, тогда несколько иным был полярный климат. А может, те условия, которые мы сегодня считаем экстремальными, в ту пору воспринимались вполне естественными, пригодными для жизни. Как бы то ни было, но нам, живущим в двадцатом веке, трудно удержаться от восхищения людьми, имевшими мужество вести свой род от поколения к поколению среди вечной мерзлоты...

**«Открой мне
бывшие, о
древность,
времена;
Ты разности
вещей и чудных
дел полна...»**

М. В. Ломоносов



**«Колумбы
росские,
презрев
угрюмый рок,
Меж льдами
новый путь
отворят на
восток,
И наша
досягнет в
Америку
держава...»**

М. В. Ломоносов

Освоение Европейского Севера славянскими племенами ведет свое начало от VI века нашей эры. Первая точная дата полярного мореплавания зафиксирована в летописи, повествующей о том, что в 1032 году новгородский посадник Улеб совершил поход с Северной Двины к Железным Воротам (предположительно — к проливу Карские Ворота между Новой Землей и островом Вайгач).

К XII веку Русский Север был хорошо известен новгородцам. Они организуют военные походы на Печору и Югру, собирая дань с северных народов. Жизнь тех времен идет неспешно, налаженным кругом, но события проникновения в арктические просторы следуют одно за другим. Факты говорят о вовлечении Севера в экономику Великого Новгорода. На Северной Двине появляется Архангельский монастырь. Новгородские суда тревожат своим появлением варяжские побережья. Установленные границы — не преграда. Набеги обоюдны и разорительны, противостоять им могут только православные твердыни, вырастающие в Поморье — Николо-Корельский, Печенгский, Соловецкий монастыри. У полярных морей твердая корка, да сладкий плод — борьба за владения идет нешуточная, и средневековая дипломатия уже вовсю корпит над демаркацией земель: «По се — мое, а по се — ваше»...

Города континента растут, ремесленные цехи крепчают и ширятся, требуя все больше сырья. А полярные владения — это рыба, шкуры и жир морского зверя, драгоценная пушнина! Стратегические ресурсы в пору средневековья прирастали Арктикой. Поморский народ, выкованный суровыми условиями природы и постоянного риска, испокон веков был активен и работящ. В XV веке поморы совершают первые промысловые плавания на Грумант (Шпицберген), основывая там становища.

Не дают покоя сумеречные моря и мореходам Европы. В середине XVI века стартует история открытия и исследования Северного морского пути. Короткую дорогу морем в Китай и Индию вдоль арктических берегов ищут англичане, надеясь открыть северо-восточный проход в теплые страны.

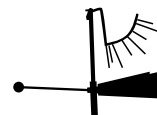
Снаряжение экспедиций — дорогое дело, но купцы кооперируются, вкладываясь в географию. В 1553 году Ричард Ченслер, обогнув мыс Нордкап, после драматического плавания достиг окрестностей Архангельска. Три года спустя Стивен Барроу добрался до Новой Земли. В исследовании этого района большую роль сыграл голландец Виллем Баренц, совершивший в 1594-1596 годах подряд три легендарных плавания. В поисках пути в Тихий океан он поднялся под парусами до 78 градуса северной широты. Отважный и напористый командор умер в Арктике, навек успокоившись в ней, а море, им исследованное, спустя триста лет стало носить его имя.

Русские мореходы штурмовали полярные моря и числом и умением, выводя в дальний путь свои кочи и лоды. В конце XVI века поморы, освоившие уже и Гусиную Землю (архипелаг Новая Земля), проникли в Обскую и Тазовскую губы, оставив потомкам немногочисленные, но подробные описания открытых ими мест.

Век семнадцатый стал столетием стратегических открытий в полярном бассейне. Сибирью прирастало Русское государство! В 1600 году российская правительственная экспедиция под руководством князя Мирона Михайловича Шаховского добралась из Тобольска до реки Таз. Здесь князем и его казаками была основана легендарная Мангазея, ставшая промысловым центром и основной базой для движения русских в Центральную и Восточную Сибирь.

Архангельск — Пустозерск — Мангазея — Якутск... Поступь первопроходцев была тяжела, а путь их — крайне труден. Но за спиной отрядов, идущих «на восток», оставались деревянные крепости, остроги и города, увеличивающие освоенные пределы государства.

Несть числа великому куреню арктического казачества, пробивавшему торную дорогу в новые владения — к Оби, Енисею и Лене, как несть числа поморским промышленникам, открывшим



иные пределы России: Ямал, Таймыр, Якутию, Чукотку, Камчатку и Дальневосточье с Беринговым проливом между Евразией и Америкой. Илья Перфильев, Иван Ребров, Иван Ерастов, Василий Сычев, Яков Семенов, Михал Стадухин, Семен Дежнев, Дмитрий Зырян, Исай Игнатьев, Федот Попов, Курбат Иванов, Иван Рубец, Владимир Атласов, Меркурий Вагин, Яков Пермяков... Трудна была их доля. Каждый поход — хуже войны. Лишения — адские. Потери — ужасающие. Убивали холод, штормовое море, зверье, цинга... Без надежных баз, без тылов, на подножном корму, и опора — только на Бога, на собственную волю да на сабельный клинок. Выживали сильнейшие и самые удачливые — Арктика проводила жестокий отбор. Потомки вырубili имена и фигуры этих людей в камне, отлили в металле и запечатлели в географических названиях.

Век восемнадцатый в истории Российской Арктики стал временем целенаправленного исследования полярного региона. Тобольский картограф, историк и географ Семен Ремезов по результатам казацких экспедиций, на протяжении столетия собиравших дань, составил к 1701 году рукописную «Чертежную книгу Сибири», опубликованную лишь двести лет спустя. Для современников она осталась безвестной, но нам служит свидетельством истории освоения арктических земель. Те земли были открыты наскоро, «штрихами», и потому требовали основательной описи и нанесения на карту. Россия пришла к осознанию этого в первой четверти XVIII века. В 1725 году с обозначенной целью была отправлена Нижнеобская экспедиция. Трудрами ее геодезиста Петра Чичагова на карте России появились контуры полуостровной глыбы Таймыра.

Полнокровными проектами того же века в Российской Арктике и на северо-западе Тихого океана стали Камчатские экспедиции Витуса Беринга. Первая из них была назначена лично Петром Первым и стала первой исследовательской экспедицией Российского флота. Она должна была ответить на вопрос: существует ли пролив между Азией и Америкой? Ведь прежние открытия казались тогда в плане науки сомнительными: слишком много в них было неясного и недосказанного.

Судно «Святой Гавриил» в 1728 году, пройдя на север от устья реки Камчатки до 67-й параллели, земли не встретило. Экспедиция свою задачу посчитала выполненной, хотя американского берега и не увидела (о чем сетовал Ломоносов, изучая опыт плавания Беринга). Аляску четырем годами позже описали подштурман Иван Федоров и геодезист Михаил Гвоздев, тем самым подведя итог многовековому поиску трансарктического пути.

Великая Северная экспедиция длилась целых десять лет (1733-1743). Экспедиция, снаряженная государством, была разделена на морские отряды, каждый из которых вел исследование и описание определенных участков побережья Русского Севера и Сибири — от Белого моря до устья Колымы, Охотского моря и Камчатки.

Западный отряд под командой Степана Муравьева и Михаила Павлова (а затем Степана Малыгина) работал на участке от Северной Двины до Оби, выйдя в Арктику на двух кочах. Отрядом была составлена первая карта берегов Баренцева и Карского морей.

Берег между устьями Оби и Енисея, а также северо-западное побережье Таймыра описывал отряд лейтенанта Дмитрия Овцына. На карты легли Пясинский залив, шхеры Минина, гавань Диксона, мыс Стерлегова...

Третий отряд, командовал которым лейтенант Василий Прончищев, обрабатывал побережье на запад от дельты Лены. В конце августа 1736 года Прончищев умер от болезни и был похоронен в устье реки Оленек. Командование отрядом приняли на себя сначала подштурман Семен Челюскин, а позднее — Харитон Лаптев. Опись проводили с судна, с лодок, бороздя берега на собачьих и оленьих упряжках. К 1742 году Харитон Лаптев, Семен Челюскин и геодезист Никифор Чекин описали уже известные и до того неведомые пространства Таймырского полуострова — от северного его мыса до озера Пясино.

В отряде, описывавшем побережье к востоку от Лены, в первый же год от цинги умер его начальник, Петр Ласиниус. Работу возглавил лейтенант Дмитрий Лаптев (двоюродный брат Харитона Лаптева). Отряд обследовал крупнейший район, и по его материалам была составлена первая карта Чукотки.



Восточный отряд под руководством начальника Великой Северной экспедиции капитан-командора Витуса Беринга отправлялся в Америку. В июне 1741 года в экспедиционное плавание вышли пакетботы «Святой Петр» и «Святой Павел». У Алеутских островов суда потеряли друг друга из виду.

Беринг и команда «Святого Петра» увидели берега Северной Америки 17 июля 1741 года. К этому открытию экспедиция шла семнадцать лет. Русские были здесь первыми европейцами. Возвращаясь на Камчатку, пакетбот Беринга открыл Командорские острова (где Беринг умер). Пакетбот «Святой Павел» под командованием Алексея Чирикова также побывал у берегов Аляски, пройдя вдоль ее побережья и Алеутской грядой. Историки назовут чириковскую эпопею истинным торжеством морского искусства, победой воли человека над случайностями.

Экспедиции Беринга расставили все точки над *i* в долгом и мучительном поиске морского хода из Европы в Америку. Возможности открывались головокружительные. Их анализ Михаил Ломоносов сделал в труде «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода Сибирским океаном в Восточную Индию». Именно Ломоносов стал инициатором и движителем организации государственной секретной «Экспедиции о возобновлении китовых и других звериных и рыбных промыслов». По замыслу академика в Тихом океане должны были встретиться два морских отряда, отправленных с Мурмана и Дальнего Востока навстречу друг другу. Полярной экспедиции, возглавляемой капитаном первого ранга Василием Чичаговым, было предписано идти не вдоль материкового побережья, а через полярный бассейн. Тогда еще не было известно, что многолетние льды 80-й широты непроходимы для судов (и не только парусных, но и паровых и дизельных). Две попытки Чичагова не увенчались успехом...

Свой вклад в открытие и описание полярного региона внесли русские промышленники, часто становившиеся добровольными помощниками и проводниками научных экспедиций в Восточной и Западной Арктике.

В 1760-1763 годах олонецкий промысловик Савва Лошкин первым прошел с юга на север около 1000 км вдоль всего восточного побережья Новой Земли и первым же обошел вокруг ее. В 1766 и 1767 годах промысловик Яков Чиракин, пройдя весь пролив Маточкин Шар, установил, что Новая Земля представляет собой два крупных острова, а двумя годами позже штурман Федор Розмыслов составил первую опись Маточкина Шара.

Устюжский мореход Никита Шалауров в 1748-1749 годах ходил из Анадыря на Камчатку, притом зимовал на Командорских островах. В 1762 году он со штурманами Вертлюговым и Старковым прошел по Восточно-Сибирскому морю и первым из русских мореходов обследовал Чаунскую губу.

Арктическая карта обретала все больше деталей, становилась подробнее и точнее. За всем этим стоял тяжелейший, сопряженный с крайней опасностью труд людей, отдававших себе отчет в особой важности и необходимости этой работы. Люди эти — когорта избранных, именуемых полярными исследователями, чья преданность делу беспримерна.

В 1763 году военный геодезист подпоручик Степан Андреев совершил поход от устья Колымы на восток и впервые положил на карту и описал Медвежьи острова. В 1773 году якутский промышленник Иван Ляхов открыл остров Котельный — крупнейший из Новосибирских островов. В царствование Екатерины Второй одним из крупнейших исследовательских предприятий в Арктике была восьмилетняя (1785-1793) экспедиция капитанов Иосифа Биллингса и Гавриила Сарычева, снаряженная правительством для обследования Восточной Сибири.

Деятельность торгово-промышленной Российско-Американской компании, созданной в 1794 году, и ее главы — предпринимателя и исследователя Григория Шелихова, прозванного «русским Колумбом», — фактически присоединила к российским владениям Аляску и Алеутские острова. С именем этой компании тесно связано и первое российское кругосветное плавание...



Географическая оттепель

В Арктике все меньше «белых пятен», словно столетие назад наступила географическая оттепель, и из безвестности «вытаили» мощнейшие архипелаги, явившие уникальную красоту причудливой природы. Но не она интересовала в эту пору россиян — нужны были природные ресурсы, к коим относятся, в частности, и морские пути. Огромные пространства России требуют надежного транспортного сообщения. Северный морской путь вдоль арктических побережий и полноводные русла сибирских рек должны были составить мощную транспортную систему России. Государственная воля ставила все более конкретные задачи по освоению полярного бассейна.

Идея сквозного морского хода в веке девятнадцатом не дает покоя государственным мужам. Но морские экспедиции того периода все же безрезультатны. «Морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных», — к такому выводу приходили исследователи того времени. Четыре летних сезона подряд, в 1821-1824 годах, из Архангельска к Новой Земле ходил лейтенант Федор Литке, но так и не сумел проникнуть ни к северу, ни к востоку архипелага. Однако польза этих экспедиций очевидна: Литке вел астрономические и геодезические работы, физико-географические и гидрографические исследования, первые в полярном бассейне магнитные наблюдения.

В 1837 году экспедиция академика Карла Бэра и кондуктора корпуса флотских штурманов Августа Цивольки впервые исследовала природу Новой Земли. Вывод Бэра — Карское море недоступно для судов. Авторитет ученого был так высок, что скепсис был разрушен только тридцать лет спустя плаваниями «под парусом и паром» Д. Виггинса, Н. Норденшельда, Д. Шоненберга и их последователей.

Частная инициатива также вносит свою лепту в освоение Арктики. Особое внимание было приковано к ресурсам Новой Земли. В 1832 году туда отправилась научно-коммерческая экспедиция, снаряженная на деньги чиновника Клокова и архангельского купца Брандта, ее целью было возобновление старинного морского пути из Архангельска к енисейскому устью и описание восточного берега Новой Земли. За год (с августа 1832-го по август 1833-го) начальник экспедиции подпоручик Пахтусов произвел первую опись всего юго-восточного берега Новой Земли — от Карских Ворот до Маточкина Шара. Результаты сочли полезными и на государственные средства снарядили вторую экспедицию, успешно работавшую на новоземельском побережье в 1834-1835 годах. В 1838 году правительство направило на Новую Землю еще одну экспедицию под руководством Цивольки — для окончательного составления карты архипелага. Результаты оказались скромными: Карское море было названо непроходимым, мощь судов против льдов — недостаточной. И в симфонии арктического мореходства все звуки на время умолкли. Наступила пауза...

Исследование же материковой Арктики продолжалось с прежней настойчивостью. География полярных стран занимала умы ученых мужей того времени. В 1843 году Александр Федорович Миддендорф, ставший впоследствии академиком Российской Академии наук, исследовал север Таймырского полуострова, открыв вместе с топографом Василием Вагановым горы Бырранга. Собирали новые для науки материалы о таймырских эвенках, нганасанах, долганах и северных якутах, проводил исследования на Новой Земле, первым обнаружил теплые воды Гольфстрима в Баренцевом море.

Рижский таможенник Матвей Матвеевич Геденштрот, сосланный в Сибирь, в 1809 году исследовал Новосибирские острова и материковое побережье в пределах тысячи верст меж Яной и Индигиркой. Именно в экспедиции Геденштрота участвовал якутский промышленник Яков Санников, неоднократно видевший с Новосибирских островов загадочную землю, названную по его имени Землей Санникова. Здесь же в 1821-1823 годах работал военный моряк и топограф Петр Анжу, возглавлявший Усть-Янскую экспедицию. В те же годы к востоку от Индигирки работала Колымская

**«На вас
лавровые
венцы
В несчетны
веки не увянут,
Доколе Россы
не престанут
Греметь в
подсолнечной
концы...»**

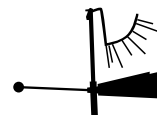
М. В. Ломоносов



Ледокол «Ермак» — «дедушка ледокольного флота России»



Типичное промысловое становище на Новой Земле, начало XX века



экспедиция Фердинанда Врангеля, организованная «для исследования и точнейшего определения берегов Восточной Сибири». Она нанесла на карту берег от Индигирки до мыса Большой Баранов, описала и частично нанесла на карту Медвежьего острова, обследовала северный берег Чукотского полуострова...

Казалось, в Арктике стало тесно, еще чуть-чуть — и экспедиции будут встречаться на исследовательских тропах. Казалось, все открытия уже сделаны и российским мальчикам впредь не придется грезить «Землей Санникова»... Но Арктика, словно вознаграждая своих «гостей» за терпение и целеустремленность, продолжала и продолжает раскрывать свои географические секреты.

В 1867 году Томас Лонг, капитан американского китобойного судна, открыл к западу от маленького островка Геральд в Чукотском море крупный остров и назвал его в честь барона Ф.П. Врангеля. А в 1873 году на крайнем западе Российской Арктики было сделано еще одно крупное открытие: обнаружен неизвестный ранее архипелаг. О его существовании за годы до события говорили геолог и географ Петр Кропоткин и военный моряк Николай Шиллинг. Открытие принадлежит австро-венгерской экспедиции военного топографа Юлиуса Пайера и военного моряка Карла Вайпрехта, предпринятой на пароходе «Тегеттоф». Открытый архипелаг они назвали в честь австрийского императора Землей Франца-Иосифа.

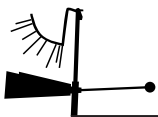
Менее крупный архипелаг был обнаружен в 1881 году в Восточной Арктике, к северо-востоку от Новосибирских островов. Американская экспедиция Д.В. Де-Лонга открыла три острова — о. Жаннеты, о. Генриетты и о. Беннетта, — получившие позднее название островов Де-Лонга.

Между тем проблема поиска Северного морского хода после успешных попыток одолеть «море без кораблей» вновь стала актуальной. Новые экспедиции были предприняты благодаря крупным сибирским промышленникам Михаилу Сидорову и Александру Сибирякову. Они вложили средства в экспедиционное плавание паровых судов из Европы. Пароход «Диана» под командованием шотландского капитана Д. Уиггинса в 1874 году успешно добрался до Обской губы и северо-западного Таймыра, а экспедиция шведского полярного исследователя Н.А. Э. Норденшельда на пароходе «Вега» в 1878-1879 годах впервые в истории арктического мореплавания прошла по всему Северному морскому пути с запада на восток (с одной зимовкой).

Пароход «Фрам», принадлежавший норвежцу Фритьофу Нансену, в сентябре 1893 года начал свой исторический дрейф через Центральную Арктику. Судно начало дрейф севернее острова Котельный и закончило его почти три года спустя севернее Шпицбергена. Нансена на борту «Фрама» не было. Он вместе со штурманом Ф.Я. Иохансеном в марте 1895 года ушел в самостоятельный ледовый поход, пытаясь достичь полюса, но достиг лишь широты 86°14'. Нансен и Иохансен зимовали на одном из островов Земли Франца-Иосифа, где встретили британскую экспедицию Фредерика Джексона, которая доставила их в Норвегию. Во время дрейфа «Фрама» в Арктике были впервые обнаружены глубины более 3000 м, а ледовый рейд Нансена стал наглядным примером человеческого мужества, решимости и хладнокровия перед лицом стихии. Ни одно подобное скитание по просторам Арктики еще не заканчивалось успехом.

Полярный бассейн по-прежнему оставался зоной риска и смертельной опасности, случай и воля обстоятельств здесь все еще играли человеческими судьбами, как море — молодыми льдами. В 1885-1886 годах на реке Яне и Новосибирских островах работала академическая экспедиция под руководством Александра Бунге. Его помощником был геолог Эдуард Толль. С одного из Новосибирских островов, Котельного, он дважды видел на севере контуры некой земли, посчитав, что это и есть таинственная Земля Санникова.

В 1900 году Э.В. Толль вышел на ее поиски на китобойном судне «Заря». Экспедиция дважды зимовала, и, наконец, в мае 1902 года исследователь с тремя спутниками покинул борт «Зари», отправившись на остров Беннетта. «Заря» не смогла пробиться к нему и вернулась в порт Тикси. Толль и его спутники добрались до о. Беннетта и в конце октября 1902 года, оставив на острове записку, ушли по льду в поисках Земли Санникова. И пропали без вести. Записку через год нашел специально



посланный спасательный отряд под руководством участника экспедиции на «Заре» Александра Колчака (будущий адмирал российского флота). Но о судьбе Толля и его спутников ничего не известно до сих пор.

Трагической трилогией начала XX века стала история российских полярных экспедиций В. А. Русанова, Г. Я. Седова и Г. Л. Брусилова. Их судьбы стали гимном отваге полярников и дали пищу для взвешенных размышлений.

Геолог Владимир Русанов, имевший богатый опыт работы на Новой Земле, в 1912 году по заданию правительства возглавил экспедицию на Шпицберген для разведки месторождений каменного угля. Закончив работу на Шпицбергене, экспедиционное судно «Геркулес» капитана Александра Кучина (участник плавания норвежской экспедиции Руаля Амундсена к Антарктиде на судне «Фрам» в 1910-1911 гг.) пошло на Новую Землю, а затем — дальше на восток. В оставленной на Новой Земле записке Русанов сообщал, что намерен попытаться пройти Северным морским путем на восток. Но вся экспедиция Владимира Русанова, состоявшая из одиннадцати человек, пропала без вести.

Это было время «гонки на Северный полюс», в которой «спорта» было больше, чем науки. Военный моряк Георгий Седов, зная, что еще никто из россиян не достигал заветной точки, задумал и возглавил экспедицию, имевшую конечной целью установку флага России на макушке планеты. В 1912 году судно экспедиции «Святой Фока» подошло к Новой Земле. Здесь была проведена съемка соседних островков, исследовательский отряд дважды пересек Северный остров. Весной 1913 года экспедиция подробно описала северо-западный берег Новой Земли, а осенью «Св. Фока» перешел к южной части Земли Франца-Иосифа. В феврале 1914 года Седов с двумя матросами отправился к полюсу, но на третьей неделе пути скончался. Матросы, похоронив Седова, возвратились на судно. С великими испытаниями и лишениями оно вернулось в Архангельск...

Экспедиция под руководством лейтенанта Георгия Брусилова намеревалась пройти на восток Северным морским путем. В конце октября 1912 года паровая шхуна «Святая Анна» начала ледовый дрейф и в апреле 1914 года оказалась севернее Земли Франца-Иосифа. Здесь шхуну из-за разногласий на борту покинули четырнадцать человек экипажа, но только штурман Валериан Альбанов и матрос Александр Конрад дошли до острова Нортбрук в архипелаге Земли Франца-Иосифа, где были спасены экспедицией Седова. Остальные погибли в пути. Шхуна «Святая Анна» и десять оставшихся на ней человек пропали без вести...

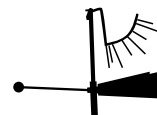
И вновь казалось, что эра географических открытий в Арктике близится к концу, но техническое перевооружение флота, появление рожденных русским гением ледоколов готовило прорыв в просторы великого белого безмолвия.

Последнее открытие крупной неизвестной суши в арктических морях принадлежит гидрографической экспедиции, предпринятой на двух ледокольных транспортных судах — «Таймыр» и «Вайгач» — в 1913 году. Поначалу землю к северу от мыса Челюскин экспедиция приняла за крупный остров, но позже выяснилось, что это большой архипелаг. В честь 300-летия дома Романовых он был назван Землей Николая II, а впоследствии переименован в Северную Землю.

Гидрографическая экспедиция работала в течение шести навигационных сезонов (1910-1915). В 1910-1912 годах ею руководил полковник корпуса флотских штурманов Иван Сергеев, а в 1913-1915 годах — старший лейтенант Борис Вилькицкий. Суда экспедиции впервые прошли по всей трассе Северного морского пути с востока на запад. Кроме Северной Земли было открыто несколько небольших островов.

В 1918-1920 годах экспедиция норвежского полярного исследователя Руаля Амундсена на шхуне «Мод» третьей в истории Арктики прошла с запада на восток вдоль всего арктического побережья Евразии (с двумя зимовками).

В 1926 году на остров Врангеля были завезены первые поселенцы, а начальником острова был назначен географ Георгий Ушаков. Практика государственного закрепления земель с этого времени обрела стиль «стратегии присутствия» и остается востребованной до сих пор.



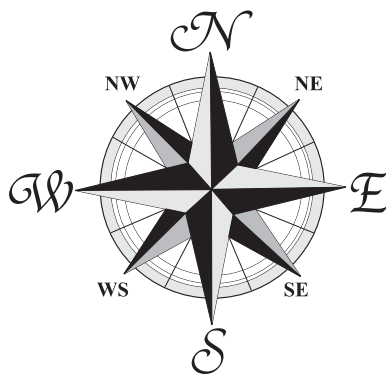
Первое исследование всего архипелага Северная Земля было произведено в 1930-1932 годах экспедицией Арктического института под руководством Г. А. Ушакова и его заместителя геолога Николая Урванцева. Исследователи прошли маршрутами около 5000 км, обошли берега всех четырех крупных островов и нанесли на карту около 37 тыс. кв. км площади архипелага.

В 1930 году в Карском море экспедицией Отто Шмидта на ледокольном пароходе «Георгий Седов» были открыты острова Визе, Исаченко, Воронина. В 1932 году миру стали известны острова Известий ЦИК, открытые экспедицией Рудольфа Самойловича на ледокольном пароходе «Владимир Русанов». В 1933 году на карте появились острова Арктического института, впервые увиденные экспедициями О. Ю. Шмидта и В. Ю. Визе с борта ледокольного парохода «Сибиряков».

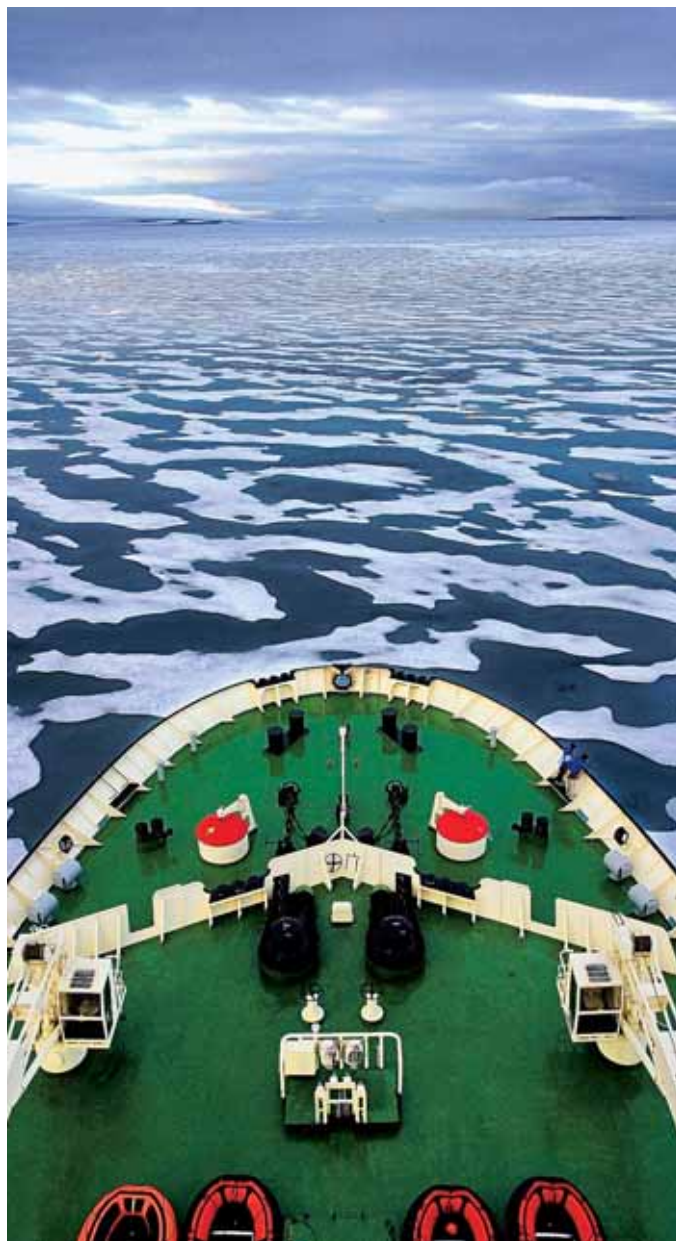
В 1932 году осуществилась идея прохождения трассы Севморпути за одну навигацию. Экспедиция Арктического института под руководством О. Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Сибиряков» (капитан В. И. Воронин) прошла этим путем с запада на восток. А двумя годами позже экспедиция В. Ю. Визе на ледорезе «Литке» (капитан Н. М. Николаев) проделала этот путь в обратном направлении.

В 1935 году состоялась первая высокоширотная экспедиция под руководством Г. А. Ушакова на ледокольном пароходе «Садко» с самолетом ледовой разведки на борту (пилот М. С. Бабушкин). Экспедиция выполнила комплексные исследования в высоких широтах на пространстве от Гренландского моря и Шпицбергена до Северной Земли. «Садко» поставил рекорд свободного плавания, поднявшись до широты 82°41'. А открытие острова Ушакова в этом плавании стало последним географическим открытием в Российской Арктике, уже имеющей государственную границу.

Время первопроходцев окончилось. География уступала арену экономике. Настала эра масштабного освоения полярного региона «А».







К землям незнаемым, к берегам неведомым...



Юрий Настеко — капитан НЭС «Михаил Сомов»



*Через четверть часа научно-экспедиционное судно покинет рейд
и уйдет в трехмесячное плавание по полярным морям*



Часовня в поселке Новый Порт на Ямале



Полярная станция Новый Порт

Кухня погоды

Погода в Арктике нужна всем: морякам и авиаторам, геологам и путешественникам, нефтяникам и газовикам, хозяйственникам и домохозяйкам. Погоду можно не любить за испорченные планы, но с ней приходится считаться, ибо она существует и живет по своим законам. Их понимание и анализ суммы наблюдений рождает прогноз погоды определенной точности. Это сложное в организационном плане дело, но человечество уже не может обойтись без него.

Погода России куется Арктикой и выглядит это примерно так. Полярная шапка льдов — концентрация низких температур — держит холодный воздух северного полушария. Эта масса возлежит на макушке планеты относительно спокойно и стабильно. Такая же картина — над Антарктидой (неслучайно поэты ассоциируют холод со спокойствием). А вот посередине этой благодати — слой более сложный и активный. Южнее циркумполярной зоны — арктические воздушные массы, еще южнее — тропические и по земному пояску — экваториальные. Планета по широтам словно окована воздушными обручами. Границы меж ними очень зыбкие, и зоны вторжения одного кольца в другое могут достигать сотен и тысяч километров.

Когда с севера по прихоти или замыслу природы вторгается холодный клин и начинает спускаться вниз по меридианам, между полярной и арктической зонами воздуха возникает некая волна, которая распро-



Руководитель Северного УГМС Леонид Юрьевич Васильев

страняется строго на восток. Физика есть физика: теплые южные массы в ответ на вторжение холодных масс выбрасывают на север свой десант, искривление границ при этом может образовать титанический атмосферный вихрь. Имя ему, мощному гиганту, крутящемуся против хода часовой стрелки, — циклон.

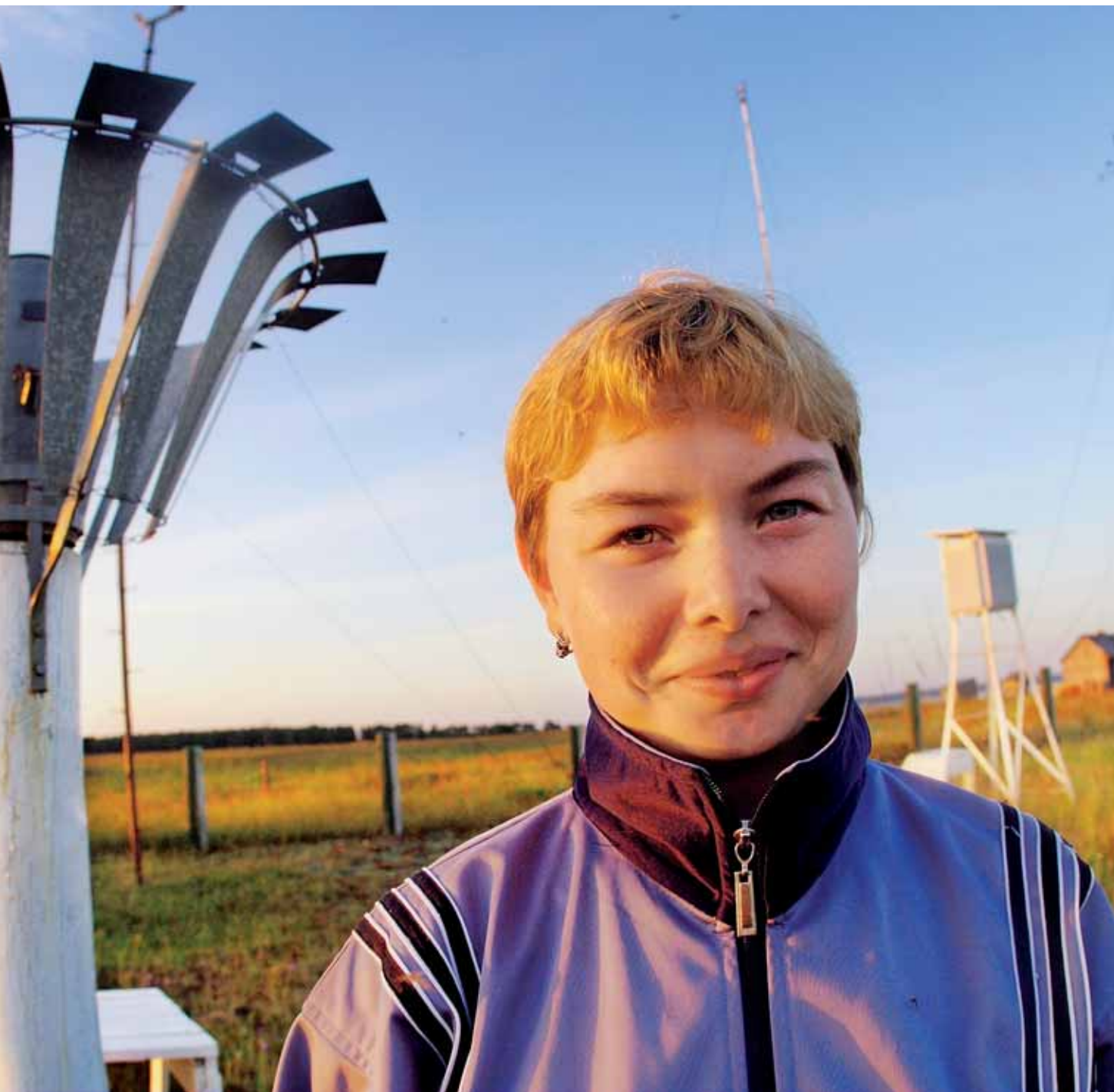
Природа не терпит пустоты. Имея низкое давление в центре, циклон огромным насосом начинает втягивать в себя воздух, рождая ветры, дующие с периферии в центр вдоль фронтов, возникающих на участках разрушенной границы между воздухом Арктики и Полюса. Холодные воздушные массы с ледовой шапки планеты наваливаются на теплый воздух арктических широт, выжимая его обычно на юго-восток. Он рождает кучеву облаков с грозами и, догоняя во вращении против часовой стрелки холодный воздух, обкладывает землю теплым фронтом со слоистыми облаками, со спокойными дождями и снегопадами. Возникает ритмичная чересполосица холодных и теплых фронтов, при которой первый догоняет второй, стремясь заполнить собой теплый сектор циклона. Гонка заканчивается тем, что фронты на лету встречаются, образуя окклюзию, и циклон, потеряв энергию движения, начинает стремительно дряхлеть. С тыла его подпирает антициклон, созданный холодным воздухом северов, — этакий пузырь с высоким давлением и ясной, бодрой погодой.

Это неостанавливающееся движение циклонических вихрей с запада на восток вдоль природных границ воздушных масс и создает то, что обычный человек называет простым словом «погода».



*Створный знак Черная башня на острове Мудьюгский
у Березовского бара на Северной Двине*





*На вечернем «сроке». Гидрометеоролог Любовь Гладких
на ГМС Мудьюг-Остров в Белом море*



*Всюду — жизнь. На морской глубине она тиха
и таинственна, как сама вечность, а на арктической
суше порывисто торопится взять свое в краткие
летние месяцы...*







Полярная станция Марресаля

Свеча негасимая

Ломоносов торопился. Жизнь его догорала свечой. Мучительная болезнь сжигала быстрее, чем мысли и дела обретали осязаемые формы. Весь энциклопедический ум, весь опыт жизни, все свое поморское знание и практику юных лет он вкладывал в подготовку полярной экспедиции через ледовитые моря — от Мурмана до Тихого океана и далее. Обнимая разумом великое, ученый строил новую научно-методическую базу для осуществления задуманного.

«Среди российских морей Северный океан — пространное поле, где возвеличится российская слава, соединенная с беспримерной пользой, через обретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку.

Россия не обижена счастьем, силой и усердием. Она простерла свою власть до берегов Восточного океана, в пространстве которого открыла неведомые земли. Но из-за безмерной дальности, долгих и трудных путей сила державы на востоке умножается весьма незначительно. В освоении тех земель, равно как и в купеческом промысле с восточными народами, нет успеха. Все эти трудности могут быть прекращены открытием морского северного хода».

Ждет в заметенной снегами Коле командор Чичагов. Все мурманские звезды числены давно и точно. Прибыли лучшие торосовщики из промышленников новоземельских и со Шпицберге-



Всего столетие назад здесь было «белое пятно» географии

на. Зовет на нрд Полярная звезда, да нет еще команды отдавать швартовы и подымать якоря.

Пишет в Санкт-Петербурге академик, торопясь не упустить ни малейшей детали, ибо по юношескому опыту знает: даже мелкое упущение в плавании по Норманнскому морю — пагуба и смерть. Пишет инструкцию морским офицерам, придумывает инструменты для экспедиции, ищет нужных людей, сносится с инстанциями. Хлопотное дело — экспедиция...

«Россия, имея Северный океан, лежащий при исследованных берегах, только из-за льдов и стужи не продолжает своих важных и славных шагов, дабы достичь тех восточных берегов, где нет неприятеля и возможно обрести свои поселения и флот. Россиянам нужно предпринять договоренный морской путь не вокруг континентов Африки и Индии, но только пройти прямо в пространстве между 80-й и 65-й северными широтами. Нет страху ни от крутых, море похищающих вихрей, ни от ударов туч, корабли от воды отрывающих. В северных морях они нигде не примечены».

Свеча догорела, но строки, ею выхваченные из тьмы, вечны. Они стали арктическим завещанием Ломоносова, его напутствием грядущим поколениям покорителей Арктики.

«Нашим присутствием в тех водах и землях пресечется чужеземцам их путь и надежда. Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном...»

Быть посему!



*Монтаж метеорологического
аэрологического радиолокационного
вычислительного комплекса (МАРЛ) на
ОГМС им. Э. Т. Кренкеля*



*Установка автоматической
метеорологической станции
на о. Русский*



Полярная станция им. Э. Т. Кренкеля



*Руководитель Архангельского ЦГМС-Р,
доктор географических наук
Владимир Борисович Коробов*



*Момент, ставший историей. Монтаж
нового служебно-жилого модуля на ОГМС
им. Э.Т. Кренкеля (о. Хейса, ЗФИ)*



*Монтаж современного оборудования на станции им. Э.Т. Кренкеля во время
летней навигации специалистом Северного УГМС В. В. Шевченко*



Остров Домашний в архипелаге Северная Земля



Полярный исследователь Г.А. Ушаков заветал похоронить его на арктической корге полярной земли, нанесенной им на карту России





*На ОГМС имени Э.Т. Кренкеля (о. Хейса, ЗФИ). Человек и собака
идут по Арктике вместе. Когда-нибудь и ей, безродной дворняге,
бегущей краем истории, поставят памятник...*



Арктический туризм — в действии!



Запуски геофизических ракет в Арктике



Глава 2.

«За погодой наблюдать неусыпно...»

Гидрометеорологическая служба России в Арктике

Рукопожатие полярных станций

Гидрометеорологическая служба России ведет свой отсчет с 13 апреля (старый стиль) 1834 года, когда волей императора Николая I в Санкт-Петербурге при Корпусе горных инженеров были учреждены Нормальная обсерватория и ряд ее филиалов по всей России. Регулярные метеорологические и магнитные наблюдения с этого времени стали проводиться по единому руководству.

История полярных станций начнется почти полвека спустя. Их «идеология» и «концептуальное обоснование» не существовали до той поры, пока австрийский полярный исследователь Карл Вайсбрехт не положил им начало в 1875 году. Высказанные им на сей счет мысли подняли метео-



рологию на новый уровень развития и положили начало полярным станциям. Прославленный первооткрыватель ЗФИ считал Арктику ключом к изучению тайн и механизма сил природы. Исследование огромного региона не имело продуманного плана ни в одной стране мира и носило случайный характер, целиком завися от инициативы дерзких одиночек и удачи в поисках источников финансирования.

Распыленные силы. Впустую потраченные деньги. Потерянные жизни. Бессистемные результаты, дающие понятие о малом, но не ведущие к глубинному познанию великого. Вайпрехт понимал, что количественная работа в высоких широтах должна давать качественные результаты, для чего ее следует по-иному организовать, сделать системной и взаимосвязанной: «Цель будущих экспедиций и исследований должна быть более возвышенной, чем простое перечисление заливов, мысов и островов, чем достижение такой северной широты, до которой не удавалось дойти раньше», — говорил он.

Организация полярных экспедиций ни в коей мере не отрицалась, но наряду с этим Карл Вайпрехт предложил кардинально новый, имеющий практическую направленность принцип изучения высокоширотного региона — комплексные наблюдения, проводимые в течение года с помощью специально созданной научной сети обсерваторий-станций, пользующихся едиными инструментами и в одно и то же время. Унификация, синхронность, сетевой охват территории — как же все гениальное просто!

Блестящая идея австрийца была осуществлена семь лет спустя, когда в рамках Первой международной полярной экспедиции в Северном полушарии начали работать двенадцать станций и еще две — в Южном полушарии. Это событие известно нам как Первый международный полярный год.

Первые полярные станции в Арктической России были созданы на 72-й широте: на острове Сагастьрь в дельте реки Лены и на фактории Малые Кармакулы, расположенной на северо-западе Южного острова архипелага Новая Земля. Начальником Ленской станции был назначен штабс-капитан корпуса флотских штурманов Н.Д. Юргенс, а начальником Новоземельской станции — лейтенант К.П. Андреев. По программе Первого международного полярного года планировалась организация голландской станции на острове Диксон и датской — на мысе Челюскин. Но ледовая обстановка в Карском море выдалась крайне тяжелой, и суда экспедиций попали в годовой дрейф, правда, притом вели регулярные наблюдения. Надо заметить, что путь русских метеорологов на свои станции был тоже не из легких. Из Архангельска до Малых Кармакул они добирались 35 суток, а путь из Петербурга до острова Сагастьрь занял целых восемь месяцев!

Старейшая полярная станция России Малые Кармакулы работала ровно год. Ленская станция вела наблюдения 22 месяца. После завершения исследований по программе Первого МПГ деятельность метеорологов в Малых Кармакулах была прервана до 1896 года. С этого времени она до сих пор ведется непрерывно (за исключением 1920 года).

У станции Малые Кармакулы есть «младшие братья»: четыре полярные станции, основанные в дореволюционное время. Это станция Югорский Шар у восточного входа в одноименный пролив, станция на острове Вайгач, станция Марре-Сале (ныне Марресала) на западном побережье полуострова Ямал и станция на острове Диксон (северо-запад Таймыра). Все они приступили к работе в 1913-1915 годах и функционируют до сих пор (исключая станцию в Югорском Шаре, закрытую пятнадцать лет назад).

**«Наука легких
метеоров,
Премены неба
предвещай
И бурный шум
воздушных
споров
Чрез верны
знаки
предъявляй...»**

М. В. Ломоносов



Метеостанция Ручьи в Горле Белого моря, 1930-е годы



Арктические экспедиции часто заимствовали способ передвижения во льдах у поморов-зверобоев, 1920-е годы



Полярная станция на Диксоне была создана как база для вероятной зимовки русской Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана под руководством Б.А. Вилькицкого, шедшей на ледокольных транспортах «Вайгач» и «Таймыр». В июле 1915 года сюда доставили каменный уголь и материалы, оборудовали два жилых дома, баню, установили метеорологические приборы, а специалисты Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов поставили там радиостанцию, которая вышла в эфир 25 августа. Но суда ГЭСЛО в тот год в Арктике не зимовали, и станция была закрыта. Необходимость же в постоянных гидрометеорологических наблюдениях на Карском море существовала. Полярная комиссия Российской Академии наук успешно просила у властей возобновления деятельности полярной станции на Диксоне. В 1916 году сюда доставили оборудование и первый состав станции под начальством врача П.Г. Кушакова, участвовавшего в экспедиции Г.Я. Седова. Метеонаблюдения, начавшиеся 1 сентября 1916 года, через месяц стали регулярно передаваться по радио в Главную физическую обсерваторию в Петрограде. Эту работу прервали события Гражданской войны в России. Работа диксоновской станции возобновилась лишь в 1925 году и продолжается до сих пор.

Дальнейшее развитие полярные станции получили в советский период активного освоения Северного морского пути. Уже в 20-х годах, с оживлением плавания в Карском море, эти станции были объединены в единую сеть и действовали на всей морской трассе — от Земли Франца-Иосифа до Берингова пролива. Линия существующих полярных станций в двадцатых годах была дополнена открытием еще трех станций: в 1920 году — в Усть-Енисейском порту, в 1923-м — в Маточкином Шаре и в 1924 году — в Новом Порту на Обской губе.

Полярные станции, ледокольный флот и авиация стали теми тремя китами, на которых опиралось регулярное арктическое судоходство. В навигацию станции передавали судам и самолетам информацию о погоде и состоянии льдов, поддерживали радиосвязь, давали пеленги штурманам для определения точного положения в море и в воздухе.

В эти годы сложилась стандартная инфраструктура полярной станции. Этот силуэт арктического поселения сохранился по сию пору. Один или несколько жилых домов вмещают радиорубку и метеокабинет, неподалеку обычно ставят баню, дизельную («механку»), склады, гараж. В далекие легендарные годы на территории станции непременно ставился и собачник (или собачьи будки) для ездовых собак, кое-где обустраивали и сарай для содержания скота.

Источником энергии поначалу служили аккумуляторные батареи постоянного тока. Помещения отапливали дровами и углем. В конце 30-х годов появились первые ветроэлектрические агрегаты, а в 60-70-х годах энергоснабжение станций перевели на дизель-электрические агрегаты.

Штат полярной станции — начальник, один-два метеоролога, гидролог, от двух до четырех радистов, повар, механик (в первые годы — служитель, вычислитель или каюр). На крупных станциях к тому же работали врачи, аэрологи, актинометристы, магнитологи, специалисты по атмосферному электричеству, радиоволнам, биологи, геологи и экипажи легких самолетов. Как правило, это были сплоченные и дружные коллективы, где люди притирались друг к другу в общей работе. Да и вся Арктика тогда жила одной большой семьей: по радио сообщая отмечали праздники, передавали вести на Большую землю, проводили политинформации, знакомились, влюблялись, играли в шахматы, принимали роды и провожали в последний путь...

В октябре 1928 года на острове Большом Ляховском вступила в строй станция под руководством участника седовской экспедиции Николая Пинегина. В 1929 году на месте зимовки «Святого Фоки» в бухте Тихой на острове Гукера была открыта первая отечественная станция на архипелаге Земля Франца-Иосифа. Тремя годами позже на острове Рудольфа, на широте 81°48', появилась еще одна — самая северная в мире — полярная станция. В 1930 году в эфир



вышла полярная станция на Северной Земле, развернутая отважной четверкой первопроходцев под руководством Г.А. Ушакова на острове Домашнем. Время показало, что место на намывной косе острова было выбрано неудачно, поэтому в 1954 году станцию перенесли на остров Голомянный.

История этой полярной станции осталась в биографии Арктики одним из самых ярких примеров разумного героизма, коллективной спаянности, продуманности действий, давших потрясающий по своей эффективности результат. Действиями крошечной экспедиции, состоящей всего из четырех человек, в течение нескольких лет был нанесен на карту целый архипелаг, а полярная станция меж тем регулярно передавала в эфир метеоданные.

Открытие новых полярных станций планомерно продолжалось. В 1931 году начала работать станция на самом севере Новой Земли — мысе Желания. Станция на мысе Желания имела большое значение для развития морских промыслов, стала опорной базой для промышленников.

В 1932 году вышли в эфир станции в Русской Гавани, на Гыданском полуострове и на мысе Челюскин. Последняя была значительно расширена и двумя годами позже обрела статус объединенной гидрометстанции. Возглавил ее И.Д. Папанин, ставший позже руководителем первой дрейфующей станции «Северный полюс». Кстати сказать, с Папаниным на мысе Челюскин работал и будущий участник легендарного дрейфа Е.К. Федоров. Его имя сегодня носит полярная станция.

В 1933 году подала голос полярная станция Амдермы, разросшаяся до масштабов регионального управления гидрометслужбы, а в 1934 году начала работать полярная станция на мысе Стерлегова.

В восточном секторе Арктики сеть станций развивалась быстро, охватывая своим покрытием огромную территорию. К началу этого процесса (в 30-х годах) здесь действовали всего две станции, открытые на острове Врангеля и на мысе Шалаурова. В 1932 году открылись станции западнее Анабарского залива, в бухтах Нордвик и Тикси. В 1933 году заработали полярные станции на острове Четырехстолбовом в архипелаге Медвежьих островов, на мысе Шмидта и на крайнем востоке Чукотки, в поселке Уэлен.

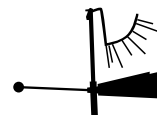
Станция в проливе Санникова, основанная на южном берегу острова Котельный Новосибирского архипелага, изучала пролив, его пригодность для плавания судов, до той поры ходивших только проливом Лаптева. Исследования дали возможность сделать при необходимости пролив Санникова вторым возможным проходом кораблей в этом районе плавания.

Полярная станция в одном из самых труднодоступных районов Арктики, на архипелаге Де-Лонга, позволила изучить его острова, лишь открытые, но так и не исследованные. Станция способствовала развитию полярной авиации и ее проникновению все дальше на север.

Практика строительства сети полярных станций создала первичную базу службы погоды в арктическом регионе России, сделав его более безопасным для освоения. Если на западе Арктики в 1933-1942 годах открылось около пятнадцати полярных станций, то в Восточной Арктике их число за тот же период увеличилось примерно до тридцати, причем проникли они и в такие дальние уголки региона, как остров Генритетты.

К рубежу 30-40-х годов сеть полярных станций в Арктической России насчитывала 75 единиц, в том числе в Баренцевом и Карском морях — 32, в море Лаптевых — 16, в Восточно-Сибирском море — 14, в Чукотском море и Беринговом проливе — 13 станций.

Война не обошла стороной советские полярные станции. Некоторые из них стали объектами нападений подводных лодок и десанта их экипажей.



26 июля 1942 года в Малых Кармакулах артогнем немецкой подводной лодки U-601 в течение 40-50 минут были уничтожены гидросамолет и ветродвигатель, сожжены два склада, двумя снарядами разрушено здание радиостанции.

Утром 8 сентября того же года подлодка U-251 в течение получаса вела огонь по полярной станции острова Уединения. Снаряды попали в жилой дом, в радиостанцию, в хозяйственные постройки. Но радиоаппаратура не пострадала. Станция продолжила работу.

18 сентября 1943 года подлодка U-711 разрушила выносную полярную станцию на острове Правды в архипелаге Норденшельда. Метеорологи, к счастью, успели укрыться в камнях. 24 сентября эта же лодка уничтожила полярную станцию в заливе Благополучия (более она не восстанавливалась).

В сентябре 1944 года к полярной станции на мысе Стерлегова подошли две подводные лодки «кригсмарине» и высадили десант. В три часа утра немцы окружили жилой дом станции, где находились зимовщики. Немцы настояли на передаче в Диксон всех положенных по расписанию радиogramм. Сигнал тревоги, переданный в одной из них, распознан не был. Здания полярной станции, разрушенные огнем субмарины, сгорели дотла. Пятеро сотрудников были увезены в плен.

12 августа 1944 года подводной лодкой U-365 судно «Марина Раскова» с работниками гидрометслужбы на борту было потоплено в районе остова Белого вместе с кораблями охранения. Погибли 362 человека. Это была самая крупная катастрофа военного времени в Арктике. Многие станции центрального сектора Арктики остались без смены...

Немецкие силы представляли собой реальную угрозу работе незащищенных полярных станций. Кроме того, немцы создали на самом западном острове ЗФИ — Земле Александры — свою постоянную метеостанцию и установили несколько автоматических метеостанций. Ведь информация о погоде и состоянии льдов приобрела стратегический характер. Оперативное и тактическое планирование военных операций в Арктике стало невозможным без учета погодных условий.

О присутствии немцев на ЗФИ стало известно лишь после войны, а в том месте, где базировалась их метеостанция, в 1952 году открыли третью по счету в архипелаге полярную станцию — Нагурскую. Через пять лет на Земле Франца-Иосифа, на острове Хейса, была открыта самая крупная здесь станция: полярная обсерватория Дружная, переименованная в 1972 году в обсерваторию имени Э.Т. Кренкеля. В 70-80-х годах она была крупнейшим исследовательским поселением на архипелаге. В 1959 году была открыта полярная станция на о. Виктория. А вот станцию на входящем в архипелаг острове Гукера в 1960 году закрыли из-за неудобного местоположения и постоянных проблем с источником пресной воды.

«Детские болезни» периода создания сети полярных станций со временем были успешно преодолены, технология их работы — отлажена, а научная работа в высоких широтах на базе стационарных условий разворачивалась в завидных масштабах. Статистика показывает, что в 20-е годы полярные станции покрывали, главным образом, бассейн Карского моря. В 30-е годы новые станции равномерно покрывали уже все арктическое побережье. В 40-е новые «полярки» осваивали самый тяжелый по льдам район пролива Вилькицкого и Северную Якутию.

В следующие десятилетия рост количества полярных станций диктовался максимальным развитием арктических исследований, проводимой аэрофотосъемки, геологической съемки, гидрографического изучения полярных акваторий. Информация о погоде была нужна всем летающим, плавающим и идущим, потому полярные станции в 50-е годы появлялись даже в самых труднодоступных уголках Арктики — на далеких островах Ушакова, Исаченко, Виктории, Жохова, в новых аэропортах Тадибеяха, на мысе Каменный, в Усть-Тарее.



С середины 50-х годов управление Главсевморпути начало постепенно передавать свои функции специализированным союзным ведомствам. Полярные станции перешли в ведение Главного управления гидрометслужбы при Совмине СССР. В 1973 году на базе четырех самых крупных районных радиометеоцентров были созданы управления гидрометслужбы. В составе Амдерминского управления было 15 станций, Тиксинского — от 22 до 25, Певекского — около 25. Самым крупным и знаменитым управлением было Диксонское, включавшее 34 полярные станции, в том числе самые северные и труднодоступные.

Отлаженная система работала как один большой, сбалансированный механизм: сеть из 105 советских станций была лучшей в мире. Но полярникам было уготовано новое испытание временем.

Распад Советского Союза повлек за собой обрушение стройной системы полярных станций, напрямую зависящих от снабжения своих потребностей Большой землей. Полярные станции стали закрываться в массовом порядке. Уникальные специалисты покидали Арктику, не видя перспективы и не находя достойного применения своим умениям и талантам.

Из 36 станций Диксонского УГМС в строю остались лишь 11, в том числе ОГМС имени Е.К. Федорова (мыс Челюскин), и имени Э.Т. Кренкеля (о. Хейса) и филиал АЦГМС-Р на острове Диксон.

«Имеющий терпение увидит восход», — гласит восточная мудрость. Трудные годы, а самое главное — время безнадежности, миновали. Полярные станции Арктической России начинают свое постепенное возрождение. Оно произойдет не сразу, потому что «сразу» здесь не бывает. В Арктике невозможны крутые маневры — инерция процессов слишком велика: словно огромный корабль движется во льдах, не имея шанса резко переложить руль, чтобы изменить направление.

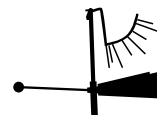
Шаг назад и — рывок вперед!

Гидрометслужба России в Арктике создала богатую и славную историю, наполненную коллективным подвигом и опытом освоения полярного бассейна. Деятельность этого колоссально-го предприятия охватила своим вниманием всю Арктику и после вынужденного отступления продолжает восстанавливать свои позиции в высокоширотном регионе, намереваясь взять здесь новые плацдармы.

Гидрометслужба России в Арктике — это ежедневный труд тысяч людей, для которых арктические города и поселки, затерянные в белом безмолвии побережья и на островах, стали местом работы, жизни и средоточием малой родины, шлющей в эфир свои сводки для Большой земли...

Жизнь продолжается. На существующих полярных станциях проводятся постоянные метеорологические наблюдения и климатические исследования. Сотрудники «полярков» собирают данные о состоянии погоды, о динамике атмосферных и аномальных явлений, о полярных сияниях.

Метеорологические наблюдения регистрируют пять главных величин окружающей среды: температуру воздуха, атмосферное давление, характеристики ветров, осадков и облачности. Эти данные ложатся в основу краткосрочных прогнозов погоды. Именно они способны заблаговременно предупредить о шторме и других опасных явлениях погоды. Синоптики регулярно получают информацию о пределах видимости, о ливнях и снегопадах, о зонах обледенения и турбулентности, о распространении электрически активных зон. Это знание обеспечивает, в частности, безопасность полетов в Арктике.



Аэрологические наблюдения, дающие представление о направлении и скорости ветра в различных слоях атмосферы, выполняются с помощью регулярного радиозондирования. Пуск метеозондов осуществляется синхронно, со строго ограниченными временными допусками, по гринвичскому времени.

Работа полярных станций с первых лет их деятельности стала необходимым условием для стабильного арктического мореплавания. На станциях ведутся регулярные наблюдения за динамикой колебания уровня моря.

Здесь собирают информацию о характере и интенсивности солнечной радиации, о содержании озона в атмосфере, измеряют параметры состояния окружающей среды. Примечательно, что на ряде полярных станций (на о. Белый, мысе Желания, в Маточкином Шаре, на о. Врангеля) в лучшие времена работали и специалисты-биологи, изучавшие природу арктических просторов.

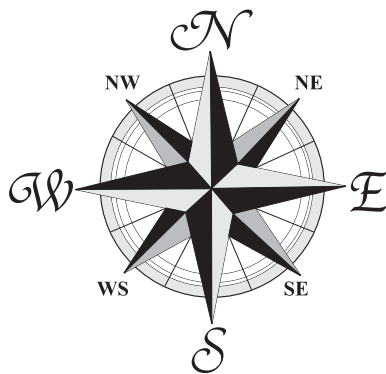
Россия возвращается в Арктику.

Об этом говорит работа научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов», которое каждую навигацию отправляется в арктические рейсы, доставляя смену зимовщиков и грузы на действующие полярные станции. О «Сомове» полярники сейчас говорят: «Пароход, который всю Арктику накормил». В трудные времена эта шутка была недалеко от истины... Да и сейчас НЭС «Михаил Сомов» доставляет все необходимое для законсервированных станций, которые решено вновь вводить в действие.

Восстанавливать в Арктике труднее, чем строить заново. Примером тому — полярная станция имени М.В. Попова, уничтоженная пожаром зимой 2001 года. Потребовались усилия трех организаций — «Полярного фонда» (основное финансирование), Северного УГМС (проект служебно-жилого модуля), «Модульных систем» (выпуск готовых модулей), — чтобы осенью 2002 года приступить к реанимации полярной станции. Первого декабря того же года она вышла на полный рабочий режим. В этой истории отрадно то, что создан не только прецедент восстановления сети полярных станций, но появился опыт этой нелегкой работы, требующей единой воли многих людей. И по такому принципу из века строилась вся Арктическая Россия.

**«Человеку
ничего не
оставалось бы
требовать у
Бога,
если бы он
научился
правильно
предсказывать
погоду».**

М. В. Ломоносов





Мыс Тегетгоф — визитная карточка Земли Франца-Иосифа — известен всем полярникам



Ледниковый период

Арктика скупа на звуки. Территория тишины надежно охраняется мерзлотой и беспредельностью. Здесь ты попадаешь в белое безмолвие ледникового периода. В мир стихий и — геологии...

Арктика, играя рельефом дна, поднимает горные хребты, пускает трещины впадин, двигает островами, угоняя их в морские безвестия, и с миллионолетнего разгона всаживает в ребра старой Гондваны острые скалы распавшихся архипелагов. Маленькая ледовая тюбетейка на самой макушечке крутится, как заводная, сбрасывая со своей карусели талые шлейфы. Ледники текут быстрыми ручьями. Моря-заливы мощным прибоем набрасываются на сушу и — отступают. Теплынь царит невероятная!

На широте Полярного круга буйствуют дремучие леса, складывая могучие стволы деревьев в каменноугольные толщи. На тонущем побережье в илстых складках рельефа — таинство рождения углеводородов, kloкочущих газами и пускающих по воде радужную пленку. В каменных толщах, вынесенных из магматических недр, растут металлические жилы, и тяжелые кристаллы усеивают склоны арктических хребтов.

Арктика, еще не имея имени, уже создает свои несметные богатства. Мир ее геологии полон звуков, но — пришло время тихой камеральной работы над собранным материалом...

Космический холод крепче сжимает шарик, и ледовая корона планеты нахлобучивается все глубже, съезжая вниз по меридианам. На арктических островах в ловушках остаются мохнатые гиганты, увенчанные мощными кривулинами бивней. Мерзлота убивает растительность. Пищевая цепочка прервана. Останки животных тысячелетиями тонут в жидком иле наслоений. Планетарная стужа слабеет, но вечная мерзлота остается владеть огромными землями и вширь и вглубь.

Красота этого мира девственна, первозданна и чиста, но оценить ее некому. Человек еще дик и слаб перед природой. Он — ее молодой проект. Беспокойство о пище, забота о тепле, нужда в постоянном кочевье за кромкой ускользающих льдов — это, кажется, все, что составляет смысл его жизни...

С развитием цивилизации обнаружился арктический феномен общества. Борьба за территорию вытесняла на Север менее воинственные или менее удачливые в битвах народы. Но именно здесь они явили чудеса стойкости и талант приспособляемости к жизни в жестоких условиях Арктики. Нигде в мире симбиоз дикой природы и человека не приобрел столь яркую выразительность.

Восходя на мерзлую реку ледника, ты шагаешь целиной четвертичного мира. Он всегда был таким — малозвучным, с крадчивыми шорохами и шумами. Потому так странно слышать почти домашнюю капель, играющую мелодию оттепели в мраморно-голубом гроте странствующего айсберга...



Архипелаг Северная Земля — одно из последних крупных географических открытий в Арктике



*Гости приехали! Пограничный дозор на полярной станции имени
Е. К. Федорова (о. Вайгач)*



*Чудеснейшее из мгновений зимовки. Доставка срочных грузов
на островные станции вне навигации — только вертолетом*



Диксон — снежной Арктики столица!



В островном аэропорту Диксона



Самые выносливые приборы в мире — метеорологические!



Гурий и пограничный знак в окрестностях гидрометстанции Диксона

Perpetuum mobile климата

Для бытового потребителя метеосводки суть ее — приготовление к завтрашнему дню: как одеться, взять ли с собой зонтик? Профессионал же согласует с этой сводкой рабочие планы на предстоящий день. Ему не нужны общие слова типа «местами дождь и слабый ветер». Ему нужна синоптическая карта приземных явлений погоды, по «кольцовке» он прочтет многое, получит ответы на те вопросы, от нерешенности которых постанывает душа.

Ему известны закономерности формирования погоды. Вечный двигатель климата — Солнце. Нагревая поверхность планеты, оно поддерживает круговорот погодных явлений. Именно Солнце приводит в движение механизм погоды, бросает в атаку циклоны, движет фронты, устраивает грозные артоналеты, бомбит Землю снегопадами и торпедирует дождями. Погода на Земле схожа своей непредсказуемостью с войной: действие доступно осознанию, но угадать исход его сложно. Никто не может с точностью указать, где и какой локальный выпад могут произвести воздушные массы Арктики. Прихотливые и капризные метеопроцессы вовлекают в поле своего действия



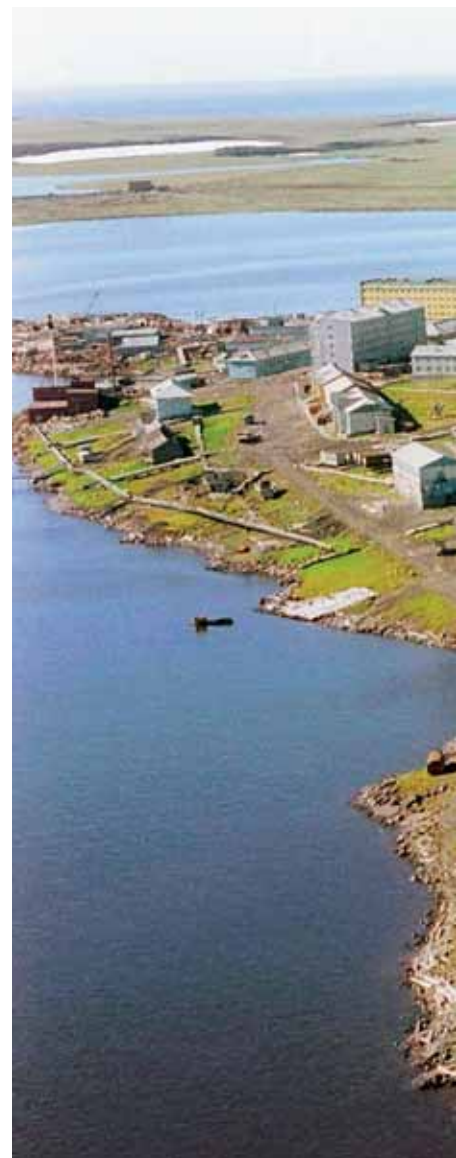
Гидрометстанция Диксона

тысячи километров, и это очень серьезные масштабы. Прогноз не стопроцентен, но, как правило, надежен.

Тем, кто трудится в Заполярье и Арктике, владение точным метеопрогнозом гарантирует успех и безопасность. Они хорошо знают цену нарьянмарской белизне, салехардской мгле, варяжским циклончикам, идущим «на фукса», певекскому южаку, магаданским «языкам» тумана, енисейской «черной пурге»... Фокусы погоды известны, но в какой момент великий маэстро вытащит черта из ступы или зайца из рукава?

Профессионал берет в руки синоптическую карту и критически итожит: в интересующем его регионе — стареющий циклон, который уже утратил молодой задор и агрессию на своих фронтах. На битву с антициклоном ему не хватит пороха. Он еще стоит в обороне насухо, без дождей, но уже скоро распадется и исчезнет. Можно идти, подвохов не будет...

Perpetuum mobile климата работает вне времени суток, и занавес облаков не означает перерыва в этом прекрасном спектакле планетарного бытия.



Ветеран Арктики, почетный полярник Н. М. Адамович

Парусом и пищалью

Дорога ясачной добычи и казацкой беды в Арктику проложена парусом и пищалью. Промышленный, купеческий и служилый люд правил на восход, трудом, торговлей и государевой властью открывая новые земли державы. Ледовитыми морями прирастала Русь!

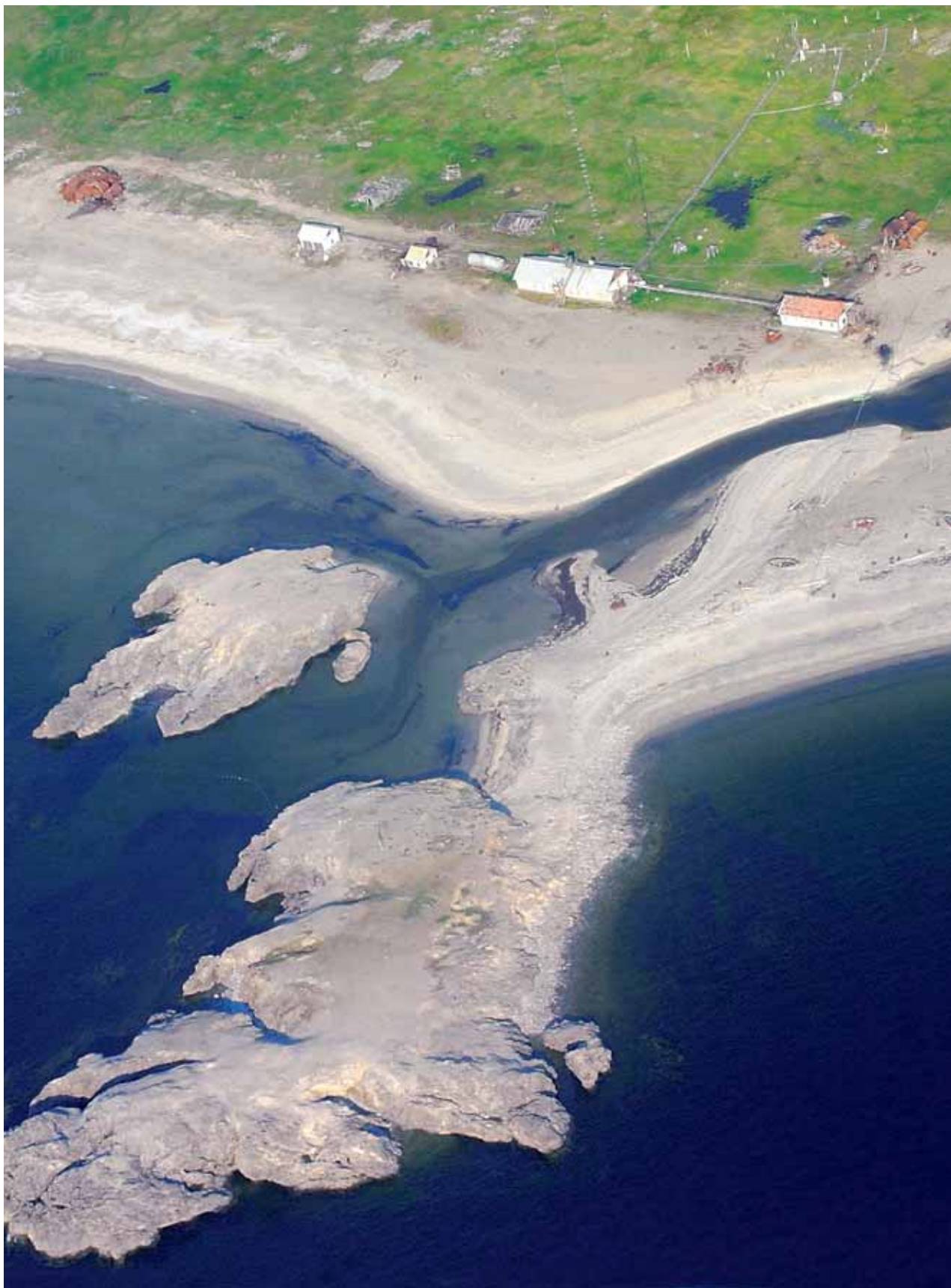
Это движение не было единым походом — оно рассредоточено по эпохам. Освоение Россией восточных пределов, «полуночных стран», начавшись в стародавние времена, не прекращалось никогда. Туда посылались военно-торговые экспедиции, которые годами торили путь на Печору, в Югру, в сибирские ханства, к «чукчам» и «юкагирам». Искали вольной жизни в трудах на свой страх и риск одиночки и ватаги, сплаваясь по рекам, хрипя от натуги на волоках, чтобы осесть на рыбных водах, в угодьях, богатых зверем. Стучали в тайге топоры — росли фактории и деревеньки, заимки и становища, крепостицы и остроги.



Остров Диксон. Здесь начиналась история Диксонского гидромета...

Мерзли, мерли, голодали, пропадали, терпели, добывали и теряли, верили и хоронили надежду... В диких лесах, на речных плесах, на морских лудах, в голых тундрах, на грозных островах, в коварных нагорьях и плато, в ледяных далях, коих еще не было ни на одной географической карте. Тысячи безымянных людей шли вдоль мерзлых берегов и полярными морями в неведомое. Русь не считала ни слез их, ни крови: лей — краев нет! На саях, в нартах, на кочах, дощаниках, в ботах и лодьях, пешком, «холодны и голодны, наги и босы» — вперед: за поживой, за познанием, за свободой и достатком. «Русский вектор», проложенный на Север усилиями поколений, формировал национальный характер, ту самую душу русского человека, которую умом сторонним не понять.

Этот ход нации — медленный, упорный, трудный, с успехами и поражениями, со взятием плацдармов и оставлением на разруху целых городов... Титанический процесс, во временном пространстве занявший целые века! Историческая тенденция. Ясная и простая: Россия идет в высокие широты. Этот поход, начатый парусом и пищалью, продолжается по сей день.



Полярная станция Белый Нос у пролива Югорский Шар



Арктические расстояния под силу только мощной и надежной технике



Сотрудник Северного УГМС Н. П. Русавук в служебном помещении полярной станции Белый Нос



Полярная станция Белый Нос на берегу Баренцева моря



Научно-исследовательское судно «Иван Петров» подает прощальный гудок родному Северному УГМС, уходя двинским фарватером в арктическое плавание к берегам Якутии



Aurora Borealis

В ревущую бурю человек на открытом пространстве беспомощен. Метель крадет ориентиры, плотно кутает их в саван пелены, выстегивает глаза стеклянной крошкой снега, жмет так, что идти можно, только налегая плечом, сквозь упругий и изматывающий поток ледово-воздушной смеси, не дающей возможности дышать и видеть. Неверный шаг — понесет, катая и кувырка, как лист. Потому звенящая морозная ночь с вуалью Млечного пути, брошенной на чистое звездное небо, кажется милостью свыше, отпущенной за терпение адских пыток...

В сумеречной тьме, словно разбавленной молоком света, исходящего от стылых сугробов, рождается очаровательная улыбка Арктики...

Тишина абсолютна. Даже звук дыхания нарушает целомудренную гармонию. Симфония цвета начинается с пробной волны — зеленоватой пастели, робко трогающей кристально-чистую палитру неба. Его музыка излучает изумрудный цвет, он растет, набирая густоту, силу и размах, и вот пелерина полярного сияния начинает разворачиваться, колышась под вселенским ветром.

От горизонта до горизонта проносятся стремительные импульсы света, вздергивающие складки космических драпир. Они живут и истекают переливающимися цветами, подобно хамелеону меняющими свой окрас от ало-рубинового до салатно-малахитового. Вихревое движение небесных занавесей, вальсирующие па невесомых спиралей, завораживающее скручивание световых рулонов... Невидимая чаровница танцует в ночи со светящимся платом божественной красоты. Ослепительно сияет ее огромная корона, литая из золота ионосферы. Пурпур марсовых песков уступает торжеству зеленого, являющего причудливые грани всем сторонам света.

В абсолютной тишине кажется, что в воздухе звучит потрясающий хорал — величественный, захватывающий, мощный. Но, вернувшись взглядом из-под хрустального купола сполохов на землю, видишь хмурого радиста и полную банку нервно смятых окурков. В эфире в этот час природного ликования — только пурга помех. Караваны радиogramм бесследно тонут в бушующем море Aurora Borealis...



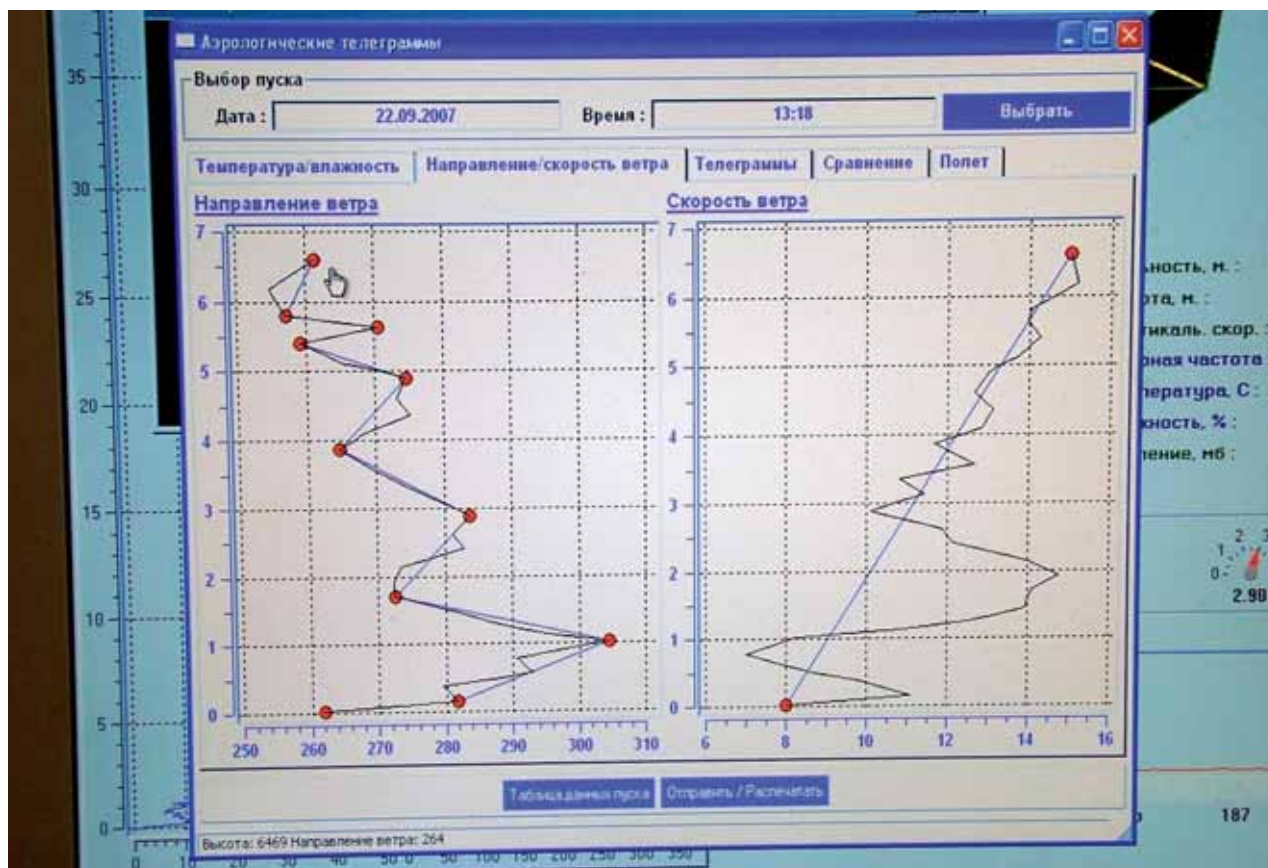
Арктические танки грязи не боятся. Они в ней тонут молча...



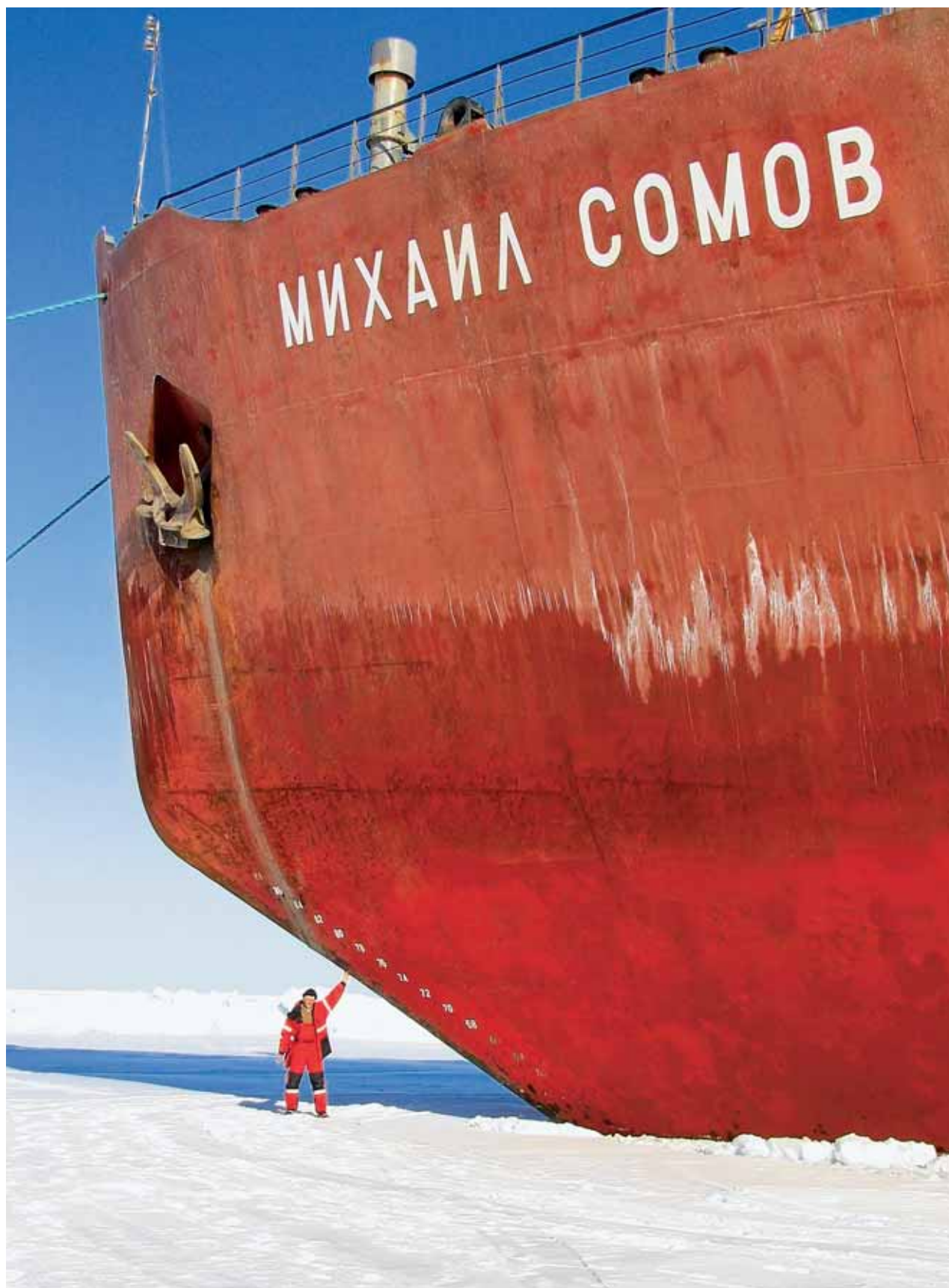
Редкая благодать колгуевского лета



Гидрометстанция Колгуев Северный в Баренцевом море



Полярные станции получают современное оснащение и новые технологии мониторинга погоды и окружающей среды



НЭС «Михаил Сомов» в высоких широтах шутливо рекомендуют так: «Пароход, который всю Арктику кормит!»

Урсус — белый медведь

Умка родился в полярную ночь в снежном наносе на восточном склоне сопки. Будущий хозяин Арктики был не больше и не краше городской крысы. Младенческим видом своим он не украсил бы рождественскую открытку.

В марте мир взорвался вкусным воздухом и ярким светом. После душной и тесной берлоги этот простор показался ослепительно прекрасным, и с этим чувством умка ступил на родные льды.

Когда умка повзрослел и остался один, вся полученная в детстве наука ему пригодилась. Он проживал свою медвежью жизнь, ведомый инстинктом и обстоятельствами, бродил паковыми льдами и мог бы притопать хоть на Северный полюс, лишь бы там была еда — вкусный и жирный тюлень или лакомая нерпа, полная замечательного сочного сала.

Белый медведь — великий ходок, арктический марафонец, который с легкостью одолевает сотни верст по любому льду: где не пройдет, там проплывет, не чуя минусового холода полярной воды. Он богатырски сложен, и тело его, наполненное пластами твердых и упругих мышц, не знает усталости.

Прыжок урсуса с места — дюжина метров. Его ярость — злоба танка на складе стеклотары: входя в дом через стену, он выходит через другую, оставляя после себя наполеоновое разорение. Варварство его изощренное, масштабное.

Хладнокровие хозяина Арктики легендарно, для него нет безвыходных положений. Он любопытен и флегматичен. Врагов в природе у него нет, а человек, почитающий законы Красной книги, нападает редко. Поединок охотника и белого медведя делает честным лишь одно обстоятельство — заряженная винтовка. На рожон, как бурого мишку, хозяина Арктики невязть...

В детстве, еще умкой, урсус и мать-медведица набрали на береговой поселок ипришли по пустой улице к магазину. Оттуда вкусно пахло, и выпшибить дверь маме не составило труда. Пробой вместе с замком вылетели на раз. Внутри нашли ящики со сгущенным молоком, а это лучшее медвежье лакомство. Медведица снесла крышку когтями, достала банку, хлопнула по ней лапой, сминая в лепешку, и слизнула сладкую жирную порцию. Умка, усвоив пример, тоже ударил лапой по банке и закричал от боли — слишком мало силы, слишком крепка оказалась банка! Тогда он положил «консерву» на крыльцо и с размаху хряпнулся на нее попой. И пошла сгущенка сзади на лапу да в пасть! И покатила банка за банкой... Но тут набежали громкие люди с ружьями, и пиршество свернули — пришлось улепетывать в родные ропаки...

Несколькими годами позже на безлюдном побережье повзрослевший умка набрел на старый склад человеческой еды. То были ящики, усыпанные стальными шипами, и медвежьи лапы не смогли справиться с ними. Урсус не успокоился, пока не разбил упаковку камнями, и не понюхал размазанную по лапам массу. Если б он умел читать, то прочел бы: «Щи с мясом и кашею, 48 порций. Ф. Азибер, С. Петербург, 1900». Не впечатлило...

За свою жизнь урсус немало протопал по ледовым просторам. Удачно охотился, жестоко дрался с сородичами, оставил потомство, повидал всяких дикушинок и лишь однажды неудачно повздорил с человеком.

Теперь в холле аэропорта хозяин Арктики смотрит, как мимо проплывают шумные льды пассажирских толп и, набитый опилками, сожалеет, что мама не научила его не спорить с человеком. Этот двуногий всегда прав...





*Арктика — гигантский углеводородный регион
со стратегическими запасами нефти и газа*



Амдерминская скрижаль Росгидромета



«Сдача сроков» специалистом Северного УГМС Н. А. Львовым в радиорубке ОГМС Амдерма





*Арктика — бездорожный край,
если в нем не работают авиация и флот*



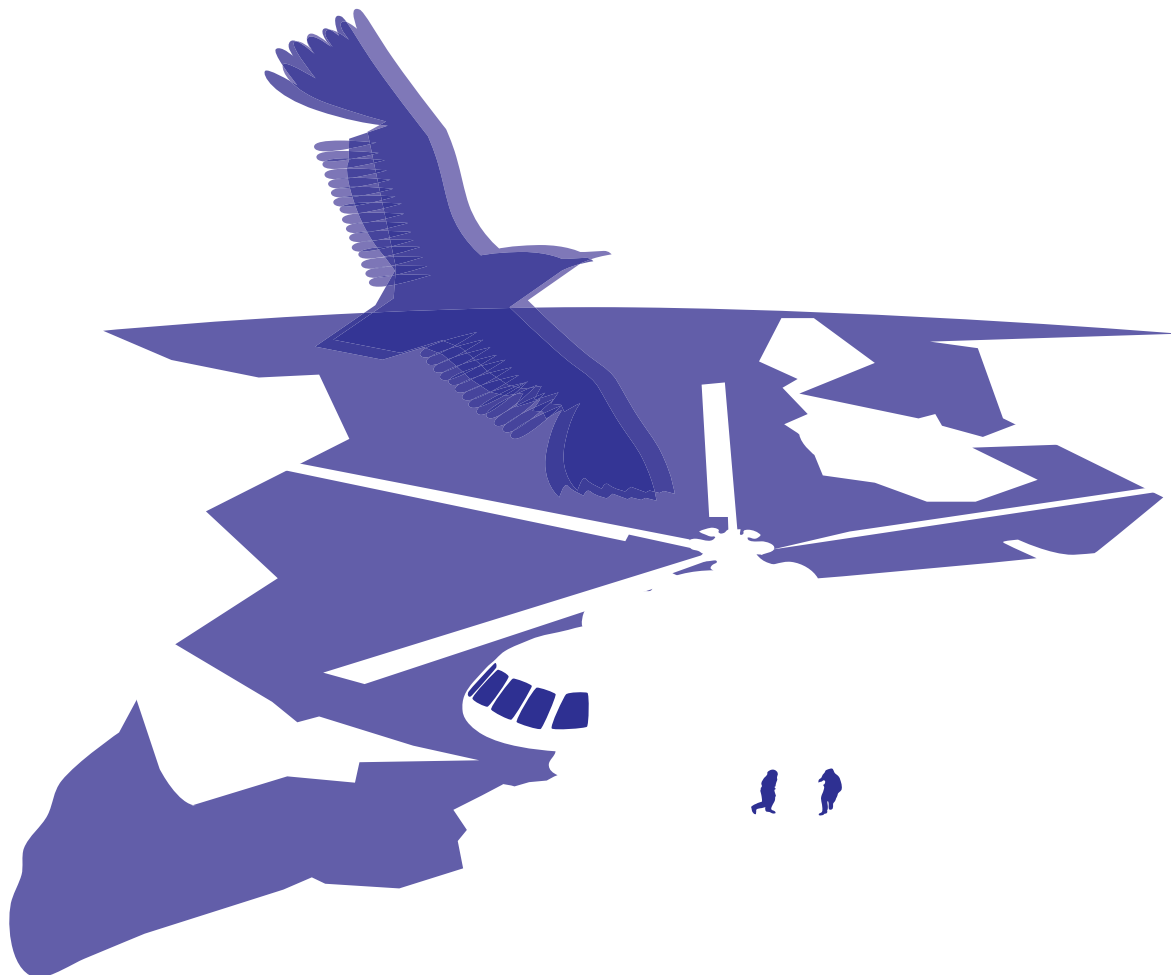
Таймырские пейзажи — одни из красивейших в Арктической России



Жизнь на голом камне



Полярная сова — гроза леммингов



Глава 3.

Арктическая робинзонада

Научное кредо Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) и краткая хронология арктического дрейфа

Лидер российской полярной науки

Это высокое серое здание, линкором стоящее на улице Беринга в Санкт-Петербурге, как-то теряется в городском ландшафте среди кричащей рекламы и остекления офисных муравейников. Но именно здесь задумываются и осуществляются самые дерзкие арктические проекты России, именно здесь ведется планомерная и методичная работа по изучению арктического региона. Это храм высокой науки, знающей цену экспедиционным мозолям...

Государственный научный центр под названием Арктический и антарктический научно-исследовательский институт сегодня является несомненным лидером российской полярной науки. ААНИИ, принадлежащий Росгидромету, — главный инструмент в комплексных ис-



следованиях полярных областей и механизм осуществления государственной политики в высокоширотных регионах. Вся его деятельность ориентирована на долгосрочное закрепление позиций России в этих регионах планеты.

История ААНИИ берет свое начало в 1920 году, когда была организована Северная научно-промысловая экспедиция для научно-технической поддержки и развития северных территорий, известная позже как Институт по изучению Севера. В пору становления Северного морского пути институту поручили гидрометеорологическое обеспечение мореплавания в арктических морях. Задача была решена путем создания сети полярных станций и упорядочиванием научных исследований.

Институт, занимая активную исследовательскую позицию, достойно представлял свою страну в проведении Второго международного полярного года в Арктике (1932-1933). Тогда в этой работе участвовали 92 полярные станции, включая 33 новых; было организовано 15 морских экспедиций, работавших на пространстве от Баренцева до Чукотского морей.

В 1932-1938 годах учеными Всесоюзного арктического института совместно с полярными летчиками, моряками и гидрографами были заложены основы уникальной, не имеющей аналогов в мире высокоэффективной системы научно-оперативного гидрометеорологического обслуживания мореплавания по Северному морскому пути. Составляющей частью этой работы стали регулярные полеты самолетов ледовой разведки над Северным Ледовитым океаном, а также плавание судов ледового патруля в морях арктического шельфа Сибири.

Учеными института сделаны интереснейшие арктические открытия и прогнозы. Например, в 1945 году океанолог В.Т. Тимофеев по данным температуры воды в придонном слое океана предсказал существование трансарктического подводного хребта. Позже экспедиция «Север» (1948-1950) в результате промера глубин Арктического бассейна сделала крупнейшее географическое открытие: дно океана представляет собой не равнину, как считали раньше, а обширную горную страну с высокими хребтами и разделяющими их глубокими котловинами.

Основной профиль деятельности института получил отражение и в его названии: с 1936 года он именуется Арктическим научно-исследовательским институтом (АНИИ). Добавив в конце 50-х годов к существующему еще один профиль деятельности, институт прибавил к своему названию и слово «антарктический». ААНИИ возглавил проведение регулярных советских экспедиций в Антарктике...

Развитие системы наблюдений в высокоширотной Арктике посредством дрейфующих станций, воздушных экспедиций «Север» (с 30-х годов), масштабных авиационных разведок по трассам Севморпути позволило институту решать широкий круг задач по освоению Арктики и укреплению обороноспособности нашей страны в арктическом секторе.

Интенсификация исследования Мирового океана в 60-е годы дала возможность создать уникальный научный флот и другие средства наблюдений. В свои первые экспедиции отправились НЭС «Михаил Сомов» и «Академик Федоров», начав тем самым свои легендарные арктические биографии. К концу 80-х годов флот ААНИИ насчитывал семь судов, проводивших широкомасштабные работы в Арктике, Антарктике и других районах Мирового океана. Имена выдающихся полярников не случайно присвоены кораблям флотилии науки. В этих именах — живая память о тех, кто посвятил себя освоению высоких широт.

**«И море тшится
уступить:
Колумб
Российский
через воды
Спешит в
неведомы
народы
Твои щедроты
возвестить...»**

М. В. Ломоносов



Легендарный пароход «Садко» готовится к арктическому рейсу, 1930-е годы



Зимовщики едут на полярные станции: «Штурмовать далеко море посылает нас страна!», 1930-е годы



Сегодня ААНИИ выполняет в Арктике и Антарктике фундаментальные и прикладные исследования и разработки в области гидрометеорологии, океанографии, климатологии, геофизики, водных ресурсов и охраны окружающей среды. Институт действует в интересах федеральных целевых и правительственных программ, работает по заказам Росгидромета, а также различных министерств, ведомств и организаций. Все, что касается современной Арктики, ее изучения и обустройства, имеет прямое отношение к Институту Арктики и Антарктики. И как бы ни были сложны проблема или загадка природы, ученые находят их оптимальное решение или убедительный ответ...

В составе ААНИИ — 21 подразделение. Среди наиболее значимых и известных — Высокоширотная арктическая экспедиция, Российская антарктическая экспедиция, Центр ледовой и гидрометеорологической информации, Центр полярной медицины, Инженерно-экологический центр, научно-экспедиционный флот, уникальный специализированный ледовый бассейн, научно-исследовательская и опытно-экспериментальная база (станции «Ладожская» и «Горьковская»), Мировой центр данных (МЦД) по морскому льду.

Каждый год институт снаряжает в Арктику около десяти экспедиций. Центральное место здесь занимают работы Высокоширотной арктической экспедиции (ВАЭ). В последние годы возобновлены работы дрейфующих станций «Северный полюс», выполняются масштабные экспедиции с использованием НЭС «Академик Федоров». Судно летом 2005 года самостоятельно, без ледокольной поддержки, достигло полюса в Арктике, а летом 2007 года в рамках МПГ и высокоширотной экспедиции «Арктика-2007» участвовало в уникальном спуске глубоководных аппаратов в точке Северного полюса.

Деятельность ААНИИ базируется на обширных массивах комплексных наблюдений за льдом, океаном, атмосферой, геофизическими и другими процессами, накопленных с начала XX века. Они организованы в виде автоматизированных справочных систем.

Обширный материал, собранный арктическими экспедициями, стал фундаментом исследований в области полярной метеорологии, аэрологии, геофизики, океанографии. На его основе созданы многочисленные атласы, пособия, издана серия монографий. Анализ полученных данных помог сделать ряд крупных научных открытий в Центральной Арктике. С их помощью созданы первая карта рельефа дна Северного Ледовитого океана и новейшие магнитные карты Центральной Арктики, изучена структура вод и льдов океанского бассейна и арктических морей. Учеными исследована структура и динамика происходящих там атмосферных процессов, созданы и сделаны важнейшие научные обобщения относительно изменения во времени элементов земного магнетизма, восстановлена геологическая история дна Северного Ледовитого океана.

Будни институтской жизни — работы по гидрометеорологическому обеспечению морской деятельности на основе системы наблюдений, включающей полярные гидрометеорологические станции, космические аппараты, морские суда, автоматические средства наблюдений.

Созданная ААНИИ «Автоматизированная ледово-информационная система для Арктики» (система «Север») предоставляет фактическую и прогностическую информацию по ледовой обстановке и метеоусловиям в Арктике и полярных морях. Она необходима для принятия оптимальных управленческих решений тем, кто сегодня работает в возрождающейся Арктической России.

Освоение нефтегазовых ресурсов на шельфе арктических морей привело к созданию и развитию Институтом Арктики и Антарктики новых технологий по исследованию ледовых условий в шельфовых зонах, а также технологий обеспечения специализированной гидроме-



**«Когда по
глубине
неверной
К неведомым
брегам пловец
Спешит по
дальности
безмерной,
И не является
конец,
Прилежно
смотрит птиц
полеты,
В воде и
в воздухе
приметы...»**

М. В. Ломоносов

теорологической информацией деятельности в прибрежных районах. ААНИИ в рамках масштабных энергетических проектов по заказу крупнейших российских и зарубежных компаний выполнил большой объем исследований и работ в арктических, дальневосточных, Балтийском, Каспийском и Азовском морях. Результатом этих работ стала разработка таких объемных, серьезных проектов, как Штокмановское газоконденсатное месторождение, Приразломное нефтяное месторождение, проекты «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Сахалин-5», строительство Североевропейского газопровода.

ААНИИ тесно сотрудничает с развитыми зарубежными странами и является мировым лидером в области полярных исследований и информационного обеспечения деятельности в Арктике и Антарктике. Научно-исследовательские работы ААНИИ позволяют создавать конкурентоспособные наукоемкие технологии и инновационные продукты. Институт разработал и успешно реализует научную программу участия Российской Федерации в проведении МПГ 2007-2008 гг.

Благодаря мощной поддержке государства, а также знаниям, опыту и энтузиазму сотрудников ААНИИ по праву занимает место ведущей организации в отечественных исследованиях, проводимых в полярных областях, что способствует не только решению научных задач, но и укреплению международного авторитета России.

«А ты не дрейфь — дрейфуй, полярник!»

Особая гордость ААНИИ — организация дрейфующих станций, ставших настоящей визитной карточкой института. Полярник на льдине — это профессия смелых романтиков, убежден российский обыватель. В этом есть доля истины, но в большей степени, чем романтика, в этих людях присутствуют трезвый прагматизм и нацеленность на решение поставленных задач. Чтобы эти задачи были решены правильно и в срок, каждую экспедицию следует организовать и обустроить, учтя все до мелочей. В этом принимают участие все — от директора института до кладовщика. Приглашают к участию и полярных капитанов, а также ветеранов Арктики.

Организация экспедиции — живое дело с миллионами деталей и нюансов, с нервами и горячкой, с поисками необходимого и «оккамовой бритвой», сбрасывающей на перрон тюки и ящики «перегруза». Что бы ни случилось, какие бы кошки ни бежали через дорогу, экспедиции с набережной Фонтанки, а ныне с улицы Беринга всегда отправлялись в высокие широты в срок.

Даже беглому взгляду на хронологию дрейфующих станций «Северный полюс» открывается потрясающая картина человеческого упорства и научного подвига, созданная на полотне Арктической России.

21 мая 1937 года начался дрейф первой научной станции «Северный полюс-1» под руководством И. Д. Папанина и в составе П. П. Ширшова, Е. К. Федорова и Э. Т. Кренкеля. Экспедиция, заброшенная на льдину с воздуха, длилась девять месяцев, проделав за это время путь длиной более 2000 км. Папанинцев сняли с разрушающейся



льдины 19 февраля 1938 года в Гренландском море ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман». А 15 марта полярники с триумфом были встречены в Ленинграде.

Война в Арктике не только погасила маяки, но и прервала череду задуманных экспедиций на дрейфующих льдах. Опыт папанинской четверки был использован лишь двенадцать лет спустя. Тогда, весной 1950 года, в рамках очередной высокоширотной воздушной экспедиции была произведена высадка секретной дрейфующей станции «СП-2». Считается, что станция, кроме научных задач, выполняла секретный проект по поддержанию обороноспособности Арктики (ей было дано и второе, неафишируемое название: «Точка-36»). Она начала работу 1 апреля 1950 года к северу от Берингова пролива и прекратила свою деятельность 11 апреля 1951 года.

В начале апреля 1954 года были созданы сразу две станции: «СП-3» и «СП-4». Первая из них начала работу 9 апреля 1954 года между островом Врангеля и Северным полюсом, а закончила ее 20 апреля 1955 года. Станция «СП-4» приступила к исследованиям 8 апреля 1954 года к северу от острова Врангеля. В течение трех лет три коллектива зимовщиков, сменяя друг друга, жили на одной и той же льдине-долгожительнице. Она пересекла весь Северный Ледовитый океан, пройдя около 7000 км.

Исходной базой дрейфующей станции «СП-5», начавшей работу 21 апреля 1955 года, был порт Тикси — уже опробованная стартовая точка экспедиций. Общая продолжительность дрейфа составила 17 месяцев.

Льдина для станции «Северный полюс-6» была найдена с воздуха 15 апреля 1956 года. В 330 км к северу от острова Врангеля выбрали ледовый остров, длина которого составила 14 км, ширина — около 11 км, а толщина — от 9 до 12 метров. Эта станция приняла активное участие в программе Международного геофизического года. Ледяной остров оказался весьма долговечным. На нем смогли поработать четыре смены зимовщиков.

Оборудование и приборы для станции «СП-7», опиравшейся на базу в Тикси, доставляли частично со станции «СП-4», закончившей к 1957 году свой трехгодичный дрейф. Первая группа зимовщиков высадились на льдине 23 апреля 1957 года. Дрейф льдины проходил вдоль побережья Канадского арктического архипелага, где до этого не дрейфовала ни одна советская станция. Станция прекратила свое существование 11 апреля 1959 года в двухстах километрах от берегов Гренландии.

Дрейфующая станция «СП-8», открытая 27 апреля 1959 года, начала свой путь в 300 км северо-восточнее острова Врангеля. Дрейф представлял особый интерес: от острова Врангеля льдину понесло к Канадскому арктическому архипелагу, и она прошла через полюс относительной недоступности. Станция провела трехгодовой цикл научных наблюдений силами трех смен зимовщиков и завершила работу 19 марта 1962 года. Эта экспедиция уникальна тем, что 5 апреля 1960 года впервые в истории арктических полетов на дрейфующие льды совершил посадку четырехмоторный турбовинтовой грузовой самолет АН-10. Уже следующей весной большую часть работ по переброске грузов на лед взял на себя этот тип «воздушных грузовиков».

В конце апреля 1960 года первая группа полярников «СП-9» высадились восточнее островов Де-Лонга, но только 28 апреля 1960 года стал днем официального открытия станции. В ноябре ледовый аэродром был уничтожен подвижками льда. 29 марта 1961 года станция была закрыта.

Высадка полярников станции «СП-10», открытой 17 октября 1961 года, впервые в истории «Северных полюсов» была осуществлена морской экспедицией. Атомный ледокол «Ленин»



Прощай, земля! Здравствуй, Арктика! 1930-е годы



Краткий митинг перед отходом парохода «Г. Седов» в полярное плавание, 1930-е годы



доставил полярников и грузы из Мурманска на льдину севернее острова Врангеля. Вторая группа зимовщиков прибыла туда 23 октября 1962 года.

Состав дрейфующей станции «Северный полюс-11» в апреле 1962 года был высажен на льдину в 800 км севернее острова Врангеля. Дрейф «СП-11» начался 16 апреля 1962 года. Во время 370-дневного дрейфа станции льдина ломалась несколько раз, и полярникам постоянно приходилось менять дислокацию. В итоге им удалось проработать лишь одну смену, после чего станцию эвакуировали.

Открытие станции «СП-12» состоялось 30 апреля 1963 года. Зимовщиков здесь было всего лишь десять человек, меньше, чем на любой другой станции. За время дрейфа поработали две смены полярников.

К концу 1964 года станция «СП-12» ушла далеко на северо-восток, и снять зимовщиков было уже невозможно. Тогда решили создать в районе дрейфа «СП-12» станцию «СП-14». Это давало возможность использовать аэродром новой станции для эвакуации людей с «отработавшей» льдины. «СП-12» закрылась 25 апреля 1965 года.

Зимовщики станции «СП-13» были высажены на лед 22 апреля 1964 года в 510 км к северо-востоку от острова Врангеля. Здесь проработали три смены полярников. В общей сложности научная лаборатория находилась в Арктическом бассейне в течение трех лет. Начиная с середины ноября 1966 года, она на протяжении четырех месяцев дрейфовала в непосредственной близости от Северного полюса.

1 мая 1965 года начала работу «СП-14», дрейфовавшая в северо-западном направлении. Она прошла из Чукотского в Восточно-Сибирское море, но уже 15 мая льдина раскололась, поставив продолжение дрейфа под угрозу. В конце ноября 1965 года льдина подошла к острову Жаннетты, уперлась в его берег и начала колотиться. В этот момент на льдине оставалась лишь аварийная группа из девяти зимовщиков. Вскоре льдина со станцией врезалась в остров Генриетты и раскололась. Полярников эвакуировали вертолетом. В условиях полярной ночи он сделал двенадцать рейсов. Станция закончила работу 12 февраля 1966 года.

Станция «СП-15» открылась 15 апреля 1966 года. Здесь отработали две смены полярников. Дрейф закончился 25 марта 1968 года. Станция впервые в истории ледовых дрейфов прошла вблизи Северного полюса: 4 декабря 1967 года от лагеря на льдине до географической точки полюса было всего 1,2 морской мили. Полярники водрузили над Северным полюсом флаг СССР и оставили бутылку с запиской. Когда-нибудь ее выловят и пришлют по указанному в записке старому, советскому, адресу ААНИИ: г. Ленинград, Фонтанка, 34, Арктический и антарктический НИИ...

История скупа на факты...

Дрейф станции «СП-16» начался 10 апреля 1968 года в 800 км севернее острова Врангеля. Здесь благополучно отработали четыре смены полярников.

**«Иное небо там
и новые светила,
Там полдень
в севере, ина в
магните сила.
Бездонный
Океан травой,
как луг, покрыт;
Погибель в ночь
и в день со всех
сторон грозит.
Опасен вихрей
бег, но тишина
страшнее,
Что портит в
жилах кровь
свирепых ядов
злее».**

М. В. Ломоносов



«СП-16» имела счастливую судьбу долгожительницы, повторив рекорд многолетия станции «СП-6». Полторы тысячи суток дрейфа «СП-16» — это рекорд в истории исследования Арктики с помощью дрейфующих станций.

К весне 1972 года станция «СП-16» отдрейфовала в район, куда еще никогда не заносило советские станции на льдинах. Для эвакуации зимовщиков был построен воздушный мост длиной в пять тысяч километров от берега. Полярники возвратились в Ленинград 28 марта 1972 года.

Станция «СП-17» начала исследования 18 апреля 1968 года. Через год льдина ушла в приполюсный район. На станции сменилось два коллектива полярников. Но уже в октябре 1969 года второй их состав пришлось эвакуировать со станции, находившейся тогда в Западном полушарии, в 350 км от Северного полюса.

Еще весной 1968 года для очередной экспедиции ААНИИ — «СП-18» — летчики подыскали на севере Чукотского моря целый остров: ледяное поле длиной 13,5 км, шириной 7 км и толщиной приблизительно 20 м. Девятого октября 1968 года на плавающий остров, находившийся в то время в 600 км к северу от острова Врангеля, высадили полярников. Их высадка второй раз за историю дрейфующих станций производилась с крупных морских судов: ледокола «Ленинград» и дизель-электрохода «Амгуэма». На «СП-18» отработали четыре смены полярников, после чего станция была закрыта.

Для «СП-19» был найден ледяной остров, имевший толщину 30 м и площадь в 100 кв. км. Она начала работать 7 ноября 1969 года в 1000 км от Большой земли, к северо-востоку от архипелага Де-Лонга. Команду станции составили молодые полярники во главе с А.Н. Чилингаровым. В ночь на 5 января 1970 года произошел разлом льдины, и она села на мель вблизи островов Де-Лонга. Часть ледового острова была раздроблена на небольшие обломки, многие из них перевернулись. В середине марта 1970 года участников дрейфа вертолет перекинули с одного из обломков на основную льдину. Станцию «СП-19» создали заново, и новая смена начала наблюдения на ней 29 октября 1970 года. 28 июня 1972 года впервые за всю историю советских арктических исследований ледяной остров с полярниками прошел непосредственно через точку Северного полюса.

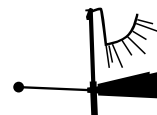
Открытие станции «СП-20» состоялось 22 апреля 1970 года. Отправная точка ее дрейфа находилась в 800 км к северу от острова Врангеля. В то время впервые в истории советских арктических исследований в Северном Ледовитом океане одновременно дрейфовало четыре станции.

Дрейфующая станция «СП-21» начала действовать в 400 км к северу от острова Врангеля 30 апреля 1972 года. Поначалу в дрейфе участвовали девять человек, но позже в связи с расширением программы научных наблюдений коллектив пополнился группой аэрологов и гляциологов. Станция закончила свою деятельность 17 мая 1974 года.

Высадка «СП-22» на массивный айсберг площадью 10 кв. км была произведена в 1973 году с ледокола «Владивосток» и дизель-электрохода «Капитан Кондратьев». Здесь отработали две смены полярников.

Станция «Северный полюс-23» была открыта 5 декабря 1975 года.

О деятельности некоторых станций сохранилось немного сведений. Их история не была драматичной и не блистала рекордами. Это косвенно подтверждало умение полярников выбирать подходящие ледовые поля для устройства станций, свидетельствовало о безупречной технологии снаряжения дрейфующих станций и о классической школе дрейфа, сформировавшейся за сорокалетие богатой практики посылки экспедиций на плавающие льды.



Хронология успешных станций коротка и скупа на факты, достойные широкого внимания. Знаем, что «СП-24» была открыта 25 мая 1978 года в Баренцевом море, у северо-западного берега Новой Земли. «СП-25» существовала с 10 апреля 1981 года по 1984 год. «СП-26» и «СП-27» работали с 1983 по 1987 год. «СП-28» дрейфовала в 1986-1988 годах.

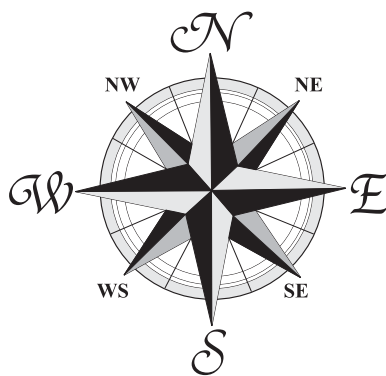
В 1987 году состоялся высокоширотный рейс атомного ледокола «Сибирь» с многоцелевой научной экспедицией на борту. Атомоход снял с дрейфующей льдины состав научной станции «СП-27», с его участием была открыта станция «СП-29» (1987-1989). Потом ледокол направился к Северному полюсу и достиг его с научными целями.

Дрейфующая станция «СП-30» действовала в 1987-1990 годах. Последняя станция, организованная Советским Союзом в 1987 году, «СП-31», была закрыта в июле 1991 года. История ледовых дрейфов прервалась почти на двенадцать лет! Эта цифра точно очерчивает рамки арктического безвременья в России...

Государственный флаг над первой российской дрейфующей станцией новой России, «Северный полюс-32», был поднят 25 апреля 2003 года. Без малого через год, 6 марта 2004-го, полярников пришлось оперативно снимать с распадающейся льдины двумя вертолетами: подвижки льдов вызвали разрушение сооружений станции. Тем не менее, тогда стало ясно, что Россия вновь взяла в свои руки Арктику. Это подтвердила организация дрейфующей станции «СП-33», начавшей свою деятельность в сентябре 2004 года и завершившей ее 6 сентября 2005 года.

Еще одним подтверждением этой тенденции стал дрейф «СП-34», открытой 19 сентября 2005 года. Станция продрейфовала более полутора тысяч километров и завершила работу в Арктике 29 мая 2006 года. Пятнадцать полярников и около 170 тонн грузов со станции снял ледокол «Ямал». На смену этой станции пришла «СП-35», начавшая свою вахту в Арктике 21 сентября 2007 года...

Возрождение практики организации дрейфующих станций стало ярким свидетельством возрождения Арктической России. Тому, кто знает непростую историю этого региона, не надо объяснять, что после небольшого спада в освоении полярного мира всегда следует значительный подъем, суть которого — развитие арктических побережий. Тому — быть...





*Белое безмолвие. Снежное безлюдье. Безучастное равнодушие ледяных просторов...
Нужно иметь смелое сердце и твердую цель,
чтобы пробиться сквозь эти дали за пределами Ойкумены*



*Полярная станция им. Стерлегова
на побережье Карского моря*



*Связь с Большой землей. Начальник полярной
станции мыса Стерлегова С. Ю. Зеляков и сотрудник
Северного УГМС Н. П. Зелякова*





Красота Арктики покоряет с первого взгляда: не влюбиться невозможно...



Полярная станция Сопочная Карга в Енисейском заливе

Искусство ждать

Умение ждать — арктическая добродетель. Оно необходимо полярнику не меньше, чем хладнокровие и готовность к лишениям. Это настоящее испытание для деятельных натур, когда обстоятельства приколачивают к месту, обрекая на потерю времени. И не эта утрата выводит из себя, сжигая нервы, неопределенность — вот что заставляет даже сильных людей невыразимо страдать и загнанным зверем метаться в клетке. Но Арктику об колено не сломаешь....

Причин для ожидания, в основном, две: нет погоды и нет транспорта. Прибита к земле туманами авиация. Замкнули ледовые уста моря, не пуская хоженной трассой суда. Сумасшествует эфир, взбаламученный чертопляской магнитных бурь. И человек вдруг ощущает себя ничтожным, ненужным, слабым и потерянным.



Щетина инея на «волшебном яблоке» гелиографа



Полярные станции — центр притяжения тундровой жизни

В лучшем случае он проходит через ожидание как через возможность побыть одному в хоральном торжестве стылых равнин, коронованных зубцами дальнего синегорья, обретая время для глубоких раздумий. В худшем — наглухо запирает себя в тесные рамки ожидания, в котором нет и щелочки для почтового голубя надежды.

Для новичка в Арктике это — серьезное испытание, для «старожила» — дело привычное. Последний знает, как бороться с бездельем, о чем завести долгую беседу с товарищем по маяте. Занимает руки работой, голову — чтением или думами, ноги — прогулкой, рот — табаком или просто дремлет, дробя часы и сутки на неспешный распорядок жизни. Человек берет пример с природы Заполярья: ей приходится много ждать в обморочном небытии морозов, чтобы в короткое лето взорваться яростью торопливой жизни.



*Арктика и в XXI веке ждет своих первопроходцев:
добро пожаловать без обещаний любить и жаловать!*





Памятная доска, установленная в честь 50-летия
первопроходческой экспедиции Г.А. Ушакова на архипелаге
Северная Земля



Полярная станция на о. Голомянный



*Сотрудник Северного УГМС А. В. Тарасов в радиорубке:
«Остров Голомянный на связи!»*



Полярная станция Тамбей на полуострове Ямал

Романтика

Натура людская ищет преодоления.

Человечество тысячелетия провело в войнах, и лишь годы — в мире.

Цивилизации свойственна агрессия созидания, беспокойная потребность в переустройстве мира. Homo sapiens ничего не менял в себе, когда продвигался в Арктику. Она сама отесала лихой народец, ринувшийся в высокие широты искать себе добычи, а государю — славы. Верх этой эволюции — полярник.

Это звание обозначает не место жительства и даже не профессию, а состояние души и образ мыслей, в которых заключены ежеминутная готовность помочь другому человеку, привычка думать наперед, гармония с природой. Душа полярника надежно утеплена романтикой от сквозняков житейских вьюг и державных бурь. Эта романтика — защитный слой, выросший в течение лет и ороговевший до твердости брони. Под этой броней бьется сердце, способное любить и быть преданным избранному



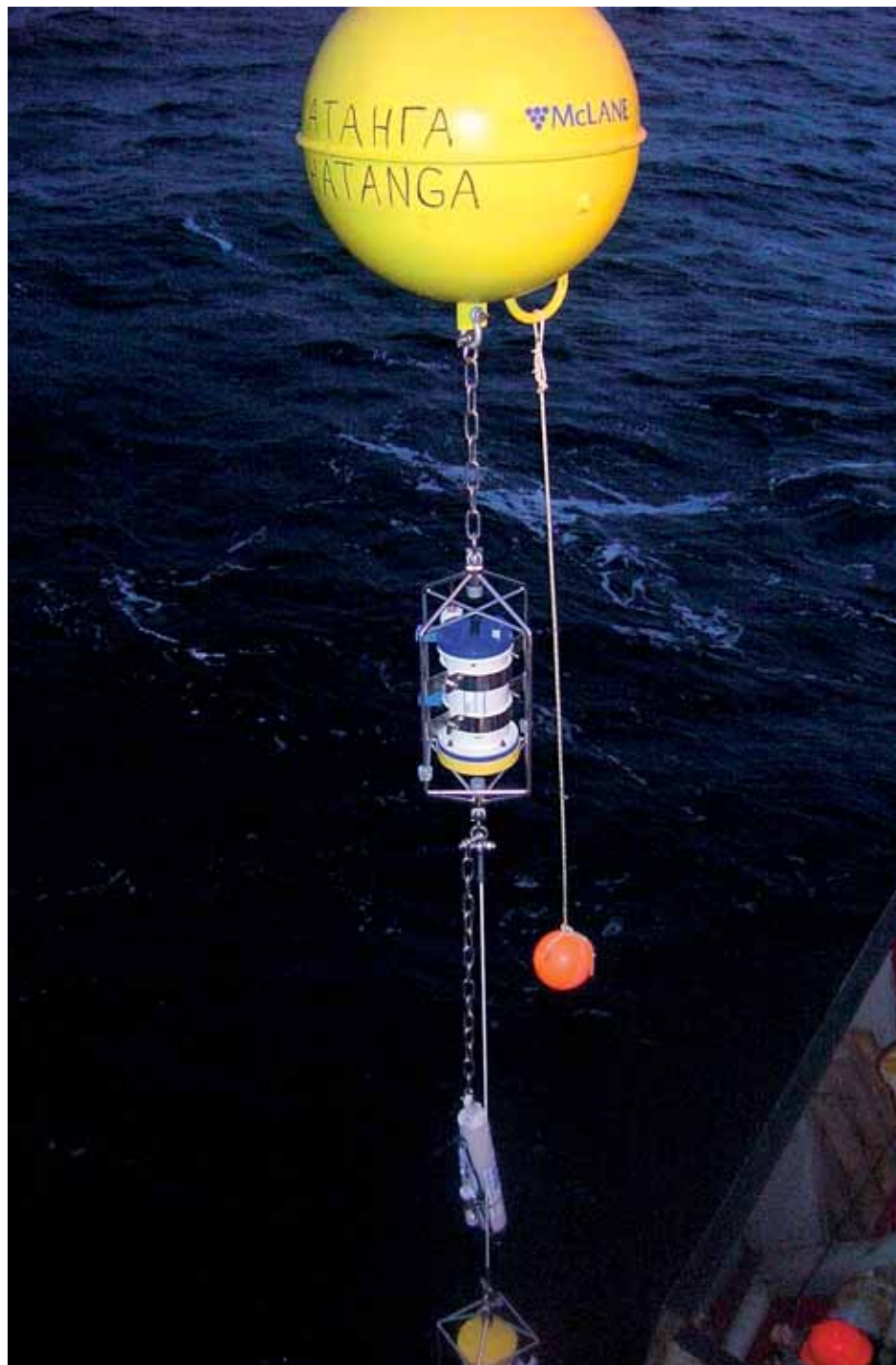
Виктор Золиков, начальник полярной станции Варандей

делу. Поэтому полярник никогда не бросит Арктику. Он не бросал ее, когда за работу здесь платили длинным северным рублем. Не предавал (вынужденно или по судьбе), когда обнищали и обезлюдели высокие широты России.

Романтика Арктики — вековой иммунитет зрящих духом, дальновидных сердцем, готовых положить судьбу свою на общее благо. Государство веками, с переменным успехом, то продвигаясь, то отступая, шло в высокие широты, не хороня мечту обрести землю обетованную во льдах и обжить златокипящее море-окиян. Стране было трудно, да и сейчас нелегко на этом пути, что же говорить о простом человеке, которому на сей земле дарован совсем не век юдоли... Человек клял это ледовое безбрежье, оставлял на время забытый Богом угол на произвол судьбы, но скорбеть о той земле сердцем продолжал и болеть заполярными краями будет всегда. Это неизлечимо и необъяснимо. От этого не умирают, но, как любовью, могут мучаться всю жизнь. Романтика Арктики берет человека в кулак и жмет так, что только слезы текут на райский песочек субтропиков...



Самая северная точка архипелага Новая Земля — мыс Желания



*Морской зонд уходит
на рабочую глубину*



Человек в Арктике тысячелетиями приспосабливался к суровым условиям региона, создавая здесь жизнь, универсально приспособленную к суровым условиям Заполярья



На домашнем ковре родной тундры

Ледокольный колокол

Из чего растет морская романтика, знает только парусная эпоха. Тяжелая, опасная, ушедшая и теперь почти непонятная. Каторжный ручной труд, примитивная навигация, гадательная метеорология, скотский быт, до жестокости жесткая дисциплина, скверная еда... Почему так светло и тожественно бывает на душе при виде полных парусов, нанизанных на штыки мачт? Потому что ты — на берегу и, в общем-то, не знаешь разницы между альковым и койкой, меню и пайкой, благовестом и битьем рынды.

Парус был честным работягой, немногословным в деле... Великая трасса полярных мореходов, Северный морской путь, арктическая национальная морская магистраль России — у этой торной дороги много имен, но мало тех, кому в штурме льдов улыбнулась фортуна. Ее колесо в вечномерзлом краю не проворачивается порой даже под крайней натугой. Пропавшие экспедиции с их деревянными судами, возможно, до сих пор кружат, вмерзнув во льды циркумполярного бассейна... Дорога сквозь «океан без кораблей» была недоступна парусной силе. Лишь паровой зверопромышленный бот под названием «Вега» Нильса Норденшельда, членкора Петербургской академии наук, полтора столетия спустя продолжил начатое Берингом.

Россия первой в мире приступила к масштабному, стратегическому, по-настоящему государственному строительству великого Северного пути, самого краткого хода из одного полушария Земли в другое. Адмирал Макаров открыл глаза на очевидное: «Простой взгляд на карту России показывает, что она главным своим фасадом выходит на океан».

Сила паровых машин оказалась эффективнее силы всех прежних судовых движителей. Макаровская мысль ледоколом взломала прежние представления об Арктике: держава не может оставаться пассивной в регионе только потому, что там холодно, много льда и ночь в полгода. Волков бояться — в лес не ходить. «К северному полюсу — напролом!» — призывал великий флотоводец. Это было очень по-русски — дерзко и логично. Так родилась мысль строить ледоколы для освоения морских трасс Арктики.

Первенец российского ледокольного флота «Ермак» был поднят с русских чертежей и пришел с английских стапелей в Кронштадт, произведя на современников крупнейшее впечатление. Корабль без всякого напряжения шел в метровом льду! Ледокол стал национальной гордостью России. Его звездная судьба была непростой и нелегкой, но звон его колокола гулким эхом катился по всему миру, возвещая: «Россия идет в арктические льды!».

...Человек, впервые попавший на атомный ледокол, бывает поражен его мощью. Судно с легкостью хорошо отточенного колуна врезается в ледовое пространство и делит его пополам.

Гул и грохот, скрежет и отчаянный писк, хлопанье и бабаханье, шум и плеск выворачиваемых наизнанку льдов... Ледокол, как в колокол, бьет в десятибалльный пак, чеканя ледовый благовест. Видя это, испытываешь непередаваемое чувство. Похожие ощущения можно получить лишь неподалеку от стартующей, рвущейся в космос ракеты...





За ледовым танкерным флотом — будущее освоения континентальных и островных нефтегазовых месторождений и углеводородных залежей арктического шельфа



Ветеран Арктики В. И. Авдеев: пройдено, прожито, увидено...



*Когда-то вся Арктика
«работала на ключе»*



*Бродячие льды,
неспокойные воды...*



Полярная станция Сенгейский Шар у Баренцева моря



Глава 4.

Вектор высоких широт

Северный морской путь — стержень Арктической транспортной системы России

Тысячелетняя магистраль

Северный морской путь — национальная транспортная магистраль России в Арктике, начало развитию которой положено первыми плаваниями архангельских поморов почти тысячу лет назад. Считается, что идея практического использования трансарктического хода была высказана русским дипломатом Дмитрием Герасимовым еще в 1525 году.

Этапы истории Севморпути соответствуют основным главам освоения Арктической России, ведь эта морская дорога — стержень русского движения на восток... С появлением парового флота, изобретением радио и постройкой ледоколов освоение СМП вступило в новую фазу, ознаменовавшуюся более высоким уровнем исследований и достижений. Об этом свидетельствует успех Карских операций, проводившихся



с 1920 года, и Колымских рейсов, начатых в 1923 году. Они подготовили базу для открытия мореплавания по всей трассе Севморпути. В 1928-1932 годах при финансовой поддержке государства успешно действовало акционерное общество «Комсеверопуть», ставшее пробным камнем в истории создания Главного управления Северного морского пути (ГУСМП). Оно было образовано 17 декабря 1932 года.

Управлению поручалось окончательно проложить трассу от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь и держать его в исправном состоянии, обеспечивая безопасность плавания. Поэтому в последующие годы шло интенсивное строительство специального ледокольного и транспортного флота, велись работы по гидрографическому и авиационному обеспечению арктических навигаций, геологическим, гидрологическим, метеорологическим и географическим исследованиям, по созданию на Крайнем Севере структуры портов и промышленных объектов.

Систематическая эксплуатация Северного морского пути началась в 1935 году. В числе наиболее выдающихся плаваний по Северному морскому пути — сквозной рейс ледокольного парохода «Александр Сибиряков» в 1932 году за одну навигацию, проводка военных кораблей Балтийского флота на Дальний Восток в 1936 году, двойной (туда и обратно) рейс ледокола «И. Сталин» в 1939 году, снабжение Якутии и Восточной Арктики продовольственными и промышленными товарами из бассейна Тихого океана. В этом же числе — перегон дальневосточных военных кораблей в Баренцево море в годы Великой Отечественной войны, проводка семидесяти девяти союзных конвоев со стратегическими грузами в Западной Арктике, систематические переходы речных судов из европейских портов в реки Сибири (начиная с 1948 года), а также плавания рыболовецких судов на Дальний Восток (с 1951 года), двойные грузовые рейсы дизель-электроходов «Лена», «Енисей» (с 1954 года), осенние походы атомохода «Ленин» в 1970-1971 годах...

С началом Великой Отечественной войны в условиях временной утраты наших западных и южных морских коммуникаций стратегическое значение Северного морского пути еще более возросло. Врагу так и не удалось блокировать или разрушить эту полярную дорогу жизни. В Арктике постоянно функционировали две транспортные морские магистрали: внешняя, по которой в СССР осуществлялась перевозка грузов из Англии и США, и внутренняя — по СМП, с помощью которой обеспечивались военные поставки фронту из восточных районов страны, а также шла проводка судов с тихоокеанских берегов США с грузами по ленд-лизу.

Наступившая в послевоенный период эпоха холодной войны до предела обострила региональные военные и политико-правовые проблемы в Арктике. Советский Союз укреплял Северный и Тихоокеанский флоты, чьи зоны оперативной ответственности смыкались в арктических морях. Полярный бассейн становился ареной демонстрации силы и бескровного противоборства двух соперничающих супердержав.

Вступление в строй новых мощных судов ледового класса (атомоходов «Ленин» и «Арктика», ледоколов «Москва», «Ленинград» и однотипных ледокольных судов), техническое переоборудование арктических портов, наличие свыше сотни полярных

**«Там влажный
флота путь
белеет,
И море тщится
уступить:
Колумб
российский
через воды
Спешит в
неведомы
народы...»**

М. В. Ломоносов



Высадка дрейфующей станции «СП-1» на льдину, 1937 г.



Ездовые собаки — надежный транспорт Арктики. На борту экспедиционного судна, 1930



станций и обсерваторий — все это создало реальные возможности для превращения СМП в магистраль массовой перевозки народохозяйственных грузов.

В послевоенные годы ежегодный грузооборот Северного морского пути увеличился в несколько раз. Арктический флот пополнился мощными атомоходами, способными проводить суда через многолетние льды. Например, атомный ледокол «Россия» без остановки движется во льду толщиной в 2,5 м. Рекордом же атомоходов стал прорыв через 13-метровый ледовый барьер у поселка Певек.

В 1932-1964 годах у Главного управления СМП были широкие административные и хозяйственные функции. В 1971 году оно стало именоваться Администрацией Севморпути, и к ранее существовавшим добавились функции государственного надзора за всем, что относилось к полярной трассе. Это позволило в кратчайшие сроки поднять экономику всей Арктической зоны и в полной мере обеспечить грузопотоки по морским и речным путям.

Управление судоходством по СМП осуществляли штабы морских операций, располагавшиеся в портах Диксон (Западный сектор) и Певек (Восточный сектор). Общую координацию работы морских пароходств и штабов моропераций выполняла Администрация СМП. Созданная к этому времени в Арктике система навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения значительно повысила безопасность и провозную способность судов в ледовых условиях.

Перегон судов по Северному морскому пути с запада на восток стал осуществляться ежегодно и бесперебойно. Была расширена сеть полярных станций, переоборудованы арктические порты, развернута система дрейфующих автоматических радиометеорологических станций. Благодаря вводу в строй атомных ледоколов, навигация по Северному морскому пути была продлена в среднем на два месяца, а в западном секторе стала круглогодичной. Мировое первенство России в ледовом плавании было бесспорным, и это полностью соответствовало государственной стратегии, в которой Арктика и Северный морской путь занимали приоритетное место. К началу 80-х годов СМП действовал как надежная арктическая транспортная магистраль.

Длина основной ледовой трассы, от новоземельских проливов до порта Провиденция, составляет 5610 км. Протяженность судоходных речных путей, примыкающих к СМП, — около 37000 км. Однако продолжительная и суровая зима при коротком и холодном лете обуславливает напряженную ледовую обстановку в арктических морях. Именно льды являются главным препятствием для прохода судов на значительных отрезках трассы.

Наиболее трудные условия плавания складываются в районах больших скоплений тяжелых льдов. Они не разрушаются даже в самые теплые месяцы. Проводка транспортов через эти массивы возможна только с помощью ледоколов. Для эксплуатации трассы были созданы специальные службы (пароходства) и морские, речные и авиационные порты, гидрографические и промышленно-транспортные предприятия, научные институты и сеть полярных гидрометстанций.

Трасса бесперебойно осуществляла перевозку важнейших народохозяйственных грузов, в том числе — ежегодный завоз продовольствия, топлива, материалов в районы Крайнего Севера, в места, труднодоступные для других видов транспорта. Общий объем ежегодных перевозок по Северному морскому пути в 1980 году приблизился к пяти миллионам тонн, а в 1987 году достиг максимума: 6,5 млн т.



«Северный океан есть пространное поле, где усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерной пользой через изобретение Восточно-Северного мореплавания».

М. В. Ломоносов

В процессе рыночных преобразований произошло резкое сокращение масштабов хозяйственной деятельности на Крайнем Севере. Арктические районы оказались в глубокой экономической депрессии. В меньшей степени кризис коснулся западной части российской Арктики, где ведущее положение занимает ОАО «ГМК Норильский никель».

Морская дорога нации

Современная Арктическая Россия относится к стратегическим районам страны с колоссальным природно-ресурсным потенциалом, включающим минерально-сырьевые, топливно-энергетические, лесные и биологические ресурсы. Морской транспорт в Заполярье является практически безальтернативным и наиболее эффективным способом завоза техники и технологического оборудования, энергоносителей, промышленных товаров, продовольствия, необходимых для функционирования территориально-производственных комплексов, расположенных в прибрежной зоне арктических морей, и жизнеобеспечения проживающих в этой зоне людей.

Создание трансарктического морского хода, накрепко связанного речными путями с глубинными территориями материка, стало осуществлением самого успешного национального проекта России в XX веке. Это неоспоримо.

К Северному морскому пути в транспортном отношении тяготеют крупные экономические районы Крайнего Севера страны, занимающие территорию в 11 млн кв. км (2/3 территории России) с численностью постоянного населения около 10,7 млн человек (при плотности населения 97 человек на 100 кв. км).

Особое значение СМП как транспортная магистраль имеет для обеспечения жизнедеятельности Арктической зоны России площадью четыре миллиона квадратных километров и населением свыше одного миллиона человек.

Северный морской путь стал главной жизненной артерией Арктической России, частью ее экономики, истории, культуры и быта. Он и сегодня является важнейшей национальной транспортной магистралью, связующим звеном между европейской и азиатской частями России. В то же время Севморпуть не потерял значения как альтернативный и кратчайший водный путь между Европой и севером Азиатско-Тихоокеанского региона с северо-западным побережьем США и Канады.

Преимущества Северного морского пути — в сокращении расстояний морских перевозок на две — три тысячи миль по сравнению с расстоянием из портов Балтии через Суэцкий канал. При этом отпадают транспортные затраты, связанные с транзитом грузов через иностранные государства, с проходом судов через Суэцкий канал и затраты на обслуживание транспортов в иностранных портах.

Северный морской путь сокращает расстояние перевозки грузов от Мурманска до Владивостока по сравнению с путем через южные моря в два раза, а экономия времени в пути (для контейнеровозов) по линии Гамбург — Иокогама составляет десять суток и Печенга — Иокогама — двенадцать суток.



Важность Северного морского пути для России продолжает сохраняться в силу геоэкономических, геополитических, политических и экономических причин. Они связаны с обеспечением снабжения северных территорий страны, с необходимостью осуществления перевозок при освоении и эксплуатации углеводородных месторождений в прибрежных районах и на арктическом шельфе, а также с ролью Севморпути как связующего звена между континентами. Глобализация мировой экономики прогнозирует и стимулирует создание нового межконтинентального транспортного маршрута между Европой и Азией.

Современная политика государства в области развития арктического судоходства исходит из того, что Северный морской путь является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией в Арктической России, которая в долгосрочной перспективе определяется в качестве мощной минерально-сырьевой базы страны.

Сокровища Снежной королевы

Россия приступила к новому этапу освоения Арктики, делая на нем самые первые шаги. Пока освоение заполярных богатств сдерживается рядом причин, в частности, инвестиционными проблемами. Но нет сомнений, что в ближайшей исторической перспективе Арктика станет одним из узловых транспортных и промышленных районов планеты.

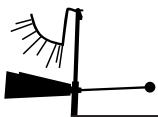
В прибрежных и международных водах обнаружены крупнейшие месторождения углеводородов. По имеющимся оценкам, их запасы на севере Ямала, Гыданского полуострова, в Обской и Тазовской губах, на шельфе Карского моря составляют до семи миллиардов тонн.

Мировая борьба за богатства Арктики, этой роскошной Снежной королевы, началась, и России, занимающей самое выгодное географическое положение из всех приполярных стран, нельзя упустить свой шанс в создании стратегических заделов на будущее. Их обеспечат шельфовые богатства и Арктическая транспортная система. В освоении Арктики все решит установление контроля над коммуникациями. Ведь важно не только, кто добывает, но и кто перевозит!

На акватории Баренцева моря к настоящему времени открыто одиннадцать месторождений нефти и газа. Среди них одно уникальное — Штокмановское, семь крупных — Ледовое, Лудловское, Мурманское, Долгинское, Приразломное, Медыньское море и Северо-Гуляевское, два средних — Поморское и Северо-Кильдинское и одно мелкое — Варандей-море. На шельфе Карского моря открыты два газоконденсатных месторождения — Русановское и Ленинградское. Оба они относятся к числу уникальных. Кроме того, обнаружен ряд газовых месторождений в Обской и Тазовской губах. На базе открытых месторождений в ближайшие годы начнется формирование новых нефтегазодобывающих центров России.

**«В моей
послушности
крутятся
Там Лена, Обь и
Енисей,
Где многие
народы тщатся
Драгих мне в дар
ловить зверей;
Едва покров себе
имея,
Смеются
лютости борея;
Чудовищам
держат вслед,
Где верьх
до облак
простирает,
Угрюмы тучи
раздирает,
Поднявшись с
дна морского,
лед».**

М. В. Ломоносов



Моря восточно-арктического шельфа, особенно Восточно-Сибирское и Чукотское, — наименее изученные на всем континентальном шельфе России. Поэтому и геологические модели этой обширной части Российской Арктики, и основанные на них количественные оценки углеводородных ресурсов являются пока приблизительными. Но оттого не менее перспективными...

В пределах материковой части Арктики располагаются уникальные запасы и прогнозные ресурсы медноникелевых руд, олова, платиноидов, агрохимических руд, редких металлов и редкоземельных элементов, крупные запасы золота, алмазов, вольфрама, ртути, черных металлов, оптического сырья и поделочных камней.

Основные ресурсы минерального сырья Арктики сосредоточены в северной части Кольской провинции. Там — платиновые металлы, медно-никелевые руды, титан, тантал, ниобий, редкоземельные металлы, железо, фосфор, полиметаллы, флюорит, железо, хром, марганец, золото, алмазы. На севере Таймыро-Норильской провинции — медно-никелевые руды, платиновые металлы. В Маймеча-Котуйской и Уджинской провинциях найдены фосфор, железо, ниобий, платиновые металлы, алмазы. В Таймыро-Североземельской провинции обнаружены золото, слюда, молибден, вольфрам, хром, ванадий, полиметаллы. В Анабарской и Якутской провинциях — алмазы, железо, редкие металлы. В Верхоянской и Яно-Чукотской провинциях — олово, золото, ртуть, вольфрам, медь, молибден, серебро, платиноиды, полиметаллы.

В Арктической зоне сконцентрирована добыча 91 процента природного газа и 80 процентов (от общероссийских разведанных запасов) газа промышленных категорий. Кроме углеводородного сырья арктические районы — Кольский полуостров, Таймыр, Чукотка, Якутия, Норильск — содержат запасы апатитового концентрата (более 90 процентов), никеля (85 процентов), меди (около 60 процентов), вольфрама (более 50 процентов), редкоземельных элементов (более 95 процентов), платиноидов (свыше 98 процентов запасов), олова (более 75 процентов разведанных запасов — Северо-Янское месторождение), ртути (основные разведанные запасы — в пределах Яно-Чукотской провинции, крупные месторождения — на полуострове Таймыр), запасы золота, серебра (около 90 процентов), алмазов (более 99 процентов — на территории Якутии, в Архангельской области и Таймырском АО). Недра Арктики содержат и дефицитные в России руды: важнейшие месторождения марганца — на Новой Земле, хрома — в Ямало-Ненецком АО и на Мурмане, титана — на Кольском полуострове.

На шельфе и арктических архипелагах установлены запасы и прогнозные ресурсы всех категорий россыпного олова, золота, алмазов, марганца, полиметаллов, серебра, флюорита, поделочных камней, различных самоцветов. Имеются предпосылки к открытию месторождений эндогенного золота, редкоземельных металлов, меди, фосфоритов, железа и ряда других полезных ископаемых. Из всего спектра минеральных ресурсов Арктика в наибольшей степени обеспечена цветными металлами...

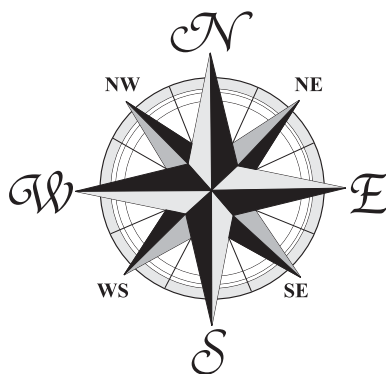
Арктические кладовые еще только начинают открывать России свои несметные богатства. Поэтому настоящая жизнь — в полный разворот плеч — у региона еще впереди, в планах освоения территорий, в силуэтах современных горнопромышленных и нефтегазодобывающих комплексов.

Россия продолжает освоение и использование Северного морского пути как основной трассы в добывающей индустрии высоких широт. Основными его пользователями сегодня являются такие гиганты индустрии, как «Норильский никель», «Газпром»,



«ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Росшельф», крупнейшие добывающие предприятия Красноярского края, Республики Саха-Якутия и Чукотки.

Тенденции последнего времени показывают, что развитие индустрии все более тяготеет к северным территориям России. Потому очевидно, что судьба Севморпути в значительной степени зависит от разработки разведанных в его зоне минеральных ресурсов. В качестве сил, способных в ближайшее время положительно повлиять на экономику Севморпути, могут оказаться структуры уникального Штокмановского месторождения нефти и газа, Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, Приразломного нефтяного месторождения, североонежских бокситов, месторождения полиметаллов и марганца на архипелаге Новая Земля. Поэтому великая морская трасса по-прежнему остается главным механизмом развития Арктической России.





*Арктические ветры жестким резцом точат из береговых
песков причудливые скульптуры*



Четвероногие стражи полярных станций



Цветы 81-й широты на Земле Армитиджа (архипелаг ЗФИ)

Пропавшая экспедиция

Их нашли случайно. Судно в удобном месте подошло к берегу за пресной водой. Моряки в поисках ручья разбрелись вдоль морской кромки и, сбежавшись на крик товарища, теперь стояли над останками пропавшей экспедиции.

Живые потрясенно смотрели на скелеты, покрытые мхом и обрывками одежды из оленьих шкур. Здесь недавно стояла ледниковая стена, обнажив тайну смерти, некогда залитую водой.

В камнях, усыпанных углем костровища, лежали старинный октан Гадлея, пара кремневых ружей, несколько зазубренных копий-протазанов, топоры, истлевшие судовые доски, куски грязной парусины, съездившиеся пары мокасинов, оловянная посуда, фарфоровые курительные трубки, пожелтевшие от долгого лежания в сырости и холоде. Кто-то отыскал в расщелине груды сундуков. В одном были трухлявые книги и карты, в другом — слежавшийся в коросту гардероб и судовая касса в кожаных мешках. От прикосновения швы их разошлись, и на землю, позванивая, потоком посыпались серебряные монеты сгинувшего их владельца...

Мертвые глазницы равнодушно смотрели на живых. Пропавшая экспедиция была из тех, чьи следы потерялись во времени. Множество людей и встарь устремлялось сквозь льды — на поиски новых земель, за морским зверем, за благородной костью, за открытием морского хода в страны, лежащие за пределами известного. Мир еще не был так тесен, и его границы раздвигались бушпритами парусных судов.

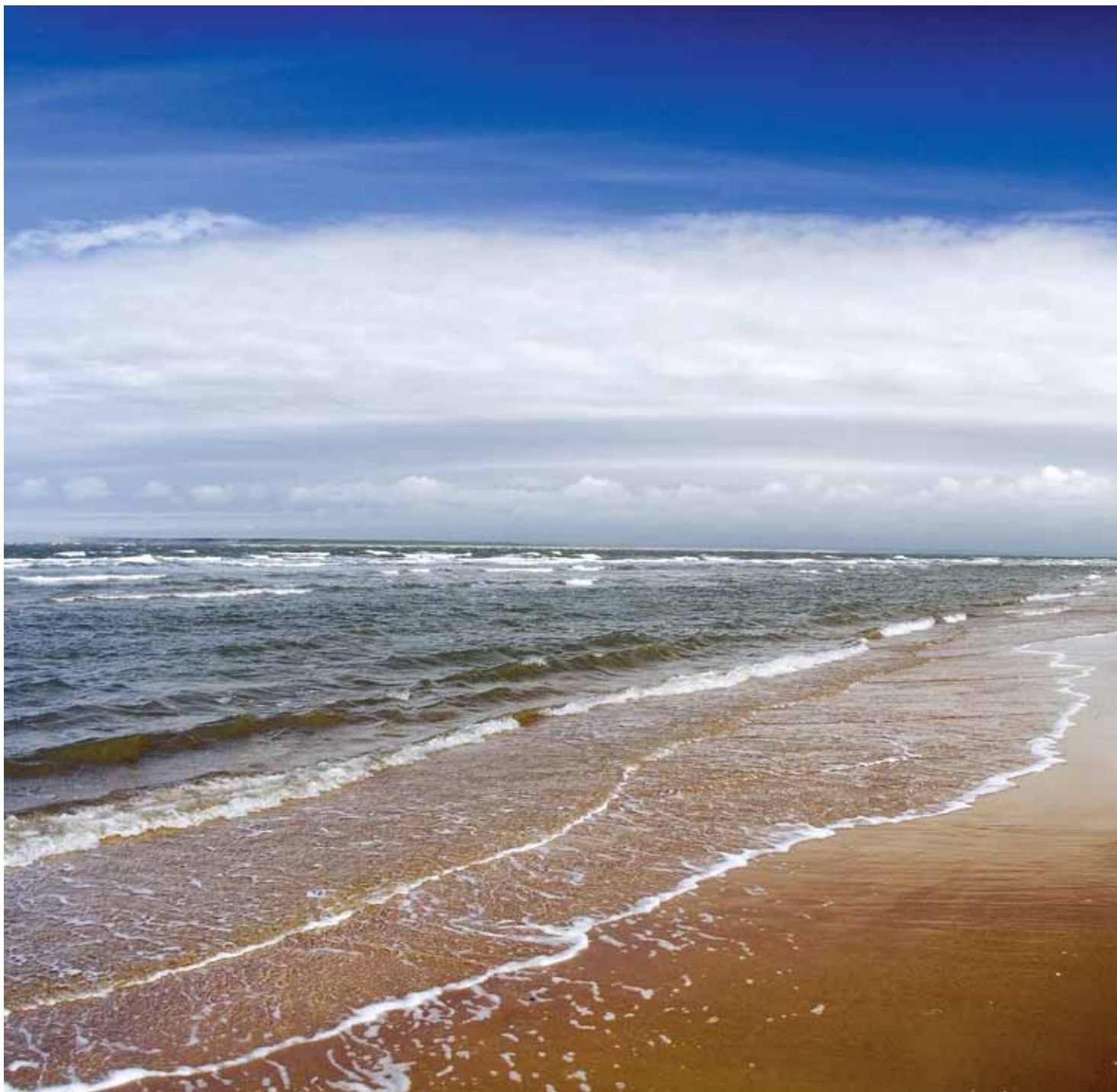
Люди не знали глобуса и рисовали плоскую землю стоящей на пирамиде из трех слонов и трех китов. Они охотно верили в существование в далеких странах жителей с собачьими головами. У неба, в их представлении, было семь хрустальных куполов. Солнце вращалось вокруг Земли. Свинец мог обращаться в золото. А обыкновенное гало на небе предвещало им разрушения и войны... Мир был другим. В нашем понимании — примитивно-простым, но для того времени — очень сложным, подчас пугающим. Техника не была предназначена для освоения вечномерзлого края. И попытки войти в Арктику нуждались в удаче не меньше, чем в успехе...

Исследователи, промышленники, купцы, авантюристы и служивые люди стирали с карт белое безмолвие, обставляя линию берегов именами и названиями, крестами и маяками, гуриями и могилами. И эта случайно найденная экспедиция была вынесена на скалистый берег роковым несчастием. Арктика взимает пошлину за проторение пути к ее тайнам. И нам в полярных исканиях предстоит еще долго находить эти последние пристанища первопроходцев, доносящие до живых весть из страны мертвых героев...





*Триангуляционные вышки, гуржи, кресты, мачты, навигационные знаки, маяки...
Вертикали Арктики — это следы прошедших экспедиций.*



Макушка лета на Баренцевом море



Северный олень — один из символов Арктики и основа благополучия коренных народов Крайнего Севера



Полярная станция на острове Визе в Карском море



Русский ад

Столбик термометра падал. Над быстро остывающей землей взошел белесо-розовый туман. Сизым киселем стоял он в немоном воздухе над ломким тундровым ерником, дебри которого зарастали причудливым пушистым узорочьем. Сквозь муть пробивалась красная линза солнца, источающего лишь слабый свет, лишенный тепла.

Мерзнувшая земля пустила забереги по око-вицам черных озерков. Молодой ледок матовой сталью умирил водяную рябь, а ночь, налегая на горнило мороза, азартно ковала прозрачный панцирь. В эти часы абсолютной тишины был слышен тихий, как полет ангела, шорох осыпающе-гося из воздуха инея. Звезды остро прорезывались на индиговом небе, опушенном морозной дымкой.

Воздух обретал ножевую остроту и звучную прозрачность. Морозило нещадно, всерьез и, по всей видимости, скорой оттепели не намечалось. Вокруг солнца висли радужные гало и сияющие полукружия. Крепчал лютый дух, выпребая тепло из речных русел, из скалистых ущелий, из моховин и озерушек, леденя их до самого дна, словно выпивая единым духом. Снеговой пух распался в пыль, обретя нервную визгливость толченого стекла.

Над лаковым морем кудрявились туманы, воспаряя над слабым салом ночемержи и ниласа. Там, где ветру случалось размять свои належанные в островах бока, на пологой и протяжной волне начиналось медлительное колыхание шуги и снежуры.

Стужа, набрав силу, освиrepела. Пропали птицы. Зверь забился в норы. В каленой тиши звуки обрели гулкое эхо — твяканье мышкующе-го песка различалось за полверсты. Лед в каменных трещинах гремел выстрелами. Казалось, что жизнь теряла подвижность, обретая тягучую лень и немошную вялость.

Добрую неделю зима тепшилась первым актом своего спектакля и решилась-таки сменить декорации, распоров пуховые подушки метелей. Угрюмо-синие тучи, набитые икрой снегов, сдвинулись, торопясь на буранный нерест, и разразились, хлеща вдоль, поперек, винтом и отовсюду сразу...

Кто сказал, что в русском аду тепло и скучно?



Метеоплощадка полярной станции острова Вилькицкого



Доставка грузов на островную «полярку»





Маяк острова Вилькицкого — светоч в безбрежии Карского моря

Колоб Господа нашего

В первый день Мастер отделил СВЕТ ОТ МРАКА, а на второй, приступив к делам, ощутил, что голоден.

На минутку отложив задуманное, взял от КАМЕННЫХ МАГМ, всыпал в них ЖЕЛЕЗНЫХ РУД, накрошил сырыми пластами БЕЛЫХ ИЗВЕСТНЯКОВ, заправил густо НЕФТЬЮ, круто посолил воду влитых океанов, сдобрил АЛМАЗАМИ, приправил ЗОЛОТОМ-СЕРЕБРОМ, понемногу собрав воедино все, что под рукой было.

Замесил от щедрот. Слепил было блин, да тонок оказался он, рвется.

Перемял в лепешку, выкрутил кренеделем — расползается хаосина, не с руки каждый день такие выплетать.

Много боле не думал — разумом блеснул: скатал в крепкий шар да испек на ЗВЕЗДНЫХ УГЛЯХ.

Аромат поше-е-ел — сласть, а не куснуть — горячо! Отложил колоб сей остудиться на рушник МЛЕЧНОГО ПУТИ, сам же покуда делами занялся.

Увлекся, забылся работой и спохватился лишь на шестой день: где там колоб-то мой печеный?

Хвать его — очерствел в каменюгу, зуболомом стал. И моря на нем уже синие, и леса там уже зеленые, и поля колосятся желтые, и реки вьются голубенько, и города — муравейниками, и народы — государствами... ОЖИЛЫМ СТАЛ!

Взвесил тяжкий шар в длани (не выкидывать же!). Ладен! И запустил себе на радость колобок тот вкруг солнечной звезды кататься. Есть на чем глазу отдохнуть.

ВО ВСЯКОЙ МАСТЕРСКОЙ НЕ БЕЗ ЗАБАВЫ...





Морская буровая платформа на арктическом шельфе Баренцева моря



Мерное дыхание Арктики: вода сама отмечает уровни морских приливов и отливов



Гидрометеоролог В. П. Коваленко передает сводку погоды по МГ «Индига»





На полярной станции Индига (побережье Баренцева моря)



На метеоплощадке АМСГ «Варандей»: грядет полоса туманов, суля самолетам тоску...



Странник ледовых пустынь

Для «жителя льдов» прочие обыватели, не знающие пути вдоль насквозь промерзших гор, — просто неразумные дети. Странники ледовых пустынь грустят, тоскуют по тем неласковым широтам, что забирают душу без остатка и навсегда. Погружение в философское спокойствие, отрешенность и одиночество делают человека иным. Он обретает внутреннее зрение, начиная отличать великое от малого не по размерам, священное от суетного не по статусу, прекрасное от уродливого не по гармонии. Он постигает простые законы Арктики: будь свободен, ничего не страшись, ни о чем не жалея, помоги в беде, думай о будущем...

Что знают жители мегаполисов о свободе? Их мечты — карандашные наброски по готовым профилям. Им никогда не ощутить вкуса воли с кровавой солонцой. Им не вскружит голову луч солнца после долгой изнуряющей тьмы.

Городские узники никогда не увидят, как оленья стада заливают собой весь горизонт. Не увидят и сражения льдов, осатанело лезущих друг на друга, размалывающих в труху все, что попадает на пути. Им неведомо, как прошибает слеза, когда в морской бинокль удастся разглядеть мачту долгожданного судна. Им никогда не понять свободы как осознанной и необходимой ответственности. Сколь многого они не знают!

«Житель льдов» предоставлен самому себе и как нигде зависим от рока. Его нервы оголены, но крепче любых канатов. Ему ведома сумасшедшая, яростная радость перехода от отчаяния к надежде, от тьмы к свету, от безмятежности к хладнокровному балансированию на грани, от смертельного холода к короткому теплу, когда все живое под Полярной звездой жадно торопится быть...

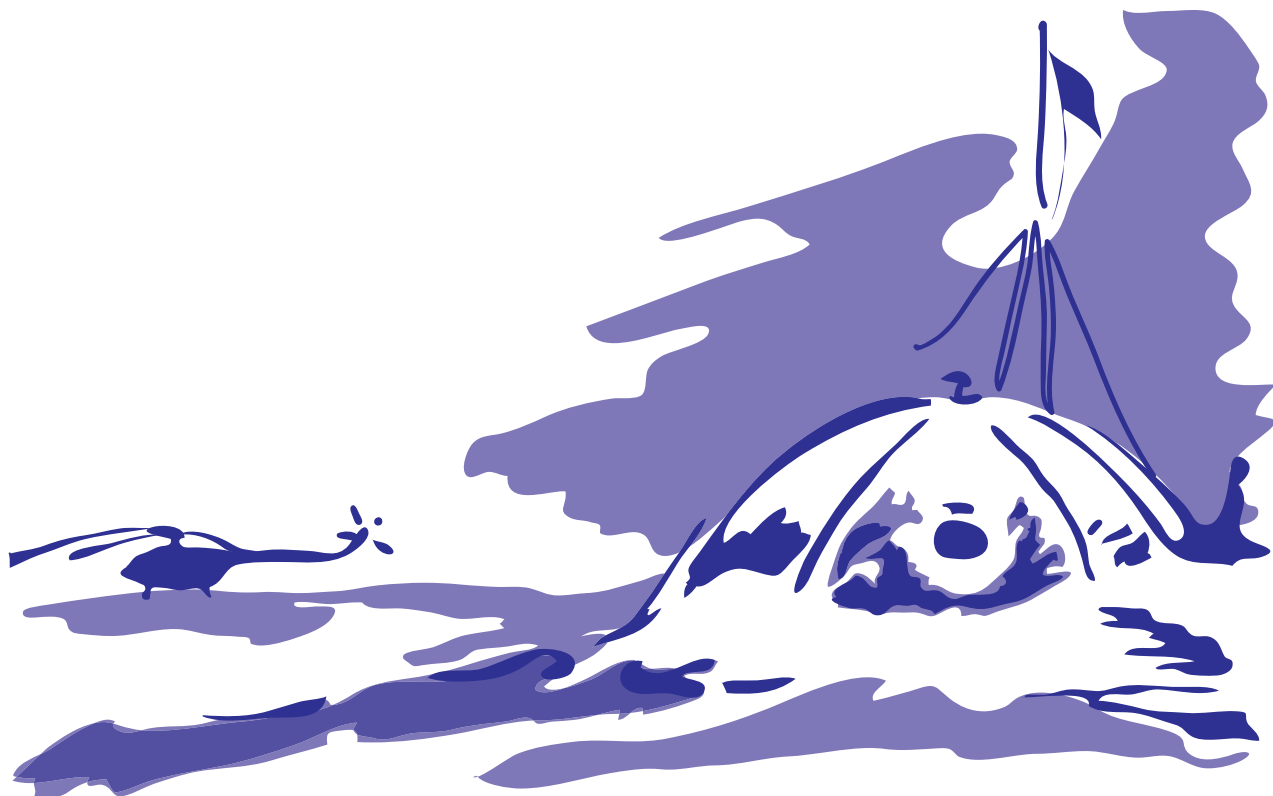
Странник вечных льдов — молчаливый коллекционер. Он собирает минуты счастья, не торопясь сложить из них часы, сутки и годы. Что может быть лучше тех мгновений, когда после изнуряющего перехода по ропакам, выжатый до последнего пота, сидишь в зимовье у потрескивающей печи, где в приоткрытой дверце помахивает рыжее пламя, а на плите тонко стелется закипающий чайник...



Анализ синоптических карт-«кольцовок» синоптиком О. С. Бахтиной на АМСГ Нарьян-Мар, Ненецкий автономный округ



*Пять минут до пуска метеозонда.
Аэрологическая станция «Нарьян-Мар», НАО*



Глава 5.

Международный полярный год — традиция цивилизации

Опыт мирового сотрудничества в высоких широтах
Арктики

Полярные процессы определяют метеорологическую картину в полярных и средних широтах и потому имеют большое значение для прогнозов погоды. Арктика и Антарктика в современной системе хозяйствования являются ключевыми факторами создания глобаль-



ной климатической системы. Концентрация и активизация форм человеческой деятельности в высоких широтах делает задачу точного предсказания погоды актуальной и перманентной. К тому же — глобальной. Первым к этой глубокой мысли подошел австрийский полярный исследователь Карл Вайпрехт, ставший крестным отцом одной из лучших традиций современной цивилизации: проведения Международного полярного года.

Первый международный полярный год (I МПГ)

«Необходимо окружить северную полярную область кольцом станций, на которых проводились бы одновременно в течение одного года при помощи одинаковых приборов и одинаковыми методами различные наблюдения. Главное внимание при этом должно быть уделено геофизике, — обращался к современникам Карл Вайпрехт в 1875 году. — Нет почти ни одной отрасли естественных и физико-геофизических наук, которая не была бы коренным образом заинтересована в самом тщательном изучении полярных стран. В отношении земного магнетизма и полярных сияний это очевидно: магнитные полюсы находятся в полярных областях. Для метеорологии условия вблизи окруженных льдом полюсов являются исключительно важными, так как движение атмосферы на земном шаре, в сущности, сводится к обмену между холодным воздухом над полюсами и теплым — над экватором. Однако мы знаем только очень немного о ветрах и течениях в арктических морях. Решение различных проблем геодезии, биологии и геологии также связано с изучением полярных областей».

Призыв был деятельно воспринят научной общественностью во многих странах мира. 1 августа 1882 года стартовал Первый международный полярный год (I МПГ). Для воплощения в жизнь его программы впервые в мировой истории объединились ученые одиннадцати стран. Президентом Международной полярной комиссии, которая возглавила все работы, был избран представитель России академик Г. И. Вильд.

В программу исследований было включено и проводилось изучение погоды в высоких широтах Северного полушария, движения дрейфующих льдов в открытом море, исследования геомагнитных явлений вблизи магнитного полюса планеты.

Национальные программы и задачи были скоординированы. Геофизики Австро-Венгрии, Великобритании, Дании, Голландии, Норвегии, Швеции, Германии, Франции, Соединенных Штатов Америки, Канады и России направили свои экспедиции в труднодоступные районы, создали зимовки и обсерватории в ключевых для науки пунктах Арктики. Россия, имеющая самую протяженную линию арктического побережья, приняла в Первом МПГ активнейшее участие.

Результаты МПГ — это уникальные сведения о дрейфующих льдах, условиях погоды, геомагнитных явлениях, ставшие основой для дальнейшей деятельности геофизиков, направленной на создание единой теории физических процессов планеты.

Спустя полвека в ученом мире вновь заговорили об актуальности Международного полярного года. Открытие ионосферы задало те вопросы, на которые наука могла ответить,

**«Пройдите
землю и пучину,
И степи, и
глубокий лес,
И нутр
Рифейский, и
вершину,
И саму высоту
небес.
Везде исследуйте
всечасно,
Что есть велико и
прекрасно,
Чего еще не
видел свет;
Трудами веки
удивите...»**

М. В. Ломоносов



Выгрузка зимовочной смены в арктическом архипелаге, 1950-е годы



На ледовом куполе острова Рудольфа (Земля Франца-Иосифа): «Давай, закурим, товарищ, по одной!», 1930-е годы



только приложив скооперированные усилия ученых разных стран мира. Мысль о проведении Второго МПГ не была случайной...

Второй международный полярный год (II МПГ)

Тринадцатимесячная программа Второго международного полярного года (II МПГ) начала осуществляться 1 августа 1932 года. Она включала изучение магнитных бурь, полярных сияний, состояния ионосферы, потоков космических лучей на фоне низкой солнечной активности и объединяла усилия ученых 44 стран мира. Наблюдения и измерения велись на более чем ста станциях, половина которых находилась в северных и южных высокоширотных областях. Число геомагнитных обсерваторий в Заполярье выросло с семи (I МПГ) до тридцати.

Советский Союз стал лидером среди самых активных участников II МПГ, организовав 15 морских экспедиций. В работе участвовали гидрометеорологическая и гляциологическая обсерватория, расположенная на высочайшей в мире точке — на леднике Федченко (4300 м над уровнем моря), и самая северная тогда полярная станция, находившаяся на о. Рудольфа (архипелаг Земля Франца-Иосифа).

По научным и практическим результатам II МПГ были созданы первые карты погоды северного полушария, показывающие ее состояние каждые шесть часов на протяжении года, измерены глубины Ледовитого океана, открыты некоторые закономерности возникновения полярных сияний и их связи с солнечной активностью, установлена скорость протекания геомагнитных явлений.

Вторая мировая война прервала сотрудничество ученых. Несмотря на это, II МПГ стал важной вехой в познании Земли. Его достижения и неудачи убедили геофизиков мира в необходимости согласованных действий.

Новые средства исследований (радиолокация, запуски измерительной аппаратуры с помощью ракет, применение радиоактивных изотопов, ЭВМ, телеметрических систем, радиотелескопов) обеспечили и новые возможности для проведения исследований. Намерение провести очередной Полярный год окончательно оформилось в контуры Международного геофизического года (МГГ). Этот глобальный проект дал шанс провести исследования планетарного масштаба.

Международный геофизический год (МГГ)

Участники МГГ, начиная 30-месячный исследовательский марафон, договорились о максимальной унификации и стандартизации методов и средств наблюдений, регистрации и обработки данных. Были согласованы единые принципы географического распределения станций и обсерваторий, решены вопросы создания новых пунктов и привлечения к метеорологическим наблюдениям «кораблей погоды» и судов-обсерваторий. Впервые реализованы согласованные наблюдения в Антарктиде и Арктике.

Программа Международного геофизического года была самой многогранной в существующей практике МПГ. Предусматривалось комплексное изучение слоев ионосферы и «солнечного ветра». Одновременно планировались массовые наблюдения полярных сияний и свечения ночного неба, углубленное изучение метеорологических явлений, постоянного и переменного магнитных полей Земли, метеоров и космических лучей. Программа вклю-



чала также изучение строения внутренних областей Земли и ее сейсмических характеристик, гляциологические исследования горных и покровных оледенений в обоих полушариях Земли, в том числе в Арктике и Антарктиде; всестороннее изучение физических процессов в Мировом океане. Выполнялись работы по изучению вариаций силы тяжести на поверхности планеты, колебаний широт и долгот, и работы, направленные на точное определение фигуры Земли.

Необходимо отметить, что такие важные дисциплины, как сейсмология и гравиметрия, были включены в международную программу по инициативе советских ученых.

Предложение провести столь масштабное мероприятие было поддержано авторитетными научными организациями: Международным геодезическим и геофизическим союзом (IUGG), Международным астрономическим союзом (IAU), Всемирной метеорологической организацией (WMO), Международным научным радиосоюзом (URSI) и, наконец, Международным советом научных союзов (ICSU).

В беспрецедентное по масштабу мероприятие включились ученые 67 стран (примерно двух третей всех тогдашних государств мира). МГГ продолжался с 1 июля 1957 года по 31 декабря 1958 года и пришелся на особенно активный максимум солнечной активности. Для координации усилий разных стран, разработки общей программы исследований, распределения ролей между всеми участниками был создан международный орган — Специальный комитет по проведению МГГ.

Впоследствии МГГ под условным названием Международное геофизическое сотрудничество был продлен еще и на 1959 год. Это было сделано по инициативе советских ученых в целях более полной собираемости данных и лучшего использования уже доставленной в труднодоступные районы техники.

Советский комитет МГГ определял принципиальный подход геофизики к конкретным планам изучения Земли, координировал работу ученых и специалистов множества ведомств, таких, как Академия наук СССР, Академии наук союзных республик, Главное управление гидрометеорологической службы при Совете Министров СССР, Министерство высшего и среднего специального образования СССР, Главное управление геодезии и картографии при СМ СССР, Главное управление стандартов при СМ СССР, Министерство морского флота, Министерство геологии СССР и другие.

Около сотни исследовательских институтов, высших учебных заведений и других научных учреждений страны выполняли подготовленную Комитетом программу советского участия в МГГ. Специально под программу Международного геофизического года был создан ряд новых проблемных лабораторий, уникальных проектов. Так, единственная в мире немагнитная шхуна «Заря» измеряла магнитное поле Земли в различных районах Мирового океана. В центральных районах Ледовитого океана работали советские дрейфующие станции «СП-6», «СП-7» и «СП-8». Грандиозным мероприятием была Советская антарктическая экспедиция, в ходе которой наши ученые впервые приняли участие в изучении ледяного континента, причем им, по решению международных органов, были выделены самые суровые, но, пожалуй, и самые интересные районы материка.

Значительным событием МГГ следует назвать запуск первого в мире искусственного спутника Земли. Хотя Комитет МГГ предварительно и опубликовал свою программу, предусматривающую запуск этого аппарата, событие все же оказалось неожиданным.

Трудами тысяч специалистов в различных странах был накоплен невиданный в истории объем уникальной информации о Земле. Таблицы, графики и карты, километры фото-



и киноплёнки отразили и запечатлели многочисленные физические процессы планетарного масштаба.

Действовал механизм, обеспечивающий сохранность получаемых данных и свободный доступ к ним ученых и заинтересованных исследователей всех стран посредством Мировых центров данных (МЦД). Сегодня эта система состоит из более чем 40 центров, размещенных в различных странах.

Проведение международных широкомасштабных комплексных исследований Земли в течение МГГ и последующих проектов привело к созданию в 60-х годах теории глобальной тектоники плит.

Международный геофизический год подтвердил необходимость международного сотрудничества при изучении Земли как на стадии подготовки экспериментов, так и в ходе их проведения и анализа результатов. Пример проведения МГГ породил желание продолжить глобальные исследования в виде отдельных проектов общемирового уровня.

В последовавший за МГГ период был проведен Международный год спокойного Солнца (1964-1965), осуществлены предложенный советскими учеными Проект верхней мантии (1961-1971) и Международный геодинамический проект (1971-1980), проведен Международный год активного Солнца (1969-1971), приведена в действие Программа исследования глобальных атмосферных процессов (1970-е годы), проведены Международные исследования магнитосферы (1976-1979), осуществлен Международный антарктический гляциологический проект (первый его этап — 1970-1980 годы), организованы океанологическая экспедиция ПОЛИМОДЕ (1977-1978), ЭЛАС (изучение электропроводности астеносферы, 1978-1985), осуществлена программа Международного года солнечного максимума (1979-1981). Продолжали работать и многодисциплинарные научные советские антарктические экспедиции, было продолжено и всестороннее изучение высоких широт Ледовитого океана дрейфующими станциями.

Третий международный полярный год (III МПГ)

Идея организации МПГ 2007-2008 годов в течение нескольких лет широко обсуждалась в научных кругах разных стран. 25 октября 2001 года в Брюсселе состоялся семинар ученых России, Европейского союза, США, Канады на тему «Общий подход к совместным прикладным исследованиям по освоению Арктики», где заместитель председателя Государственной Думы РФ А. Н. Чилингаров выступил с инициативой проведения Третьего международного полярного года (2007-2008).

Эту инициативу России озвучил руководитель Росгидромета, президент Всемирной метеорологической организации А. И. Бедрицкий. На 14-м Всемирном конгрессе ВМО, проходившем в Женеве в мае 2003 года, она была поддержана.

В июне 2003 года в Брюсселе (Бельгия) на рабочем совещании по обсуждению вопросов возможного сотрудничества в области полярных исследований всесторонне рассматривалась тема сотрудничества России и стран Европейского Союза.

В январе 2004 года Росгидромет и Российская Академия наук в стенах ААНИИ провели международное совещание по сотрудничеству в подготовке Третьего международного полярного года (2007-2008).

Целью III МПГ является определение текущих и будущих изменений климата, а также оценка состояния природной среды и последствий климатических изменений для выра-



ботки практических рекомендаций по устойчивому социально-экономическому развитию полярных регионов.

Это грандиозное по размаху мероприятие представляет собой комплексный крупномасштабный международный научный эксперимент, включающий согласованные по времени, пространству и методическому обеспечению научные мероприятия по сбору и анализу фактических данных о состоянии окружающей среды в ключевых районах полярных областей Земли.

Надо отметить, что проведение первых МПГ и МГГ пришлось на разные стадии современной эволюции климата Земли. В последние два десятилетия происходит заметное потепление глобального климата. Изменения климатических условий полярных областей могут оказать значительное воздействие на природную среду Арктики и социально-экономическую деятельность в высоких широтах. Поэтому важную для полярных регионов проблему прогноза климатических изменений невозможно решить без развития современной системы мониторинга окружающей среды.

Если говорить о прогрессивном характере практики проведения МПГ, о его созидательной роли, то на примере Второго международного полярного года можно увидеть, что он стал фактором развития национальной системы гидрометеорологического обеспечения в Арктике, фактором содействия в создании системы прогноза атмосферных, гидрологических, морских и ледовых процессов. Основой ресурса явилась наблюдательная сеть, включающая полярные гидрометстанции, автоматические средства и космические средства наблюдений. Развитие и модернизация сети наблюдений в полярном регионе, создание новых методов прогнозов, всестороннее изучение погодных процессов необходимы для успешных и перспективных преобразований в Арктической России.

Российская Федерация проявила глубокую заинтересованность в проведении МПГ 2007-2008 годов и приняла должные меры по организации этого крупного международного мероприятия. Заинтересованность России в проведении МПГ связана, в первую очередь, с решением задач экономического развития районов Крайнего Севера, проблем экологии и рационального природопользования, а также проблем коренных народов Крайнего Севера.

В октябре 2004 года правительство России приняло решение об образовании организационного комитета по участию нашей страны в подготовке и проведении МПГ 2007-2008 годов. Комитет возглавили А. И. Бедрицкий и А. Н. Чилингаров, назначенный спецпредставителем Президента России по МПГ.

В подготовке Национальной научной программы МПГ-2007-2008 приняли участие Росгидромет, РАН, Минобороны, МПР, Минтранс и Минсельхоз России, а также Полярный фонд и Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока России.

Государственные интересы участия России в мероприятиях III МПГ связаны с геополитикой, военной безопасностью страны на арктическом направлении, с развитием морских транспортных систем полярного региона, с освоением и эксплуатацией нефтегазовых ресурсов, освоением биоресурсов, охраной окружающей среды и экологической политикой, а также с решением социально-экономических проблем российских провинций Крайнего Севера. Реализация российской части мероприятий III МПГ ведется в соответствии с комплексной научной программой Росгидромета.

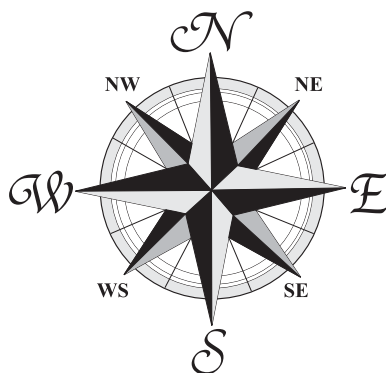


Результаты МПГ 2007-2008 годов позволят сохранить для будущего использования национальное наследие — итоги деятельности различных поколений российских и советских исследователей полярных областей Земли. Нет сомнения, что они создадут потенциал для развития научных исследований и информационного обеспечения деятельности в полярных районах, внесут значительный вклад в развитие отечественной и мировой науки. Это реальный шанс осознать пределы естественной изменчивости климатической системы и оценить тенденции будущих климатических изменений.

Сам факт проведения III МПГ говорит о том, что практика организации комплексных мероприятий Международного полярного года стала одной из лучших традиций современной цивилизации. Международный полярный год сформировался в виде многокомпонентного и широкого сотрудничества, объединяющего на определенный период времени деятельность международных и национальных программ и проектов, реализуемых в Арктике и Антарктике.

Тесная научная кооперация с зарубежными участниками МПГ в выполнении совместных программ и обмене данными позволяет пополнять национальные фонды данных по полярным областям Земли.

Участие России в выполнении программ Международного полярного года полностью отвечает национальным интересам нашего государства в полярных районах планеты и убедительно подтверждает высокий международный статус России как ведущей полярной державы мира.





Фауна Арктики богата и разнообразна. «Жизнь всюдна» и здесь: в море, на льдах, на суше и в воздухе...







Прощание с солнцем. Полярная станция на островах Известий ЦИК в Карском море



*Миллионы топливных бочек
вынесены цивилизацией на просторы Арктики...*



*Техник-метеоролог полярной станции о. Известий ЦИК
Владимир Карабулин: срок сдан — срок принят!*



Полярная станция Сеяха



Сотрудник Северного УГМС А. М. Эдельвейс в служебном помещении полярной станции Сеяха





Клочок обжитой тундры на краю студеного океана... Побережье Обской губы Карского моря



Стоп, машина! Общй аврал! Все — на выгрузку!



Изучение правил техники безопасности перед высадкой на арктический берег



Белизна

Полутона в Заполярье — редкость. В устройстве арктического мироздания как-то все очень по-русски — с плеча, без переходов да в лоб. Ночь — так темнотой на несколько месяцев. День — так солнце незакатное круглые сутки. Метет — неделями. Морозы — ворон на лету околеваает. Рыба в реках аж за сапоги хватает. А наглость ледмеда — белого хозяина Арктики, во льдах живущего, — вообще пределов не знает. Погода здесь загодя не грозит, мол, поберегись, «иду на Вы...» Долбает так, что успевай глотать!

После зимней спячки светило яро наверстывает упущенное. В чистейшие, белейшие снега радостно бьет ражее солнце. Невесомейшие облака словно наливаются люминесценцией и легкомысленно парят в безмятежном небе. В воздухе взвесью стоит мгла снежных кристалликов. Лучи, расщепляясь в них, обволакивают мир нещадным сиянием, в котором теряются тени, ориентиры, истинные размеры и само ощущение пространства. Яркий, везде проникающий, ослепительный свет, низко стелась над землей, режет глаза даже сквозь сжатые ресницы. Весенняя благодать полярного дня в Арктике и та через край...



Спуск морского зонда по программе исследований комплексной экспедиции БАРКАЛАВ-2007

Проклинает это время летный народ — нервы пилотов на белизне жгутся маслянистой соломой. При чистом небе, при ясном солнце нет видимости в мглистом одеяльце над землей. Земля — в дымке, горячей лучистой белизной. Снега, взорванные струей от вертолетного винта, вмиг сжирают горизонт — как не было! И беда, если летчик потеряет взглядом точку опоры в этой белой кутерьме...

Новичок в Арктике спешит подставить прилипчивому весеннему солнцу бледное личико, понежиться в заветерье, наводя на ланиты яркий апрельский загар. Северянина в это время всегда узнаешь по красно-кирпичному лицу, словно он только что вышел из доброй парной. Неофит «полярки» забывает о специфике, доверяясь щедрости солнечного дара.

Сияние снегов коварно. Жжение и резь в глазах — первый признак «снежной болезни»: арктическое солнце ослепляет мягко и виртуозно. Не надел вовремя черные очки, значит, днем будешь сослепу по стенке шарить, а ночью от боли по стенке ползать...

Беда в эту пору человеку, а вот тундровому зверю — все нипочем.



Метеозонд готов к большому путешествию в стратосферу



Комплекс сооружений полярной станции Шойна на полуострове Канин Нос



*На связи полярная станция Шойна: слушайте погоду Белого моря!
Сводку передает сотрудник Северного УГМС Л. Д. Казанская*



Покуда в небе дуют ветры, работа будет штурманам!



Ледник Серп и Молот в заливе Цивольки на Северном острове архипелага Новая Земля



*Новый комплекс погранзаставы «Нагурская»
на Земле Александры (архипелаг ЗФИ)*



*На Земле Франца-Иосифа побывал
епископ Архангельский и Холмогорский Тихон,
выбравший здесь место для строительства
самого северного в мире православного храма*





Арктический полк авиации ФСБ: так держать, полярные волки!



Залив Моллера у Южного острова Новоземельского архипелага



*Полярная станция Малые Кармакулы —
старейшая в России*



Птичьи базары — достопримечательность Новой Земли



Глава 6.

От Архангельского рейда...

Северное управление гидрометслужбы — Диксонский филиал АЦГМС-Р — Ямало-Ненецкий ЦГМС: взгляд сквозь годы

Арктическая колыбель

Первый русский форпост на границе с Арктикой. Колыбель российского флота. Гавань, отправившая в просторы Арктики сотни больших и малых экспедиций. Все это — об Архангельске, городе с четырехсотлетней биографией. История гидрометслужбы на Севере, как и первый порт России, тоже имеет старинные корни. А еще — богатейший опыт.

Метеорологические наблюдения в Архангельске начались 1 мая 1813 года при губернской мужской гимназии и продолжались здесь до 31 декабря 1831 года. Наблюдения проводил директор гимназии Р. И. Сильвестров.

27 января 1833 года в военном порту, расположенном в той части Архангельска, что именуется Соломбалой (там сейчас размещается офисное здание Северного управления гидро-



метслужбы), состоялось открытие метеорологической станции Гидрографического департамента Морского министерства. В 1912 году в Архангельске отделом торговых портов Министерства торговли и промышленности была организована гидрометслужба Северного Ледовитого океана и Белого моря, а 9 сентября того же года был выпущен первый гидрометеорологический бюллетень с информацией по 19 станциям. Бюллетень вывешивался в витринах и доставлялся заинтересованным учреждениям и лицам.

В октябре 1915 года в Архангельске начали составлять первые прогнозы погоды. 1 мая 1920 года открылась метеорологическая станция «Опытное поле», расположенная у селения Юрас, которая сейчас является основной метеостанцией Архангельска. В июне того же года гидрометслужба Северного Ледовитого океана и Белого моря была преобразована в гидрометеорологический отдел Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на северных морях, известного еще и как Убеко-Север.

Первым начальником гидрометслужбы в Архангельске был штабс-капитан запаса инженерных войск А. И. Бориславский, окончивший Санкт-Петербургский университет. В дальнейшем службой руководили П. Г. Минейко, В. В. Шипчинский, В. А. Берёзкин, Н. А. Малков, М. И. Басс, П. А. Урываев, Б. П. Химич и др.

4 июля 1930 года в столице Севера было организовано Северное краевое гидрометеорологическое бюро, в состав которого вошли представители гидрометслужбы и заинтересованных хозяйственных организаций, а на базе гидрометотдела Убеко-Север был создан Северный гидрометеорологический институт.

11 июля 1932 года в аэропорту Кегострова открыта авиаметеостанция, которая впоследствии (с 1 марта 1983 года) продолжила работу в новом аэропорту Васьяково.

В 1934 году Северный гидрометинститут реорганизован в Управление гидрометеорологической службы северных морей и Северного края, которое с 1937 года называлось Архангельским управлением гидрометеорологической службы (Архангельское УГМС). В сентябре 1941 года оно стало Управлением гидрометеорологической службы Архангельского военного округа, а с 1944 года — Управлением гидрометслужбы Беломорской военной флотилии (УГМС БВФ).

В 1942 году была организована Беломорская научно-исследовательская обсерватория.

В апреле 1946 года УГМС Беломорской военфлотилии вновь реорганизовали в Архангельское УГМС, а 1 января 1956 года управление было переименовано в Северное УГМС.

22 октября 1948 года в Архангельске открылась аэрологическая станция, на которой началось метеорологическое радиозондирование атмосферы.

В 1956 году в Соломбале открылась Северодвинская устьевая станция. 17 января 1963 года в новом аэропорту поморской столицы (Талаги) начала работу авиаметеостанция первого разряда, реорганизованная 15 июня 1975 года в авиаметеоцентр. В 1966 году в Архангельске были созданы пункты контроля над загрязнением воздуха.

В апреле 1970 года в Архангельске начат прием метеорологической информации с искусственных спутников земли. В марте 1976 года в областном центре установлен метеорологи-

**«О, коль ты
счастлива,
великая Двина,
Что славным
шествием его
освящена:
Ты тем всех выше
рек, что устьями
своими
Сливаясь в сонм
един со безднами
морскими,
Открыла посреде
играющих валов
Других всех
прежде струй
пучине зрак
Петров».**

М. В. Ломоносов



Суда в объятиях Арктики, 1950-е годы



«Большая земля, вас вызывает Арктика!», 1930-е годы



ческий радиолокатор, а 19 января следующего года в Северном УГМС создан вычислительный центр.

В связи с возложением на гидрометслужбу функций контроля над загрязнением природной среды Северное УГМС в 1979 году было реорганизовано в Северное территориальное управление по гидрометеорологии и контролю природной среды (Северное УГКС).

16 марта 1983 года на базе Архангельской гидрометобсерватории и Архангельского бюро погоды организован Гидрометцентр Северного УГМС.

30 марта 1988 года в связи с передачей функций контроля за состоянием природной среды Госкомитету по охране окружающей среды Северное УГМС переименовано в Северное территориальное управление по гидрометеорологии (Севгидромет). Спустя два месяца в Финляндии состоялась приемка нового судна для исследования Арктики: НИС «Иван Петров». В это же время в гидрометцентре управления впервые в системе Госкомгидромета было внедрено автоматизированное рабочее место синоптика.

18 марта 1992 года Северное территориальное управление по гидрометеорологии переименовано в Северное территориальное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Северное УГМС).

1 июля 1997 года на базе вычислительного центра и службы автоматизированной системы передачи данных организован Архангельский информационно-вычислительный центр Метеорологической телекоммуникационной системы (ИВЦ-МТС).

1 августа 1998 года к Северному УГМС присоединен Амдерминский специализированный центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды с сетью собственных гидрометеостанций. В первом квартале 2002 года центр был ликвидирован и с 1 мая 2002 года в поселке Амдерма действует объединенная гидрометстанция. 9 сентября 1998 года Северное УГМС было переименовано в Северное межрегиональное территориальное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. 16 декабря 1998 года при Северном УГМС создана автономная некоммерческая организация «Северное метеоагентство».

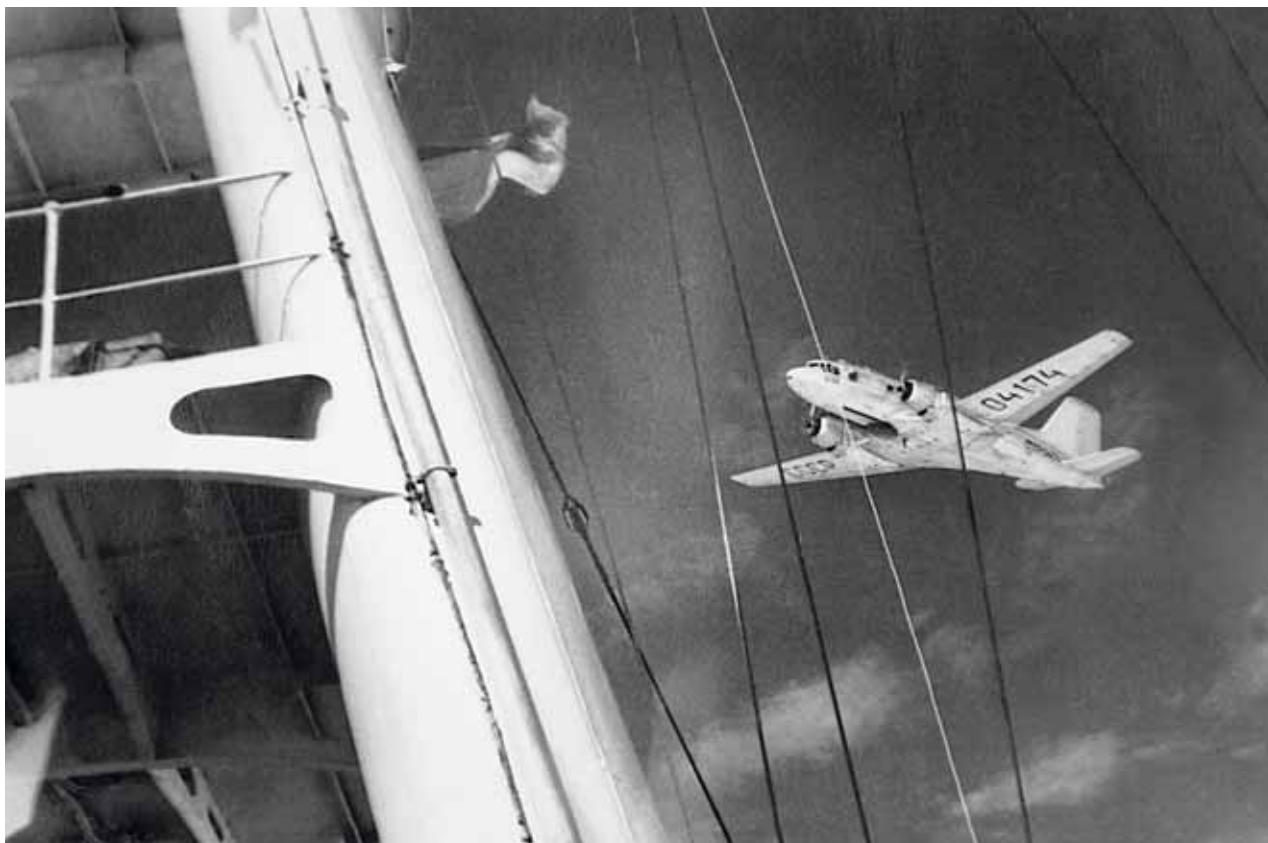
Знаменательное событие произошло 1 мая 1999 года. В этот день Северное УГМС приняло на баланс от Арктического и Антарктического НИИ научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов», ставшее ныне легендарным флагманом полярной науки.

Почти полвека проработал в управлении Н.Н. Колесниченко, бывший с 1962 года заместителем начальника, а в 1975-2000 годах руководителем Северного УГМС. С марта 2000 года управление возглавляет А.Ю. Васильев.

16 апреля 2001 года организован Архангельский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды с региональными функциями (Архангельский ЦГМС-Р). Его создали на базе оперативно-производственных, производственно-технических вспомогательных подразделений Северного УГМС, находящихся в Архангельске, а также на базе государственной наблюдательной среды на территории региона.

1 марта 2002 года к Северному УГМС присоединен Диксонский специализированный центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды с сетью гидрометстанций. С 1 ноября 2007 года Диксонский ЦГМС преобразован в Диксонский филиал ГУ «Архангельский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды с региональными функциями».

С 24 августа 2007 года Северное УГМС носит наименование Северное межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Северное управление Росгидромета осуществляет исполнительные, конт-



«Красная по борту полоса — росчерк авиации полярной...», 1960-е годы



*В освоении Арктики есть мрачные страницы,
вписанные рабским трудом невольников ГУЛАГа, 1940-е годы*



рольные, разрешительные, регулирующие функции государственного управления в области гидрометеорологии и смежных с ней областях, проводит мониторинг окружающей среды на территории Архангельской и Вологодской областей, Республики Коми, Ненецкого автономного округа, части Ямало-Ненецкого и Таймырского автономных округов, в акватории Белого, юго-восточной части Баренцева моря и всего Карского моря.

Северное УГМС организует свою деятельность во взаимодействии с органами государственной власти, аппаратом уполномоченного представителя Президента России в Северо-Западном федеральном округе и органами местного самоуправления. Свои функции и полномочия управление выполняет и осуществляет самостоятельно и через центры по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, гидрометеорологическое бюро и автономные некоммерческие организации.

На территории Северного УГМС действуют три центра по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Архангельский ЦГМС-Р, Коми ЦГМС, Вологодский ЦГМС), Диксонский филиал ГУ «Архангельский ЦГМС-Р» и различные наблюдательные подразделения.

Действия Северного УГМС распространяются на территории Архангельской и Вологодской областей, Республики Коми, Ненецкого автономного округа и северной части Ямало-Ненецкого и Таймырского автономных округов. Кроме наблюдений, Управление занимается исследованием Белого, Баренцева и Карского морей.

На территории, подведомственной Северному УГМС, действуют две зональные гидрометобсерватории, одно гидрометбюро, 120 разного вида гидрометстанций и 255 гидрометеопостов. Два авиаметеорологических центра, 24 авиаметеостанции и четыре оперативных группы непосредственно в аэропортах обеспечивают метеопрогнозами и метеоинформацией деятельность гражданской авиации. Тридцать шесть гидрометстанций и шесть гидрометеопостов расположены на побережье и островах северных морей и в Арктике.

В 2007 году установлены автоматические метеостанции на о. Андрея и на о. Русский в Карском море.

Научно-исследовательские суда Северного УГМС с 1936 года осуществляют исследования северных морей и доставку снабженческих грузов на береговые гидрометстанции. Сегодня Северное УГМС располагает собственной флотилией. В ее числе научно-исследовательское судно «Иван Петров» (водоизмещение 929 т) и научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов» (14 тыс. т).

Таким образом, ныне Северное УГМС обеспечивает деятельность гидрометслужбы России на большей части Севера Европейской территории страны и во всей Западной Арктике.

Пурга и ночь качаются над Диксоном...

Диксон в истории Арктической России — особая глава, наполненная славными страницами прошлого. С этим географическим именем связаны полярные исследовательские эпопеи, героика открытий и освоения Арктики.

**«На запад и на юг,
на север и восток
Стремятся и
вертят мглу, влагу
и песок:
Перуны мрак
густой, сверкая,
разделяют,
И громы с шумом
вод свой треск
соединяют:
Меж морем
рушился и
воздухом предел;
Дождю навстречу
дождь с кипящих
волн
летел...»**

М. В. Ломоносов



**«Там спорит
жирна мгла с
водой;
Иль солнечны
лучи блещут,
Склонясь
сквозь воздух к
нам густой;
Иль тучных гор
верхи горят;
Иль в море дуть
престал зефир,
И гладки волны
бьют в эфир...»**

М. В. Ломоносов

Диксон еще не имел своего названия, когда здесь, на таймырском побережье, стали селиться русские промышленники, и гавань скоро обрела известность лучшей на всем арктическом побережье. Самой природой Диксону было уготовано стать ключевой точкой Арктической России, важнейшим узловым центром морских операций в Карском море, снежной столицей Таймыра, самой северной материковой части Евразии, выдвинутой в высокие широты. Не случайно открытие мыса Челюскин 9 мая 1742 года Великой Северной экспедицией считается крупнейшим событием в освоении Арктики (наравне с открытием Семеном Дежневым пролива между Америкой и Азией).

Своим именем Диксон обязан шведскому промышленнику и меценату полярных исследований Оскару Диксону. Шведский геолог Нильс Норденшельд с группой молодых ученых на зверобойной шхуне «Превен», снаряженной Диксоном, летом 1875 года вошел в удобную гавань Енисейского залива, пророчески определив этому месту в Арктике ключевую роль в транспортном сообщении российских провинций и удаленных портов Европы и Азии.

Реальные шаги по созданию стратегической опоры на Диксоне были предприняты лишь в 1915 году: началось строительство радиостанции, вышедшей в эфир 25 августа, и служебно-жилого комплекса базы. Тогда же были установлены и метеорологические приборы. Следующим летом на Диксон были доставлены гидрологические приборы, оборудование для шаропилотных наблюдений.

Известность к Диксону пришла к концу 30-х годов, когда его радиоцентр объединил все полярные станции Западного района Арктики и бюро погоды на о. Диксон с большим коллективом синоптиков, гидрологов и ученых. Диксон стал мощнейшей базой освоения Западной Арктики, сконцентрировавшей исследовательский потенциал и транспортные ресурсы региона.

Диксон на карте Арктики в те годы становится стратегическим пунктом в транспортной системе Севморпути. Именно тогда в целях оперативного управления движением флота по СМП трасса была разделена на два района: Восточный и Западный секторы Арктики.

Западный район географически располагался в границах от западных входов в новоземельские проливы и мыса Желания (Новая Земля) до меридиана 125-й долготы с включением акватории архипелага ЗФИ и участков реки Енисей до поселка Игарка, реки Хатанги до одноименного поселка, а также Обской губы до мыса Каменный. Восточный район простирался от 125 градуса восточной долготы до Берингова пролива с включением участков реки Колымы до поселка Зеленый Мыс. Важнейшими составляющими обеспечения работы Севморпути стали флоты, порты, радиосвязь, навигационно-гидрографические и гидрометеорологические службы и специально созданные органы управления морскими операциями — штабы морских операций (ШМО). Один из штабов, ведавший Западным сектором Арктики, располагался на Диксоне. Благодаря ему арктические навигации обрели систематический характер, к тому же была обеспечена безопасность мореплавания в ледовитых морях. Диксонские гидрометеорологи и синоптики создают точную карту погоды, позволяющую морским и речным флотам региона, морским портам, оленеводческим хозяйствам, геологоразведочным, научным и прочим экспедициям в соответствии с ней корректировать свою работу.



Говоря о Диксоновском штабе морских операций, следует отметить, что арктическая навигация 1939 года заложила основы грамотного управления движением судов в Арктике, сформировав основные элементы системы: систему руководства, построенную руководителем ШМО И.Д. Папаниным, судовую и авиационную ледовые разведки, научное обеспечение, ледокольное обслуживание. Этот опыт был успешен. Не случайно коллектив полярной станции о. Диксон был отмечен Советским правительством в числе передовых. Именно Диксон стал стартовой площадкой для легендарных полярников России — А. И. Минеева, М. М. Сомова, Б. С. Майнагашева и многих других.

Структура и функции Штаба морских операций Диксона окончательно сформировались к началу 70-х годов, явив эффективную систему управления ходом навигации в Западном секторе. Успех общего дела зависел от слаженной работы капитанов ледовой проводки, гидрографов, полярных летчиков ледовой разведки, сотрудников гидрометслужбы, ученых ААНИИ. Полувекковая практика управления движением судов на трассе СМП (в том числе и экспериментальные проводки судов) зафиксирована в подробных отчетах.

Диксон покрыл себя славой арктической столицы, сконцентрировавшей интеллектуально-производственный потенциал штаба морских операций, порта, радиометеоцентра, подразделений гидрометслужбы, гидробазы. Вместе с тем же заслужил репутацию заполярной крепости, стойкой твердыни, сумевшей дать достойный отпор атаке немецкого рейдера «Адмирал Шеер». Фактически Диксон спас Арктику от уничтожения инфраструктуры Севморпути на ледовитых побережьях и островах.

После войны в ГУСМП было создано Арктическое райуправление, включавшее в себя Диксонский и Амдерминский радиоцентры и все полярные станции Западной Арктики. Диксон по-прежнему оставался своего рода столицей региона. В 1955 году в составе Диксонского РРМЦ числятся более 40 полярных станций. В 1973 году Диксонский РРМЦ переименован в управление гидрометслужбы, а в марте 1979 года преобразован в Диксонское территориальное управление по гидрометеорологии и контролю природной среды, возглавил его И.А. МIRONENKO.

С 1986 года научно-оперативное гидрометеорологическое обеспечение круглогодичного судоходства полностью осуществлялось силами специалистов Диксонского управления гидрометслужбы (руководитель Н. М. Адамович). Самолеты подчиненной ему полярной авиации выполняли весь объем оперативной ледовой авиаразведки (общий налет составил более 30 тысяч часов). Ледовая разведка, отслужив почти столетие, завершила работу здесь в 1992 году. Специалисты Диксонского УГМС на протяжении многих лет проводили санно-тракторные экспедиции зимой и летнее циклы исследований на судах гидромета и вертолетах, комплексно изучая районы Енисейского, Гыданского и Пясинского заливов.

Реорганизации шли с 1988 по 1997 год четырьмя «волнами». Правопреемник Таймырского УГМС Диксонский специализированный центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды с сетью полярных станций 1 марта 2002 года вошел в состав Северного УГМС. А 1 ноября 2007 года был преобразован в Диксонский филиал Архангельского ЦГМС-Р. Перед филиалом стоит сложная задача возрождения и реконструкции старейших полярных станций Арктики, история которых составила ярчайшие страницы летописи освоения полярных стран.

Эти арктические станции на слуху у старшего поколения: станции им. Э.Т. Кренкеля, им. Е.К. Федорова (Мыс Челюскин), Стерлегова, Известий ЦИК, станции, расположенные на острове Визе, острове Голомянном, на Диксоне... Бывалому полярнику эти точки на карте

скажут многое, воскресят в памяти имена первопроходцев Арктики и пейзажи полярных побережий с затерянными в них домиками гидрометовских служб, метеоплощадками и антенными полями.

Станции-старожилы Арктики являются сетевыми наблюдательными подразделениями Диксонского специализированного центра по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Диксонского СЦГМС), а ныне — Диксонского филиала Архангельского ЦГМС-Р. Эти станции включены в состав основной сети государственной системы наблюдений Российской Федерации. Большинство из них являются реперными климатическими станциями и корреспондентами Всемирной метеорологической организации и производят полный комплекс гидрометеорологических наблюдений, соответствующих работ и мониторинг загрязнения окружающей среды.

Результаты наблюдений используются в оперативной практике прогностических отделов Северного УГМС и служб Росгидромета для составления ежемесячников, ежегодников и климатических справочников.

Долгие годы коллектив сотрудников диксонского гидромета возглавлял кандидат географических наук Н. М. Адамович, почетный полярник, почетный работник гидрометслужбы России, умелый и грамотный руководитель, сумевший сплотить большой коллектив специалистов в работе над реализацией задач службы.

Ямальские этюды

Первые метеорологические наблюдения в селе Обдорск (ныне город Салехард) провел в период с 22 октября 1826 года по 19 апреля 1827 года штурман-капитан Иванов, направленный туда для описания побережья Карского моря. Регулярные приборные метеорологические наблюдения начаты с 1882 года ссыльным революционером Иваном Гервасием по ходатайству директора Главной физической обсерватории академика Г. И. Вильда.

Наблюдения в Марре-Сале начались в 1914 году, а в Новом Порту — в 1924 году. В 1921 году в Обдорске на базе метеорологической станции была создана Полярная станция. Бурное же развитие метеорологической сети северных станций началось с образованием в декабре 1932 года Главного управления Северного морского пути при СНК СССР.

Круглогодичное плавание Северным морским путем было неосуществимо без метеообеспечения. Поэтому за пять лет, с 1932 года по 1937 год, на территории Ямала открылись метеостанции Гыдоямо, Дровяной Мыс, Мужы, Хальмер-Седе (ныне Тазовск), Белый Остров, Се-Яга, Тамбей, Яр-Сале, Тарко-Сале. Начиная с 1934 года, количество наблюдений постоянно росло и виды их расширялись, увеличилось число сроков наблюдений.

В 1938 году станция Ра-Из обеспечила наблюдения на Полярном Урале, где они продолжались в течение шестидесяти лет. К месту будет сказать, что с 1926 года по 1955 год на Обдорской (с 1933 года — Салехардской) станции работал сначала наблюдателем, затем начальником, а с 1943 года инженером-метеорологом Д. М. Чубынин. Как раз при его участии была открыта труднодоступная метеорологическая станция Ра-Из. По собственной инициативе Дмитрий Мартемьянович в течение 28 лет изучал связь условий погоды с развитием и ростом сельскохозяйственных культур. Он не только теоретически

доказал возможность земледелия на широте Полярного круга, но и практически подтвердил это. В честь Чубынина названа одна из улиц Салехарда.

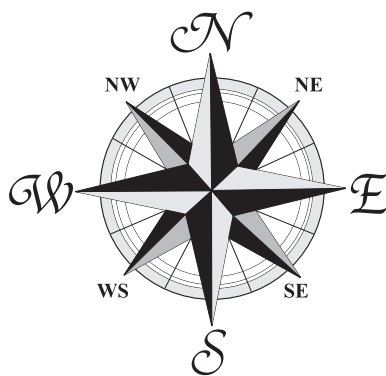
К 1950 году на Ямале было уже 20 гидрометстанций. Качественный и количественный рост становлению гидрометслужбы в крае дало создание Ямальского нефтегазодобывающего комплекса. Индустрия требовала четких представлений о капризах северной погоды. Было сделано все возможное, чтобы помочь развитию ведущей отрасли промышленности региона.

В 1958 году метеоплощадка была вынесена за пределы Салехарда, в практику вошли актинометрические, аэрологические, радиометрические наблюдения и наблюдения над испарением с водной поверхности. В связи с всевозрастающими требованиями народного хозяйства в ноябре 1964 года на базе кустовой гидрометстанции и аэрологической станции Салехард была организована Салехардская зональная гидрометеорологическая обсерватория (ГМО).

С 1960 по 1980 год на Ямале были организованы метеорологические наблюдения на четырех авиаметеостанциях: Красноселькуп, Пангоды, Лонг-Юган и Ягельное. Тогда же созданы метеорологические станции Большая Ходата, Юильск, Харампур, Казымский Мыс. В 1972 году была организована группа обслуживания народного хозяйства (ныне отдел гидрометобеспечения народного хозяйства). В 1973 году в обсерваторию вошла ионосферная станция. В 1974 году образованы комплексная гидрохимлаборатория и монтажно-ремонтная группа.

В ноябре 1989 года ГМО реорганизовали в Центр по гидрометеорологии, а с июля 1999 года он стал называться Ямало-Ненецким ЦГМС и получил право полного руководства сетью станций. По инициативе администрации Салехарда летом 2002 года для Ямало-Ненецкого ЦГМС были построены новые служебные здания, а метеоплощадка вынесена из города и оборудована на территории ионосферной станции, что в полутора километрах к востоку от Салехарда. Сегодня из 21 станции Ямала работают семнадцать, в том числе девять авиаметеорологических, функционируют 13 гидрологических постов...

У Ямала нет плохой погоды. Какая бы она ни была, любая рисует своими красками портрет этого самобытного уголка Арктики.



Заброшенное становище

Кособокая изба стояла на черно-белом берегу утрюмым памятником, грубо врезанным в каменное кружево плитчатых гор. Ни единого признака живого духа. Даже туман, задумав пасть на неказистую землицу, сотворенную на задворках мира, остановился, укрыв серо-голубые вершины богатырских шапок. Ни птиц, ни движения облаков, ни всплеска на зеркале залива.

Мертвое побережье. Мрачный дом. Молчаливые скаты базальта, падающие в свинцовый прибой. Мутное небо, беременное снегами. Берег покинут людьми. Жизнь ушла отсюда, с облегчением отрубив якоря. Арктика играючи, мимоходом, словно медвежьей лапой, сломала ей хребет. Остались доски распавшегося карбаса, обглоданное костье, зверушкины черепашки, обрывки снастей и вервий, обветшалый крест в куче камней и эта изба, наслех рубленая «в обло». Умела бы она говорить, понагнала бы жути...

Зимовать на новом берегу промысловики не собирались, но посмеялось Студеное море, заколовив дорогу ледяным крошевом, как сахарницу рафинадом. Делать нечего — подняли судно на сушу и начали ставить избу. Торопились неспешно, лишь бы не остаться во тьме без теплого угла. Становище собирали по бревнышку, таская сырые деревянные плавники издалека. Обожженные студенными ветрами, исхлестанные тяжкими дождями, копошились букашками, по-муравьиному веря, что спасет только безропотный и упорный труд.

Сложили стены, заткнув щели моховой конопаткой. Крышу выстелили тонкомером, песком со щебнем утяжелили, дабы бурей не сорвало. В углу сбили русскую печь из камней и глины. Спроворили стол, нары, топчаны. Запала хватало и на баню — низенькую, но настоящую! Тяготы зимовья никому не в радость, но русским ли жить в грязи? А банька с каменкой телу бодрость дает, болезнь гонит, дух веселит. Иначе не прожить во тьме зимовки — вошь загрызет до хвори и сумасшествия. Не выжить без распорядка, привычного на родине. Здесь лишний сон, уныние и затворничество — дамоклов меч над головой промысловика: повисит-повисит да и шибанет по шее со всей дури...

Всем хороша вышла изба, но тесна, сыра, утарна да и с фасада не лицом продать... От тепла полезли из стен травы невиданные, зазмеились зеленые пути. От спертого воздуха и влажности легла плесень, пятная одежду, постели, книги. Оконца, стеклянные штофами, затянуло коркой льда, и свет в них погас. Ворвань в глиняном черешке горела круглосуточно, расписывая стены жирной копотью... Жили не тужили, зимнюю ночь перемогали, отсекая ножевыми зарубками страсотерпные недели на брус-календаре. Дождались чистой воды и сплыли в родные палестины, оставив обжитое становище.

В первую же зиму белые медведи вышибли двери, выломали головами оконца, ища поживы, набедокурили внутри, испакостив все, что под лапу попало. Следом явились бесстрашные лемминги и глупые песцы. Из человеческого приюта их выжила только поземка, изрядно всунув внутрь языки жестких застрогов, а ростепель обволокла жилье мутным стеклом наледи.

Теперь только волчье солнышко порой заглядывает сквозь заиндевевший пролом в стене, освещая разор покинутого становища и лик Богоматери на иконе, впаянной в пузырчатую ледяную кору. Когда гусиные стаи с радостным гогогом торопятся к гнездовищам над зеленой водой бухты, святой образ оттаивает первым, плача вешними слезами вернувшейся жизни...





Шпицбергенское лето короче птичьего клюва



Мурманск — город-Герой, столица Кольского полуострова



Грумалане

Покрутившись на Грумант идти, не скупись на свечу в архангельском кафедрале да, моля Бога о пути возвратном, челом-то в пол пристукни, вытряси дурь из башки, коль не дала она тебе спокойной жизни на берегу, а позвала к черту в зубы. «Кто на Груманте не бывал, тот горя не видал»...

Гульни в кабаке досия, отмойся в баньке добела, отмоли грехи дочиста да твердо ступай на коч. Прощай, земля-матушка, и не погуби, седой Гандвик-окиян! Кинь кручину за борт в пучину, едва уйдут в окоем церковные маковки Города. Грумалан — вольный человек без страха и дальнего загада.

Пробороздит кораблик край Зимнего берега, проплывет сквозь Горло, наставит парус к немецкой стороне, норвя идти новым путем к Груманту. Встарь, когда варяг еще хаживал на Двину татем, предки правили ту дорогу угловато, через норд, обочь Гусиной земли, у коей встречали вечные льды, и по их кромке, в щепу растирая корабельные порубни, бежали на закат, чтоб верняком уткнуться в подножия обоих Берунов, Большого да Малого, и Пятигора.

Пусть под сполохами сияния пошаливал в берестяной картушке компас, именуемый маткой, но вернее были просоленные чертежи-карты без всякой градусной разметки. Они по морю проводили, как по избе родной. Обетные кресты на грумантском берегу оживали в рукописной лоции, указывая и промысловую бухту, и зимовье в чернокаменной излуине залива.

Как сойдет артель наземь, так оселит нелюдимое побережье, наладив житье в промысловых избах, сложенных из плавника. День положен на порядок, когда всякому делу есть время: когда сети трясти, когда на зверя идти, когда по хозяйству поспевать, когда к выти — ложкой воевать, когда вздохнуть духом, когда кулак под ухо да хр-р-р!

Устав артельный крут и справедлив. Судьбами и погибелями написан, кровью скреплен, дедами завещан. Тяжек и опасен труд добытчика-зверобоя. Полно море страхов, и на суше не без ахов: кит играючи погубит, медведь из-за валуна когтем приголубит. Душа — вон, а тело — в камни.

Падет большая тьма на Грумант, примется тереться в зимовье грусть-тоска, подсыпая в головы худые помыслы. Тут и цынга подвернется, заговорит зубы, повышатыкает до кровавых десен, свалит в оленье постели, накачав до смерти водяной тучностью. И тут, коли не сломать немочь ложечной травой, а обжалеться по себе, заплесневеть в безделье да нытьбе, так придет берегом полуночная смертушка и стащит в мелкую могилку под галечное одеяльце... А допрежь из тесин сколотят кривую домовину, крышку нахлобучат и в ледник снесут до тепла. Лежи, не ворохнись, грумалан! Отплясался на гребешке, мирянин из Города...

Это только дедушко Иван Старостин вечный, износу ему нет — сорок годов на промысле тут, эо! Посему бери с него пример и, пока жив, до первого солнца держи нос строго на Прикол-звезду. Страх намертво заложь камнем. Верь старшим. Не жди милостей. Смотри за морем и слушай берег. Рукам отдыха не давай. Голову скукой не пачкай. В душе безбожием не сори. Перетрешь зиму, набьешь амбары добычей, пай заработаешь, там и в архангельскую сторону пора будет править. Одичавшие в дальней стороне грумаланы домой готовы хоть пешком по зыби бежать. И лодки не нать...



Руководитель Мурманского УГМС Анатолий Васильевич Семенов



В музее Мурманского УГМС





*Небесные утесы-кучевки, каменные стамухи ледникового периода
и памятник великому мужеству героев Заполярья, погибших
в сражениях минувшей войны...*



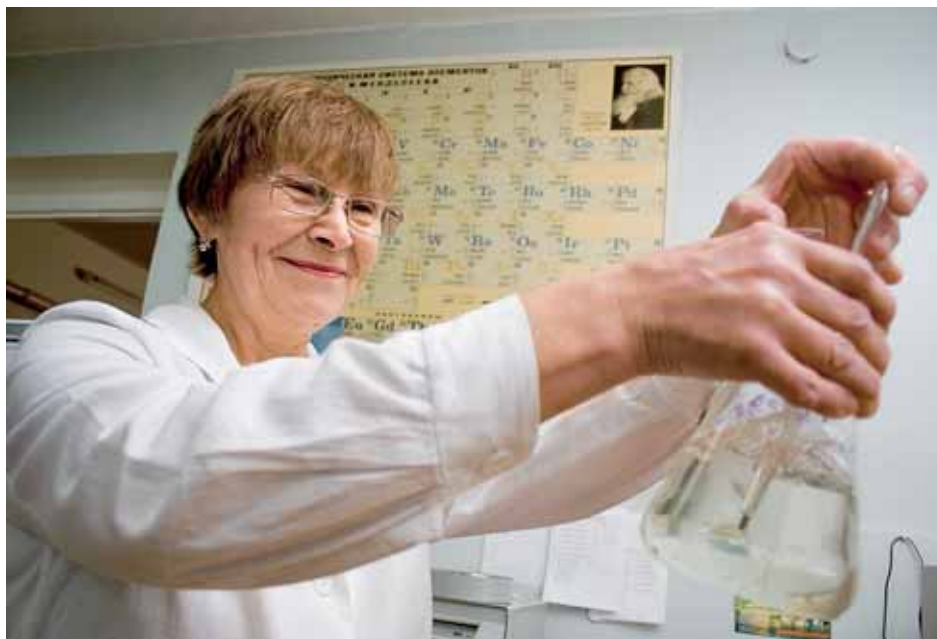
Каменные троны древних богов Таймыра







На метеоплощадке гидрометстанции Мончегорска, Кольский полуостров



*Начальник лаборатории гидромониторинга
метеостанции Мончегорска Л. А. Безрукова*



Пробы вод проходят всестороннюю проверку

Хрупкая жизнь — близкая смерть

— Много ты понимаешь, большеземеля! Что вы там видите в своих городах? Суета, беготня, равнодушие. Дом — работа, работа — дом, бац и — могила! Край земли найдет, чем тебя взять.

Да, прав тундровик, город всегда безлик. А тут... Чистота, спокойствие, простор глазу, полет мысли! Комары здесь и те повежливее будут: гудят, как вертолет, на подходе, предупреждают. Тундра при каждой встрече с ней — новая. Только сойдет тонкая корочка с почвы — простор начинает пахнуть пряной зеленью лета: мхами, травами, морем и солнцем. Наливается тундра красками, спелым соком и красотой. И в праздную минуту лежишь ты на моховой тундровой шкуре, как на мягчайшем ковре лучшей выделки. А под тобой на штык лопаты — вечная мерзлота...

Тут люди и живут-то по-людски, по природным, не придуманным законам. Один из них — не жалей собаке еды. Она тебе оплатит верной службой сполна и подарит такую секундочку, за которую по гроб ей благодарен будешь.

Другой — не зарься на шальные деньги, поскольку за ними беда идет да другую зовет. Тундровики берут от природы ровно столько, сколько нужно для жизни. И ни один из них не кинет в землю нож...

Самый страшный зверь в Арктике — пришлый человек. Он, привыкший жить по законам цивилизации (копай шире — хапай больше), опасен для девственно чистой природы тундры. Но и она опасна для него: постоит за себя, на коленях не поклонится... Здесь ни на минуту нельзя забывать, что на Крайнем Севере, как нигде, жизнь хрупка, а смерть близка. Тундровики об этом знают. Правда, и на старуху бывает проруха.

— Я вот как-то песцовые ловушки проверял, да увлекся и не заметил, как метель поднялась. На беду снегоход заглох. А того хуже, что не сказался товарищам, куда отправился. С собой — ружье, спички, еды немного. До метеостанции — пятнадцать километров. А морозище, а снежище! Все злей да гуще! Краем моря много не утопаешь, уйдешь на припай и — с концами, во льдах и сгинешь. Тут меня страх и подопнул.

Стал я сгоряча копать в снежном наносе нору, думал переležать буран в заветерье. Пока рылся, насквозь мокрый стал. Забрался в яму. Холод за меня, с перепуга да от работы вспотевшего, взялся — не сказать, как. Думаю, черт, а ведь могилу я себе выкопал, долбан! Нет, надо как-то к людям выбираться. Ружье — за спину, добычу бросил и — ходу. Иду-иду, на компас гляну, вроде верно иду, а под ногой — то ли берег, то ли лед. Вот, думаю, как люди-то умирают: еще живой топает, а уж, в общем-то, и покойничек.

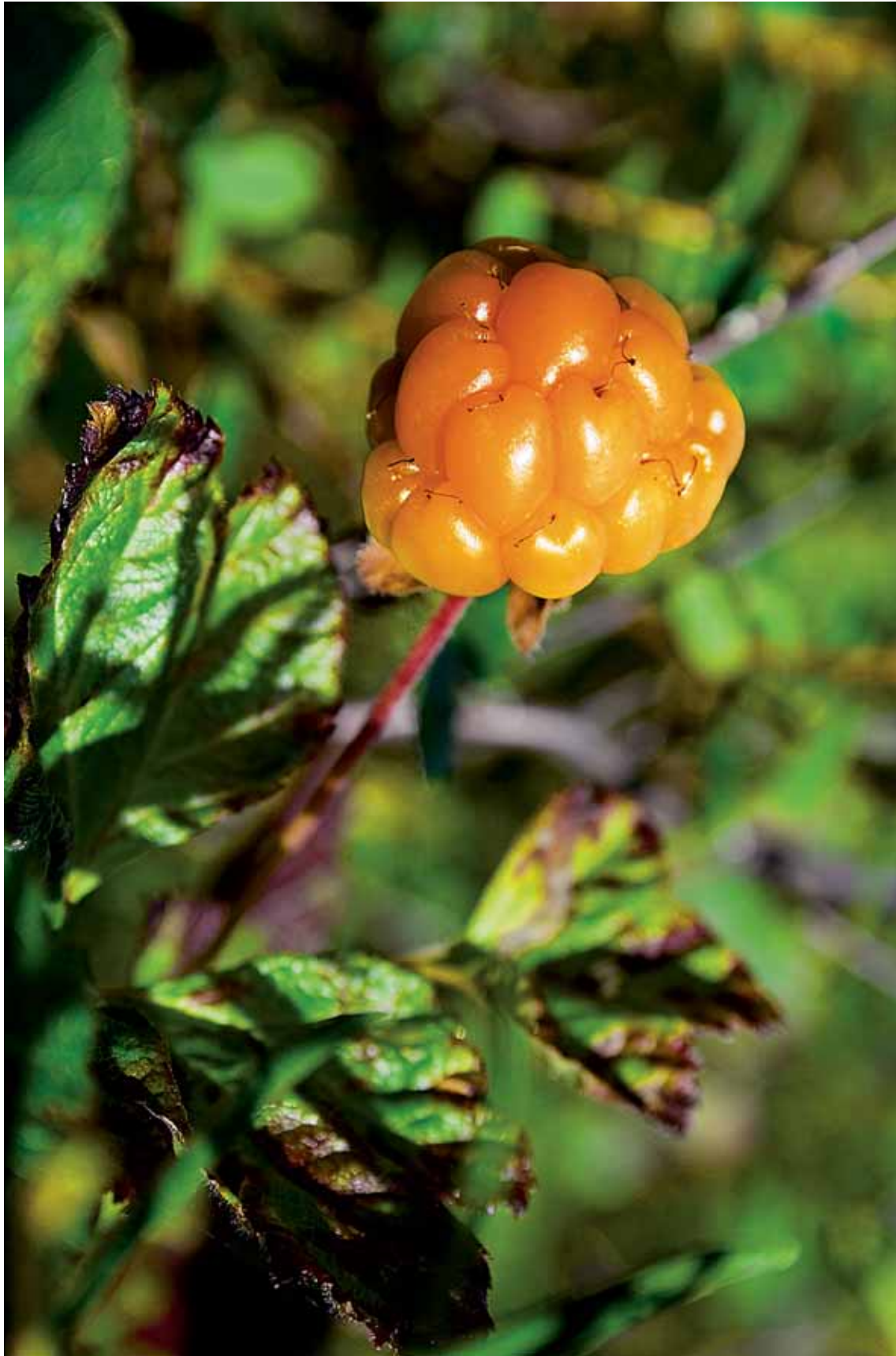
Вдруг в метели сверкнуло! Думал, показалось от усталости. Нет, снова взрезало — так маяк же это! И понял я, что мои ребята побежали к маячникам, чтоб зажгли те огонь на башне, потушенный по зимней поре...

В тепло я ввалился, не чуя ни рук, ни ног. Мужики моему возвращению с того света были не только рады. Как они меня били! В жизни я не получал такой взлупки. И проучили, и согрели... Долго мне было стыдно: погнался за песцом, за добычей, а чуть смертушку свою не догнал...





Автограф осеннего тумана на паутине кольской лесотундры





Краше гор могут быть только горы, на которых еще не бывал!



Тюлешек: упитанный купальщик на снежном пляже

Снежный пес, или Собаки уходят первыми

Жил-был щенок. Родился в теплом углу гаража заполярного аэропорта Чокурдах и горя не знал месяцев до трех. Случилось здесь «подсесть по погоде» полярной экспедиции, идущей в ледовый дрейф. Разворотливый «завхоз от науки» попросил шоферов спроворить ему собачку для станции. Так определилась судьба щенка, ставшего «снежным» псом. Он и кличку такую получил — Снежный.

Переход к новой жизни был ошеломительным. Вместо тряпья в тихом гаражике и прогулок по свалкам — грохочущий салон вертолета, соленая палуба судна и царственное спокойствие здоровенной льдины. Транспорт ушел вдаль, забрав свои шумы и запахи, оставив снежного пса и горстку людей среди беспредельных снегов — ослепительных, колючих и стерильных. Из груды багажа на льдине вырос палаточный город, обставившийся мачтами антенн. Потекла монотонная и бессонная жизнь номерной дрейфующей станции «СП».

На льдине их, четверолапых, было двое. Пегая лаечка с хвостом-крендельком в полтора оборота имела покладистый характер старшего товарища. Когда станция проходила в районе Северного



Полярная станция Териберка на побережье Баренцева моря

полюса, выяснилось, что одним зверем на льдине стало больше. Каким циклоном занесло сюда белого мишку, осталось неясным, а обнаружился он, когда кинулся ревизовать богатства плавучего поселка. И несдобровать бы стуженке, если б не звонкий залиvistый дуэт в две собачьи глотки. Лайка даже успела повисеть на медвежьих «штанах», а Снежный, страхуя, работал на подхвате.

Урсус оказался молодым, любопытным и глупым. Винтовочный залп в воздух нагнал на него страху. Мишка стремглав улепетнул в заструги и с расстояния наблюдал за жизнью станции, по привычке прикрывая черный нос белой лапой. Потом хулиган исчез, и жизнь на льдине до самого конца экспедиции проходила без тревог и приключений.

На твердую землю Снежный ступил годовалым псом — взросшим, окрепшим и все так же привязанным к людям, от которых всегда получал лакомства и ласку, на какую способны только те, кто надолго оторван делами от родного дома и семьи. Пес уже почти не помнил гаража в Чокурдах и, отпущенный на вольные хлеба в Амдерме, охотно пошел за человеком, который взял его с собой на островную метеостанцию. Жизнь потекла размеренным и сытым порядком.

Новому хозяину собаки часто бывало плохо. У него не болели ни руки, ни ноги, ни голова, но какая-



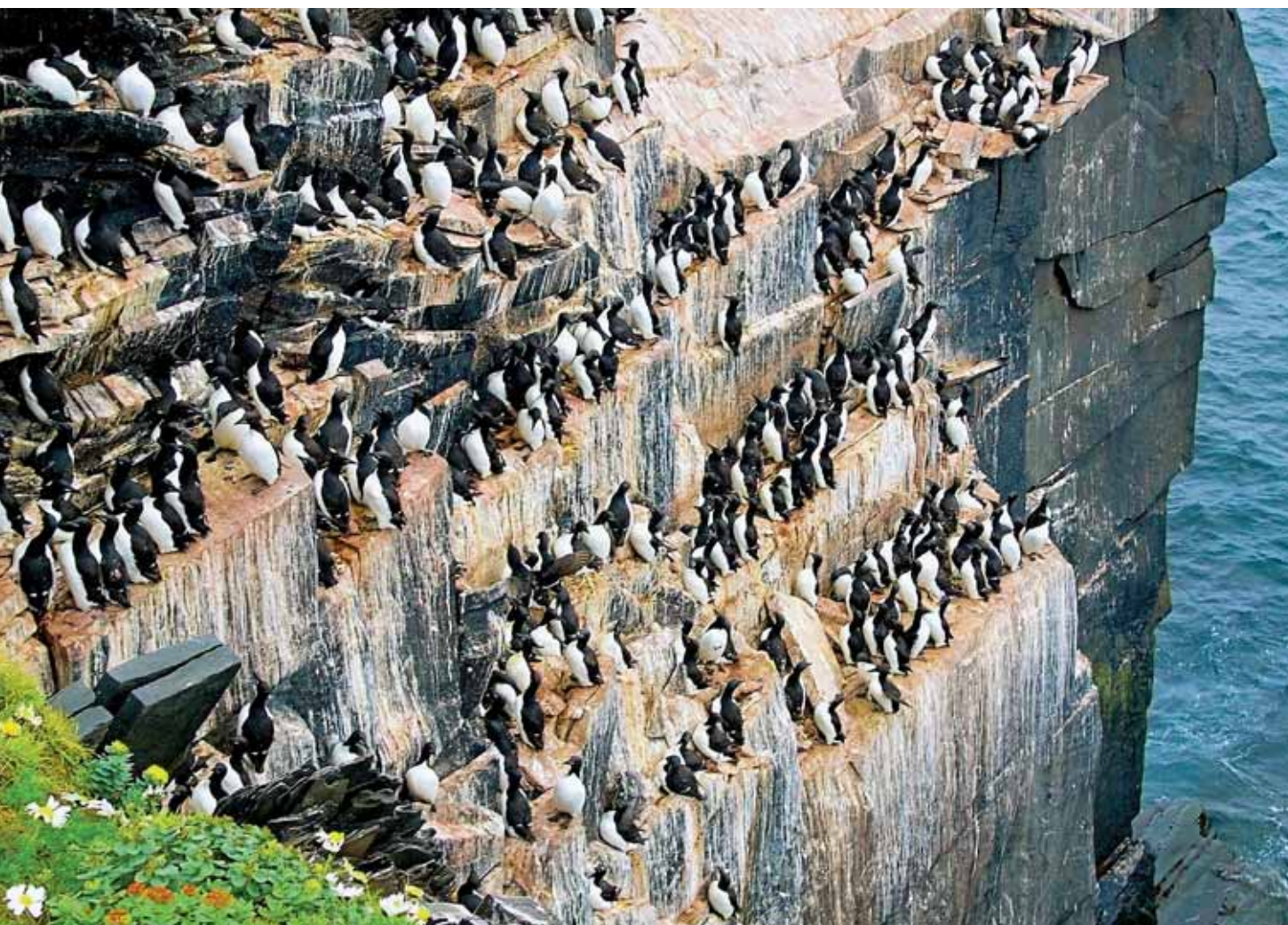
Арктика — территория вечности. И человек чувствует себя здесь свободным...

то странная хандра точила его изнутри. Человек долго разговаривал с псом, как с равным, и оттого ему на время, казалось, становилось легче. Для Снежного он стал настоящим хозяином. Крепче привязанностей в жизни пса не было. Он не отходил от человека ни на шаг, знал его привычки и даже жесты его заменяли слова команд.

Однажды в лагуну возле станции сел небольшой самолет. Хозяин, горбясь под рюкзаком и парой чемоданов, под вихрем от винта торопливо забрался внутрь. Снежный, оставленный на привязи, растерялся, начал рваться, заходясь в визге и воющем реве. Бросили, бросили! Как же он, любящая душа, не почувствовал беды?!

Прошел месяц, другой и третий, минуло полгода. Человек не возвращался. Иногда высоко над островом проходили белесые самолеты, разливая окрест заунывный, тяжелый гул турбин. Но пес по-прежнему оставался в одиночестве. Он не замечал людей на метеостанции, ел кое-как, отвлекаясь, с оглядкой, как это свойственно больным собакам. Порой он принимался выть с тоски, и получал от полярников пинки.

Самолет-биплан все-таки вернулся. В снег полетели мешки, коробки, бочки... Как Снежный ни крутился возле «аннушки», хозяина найти так и не смог. Люки захлопнулись. Поршневой мотор заглох,



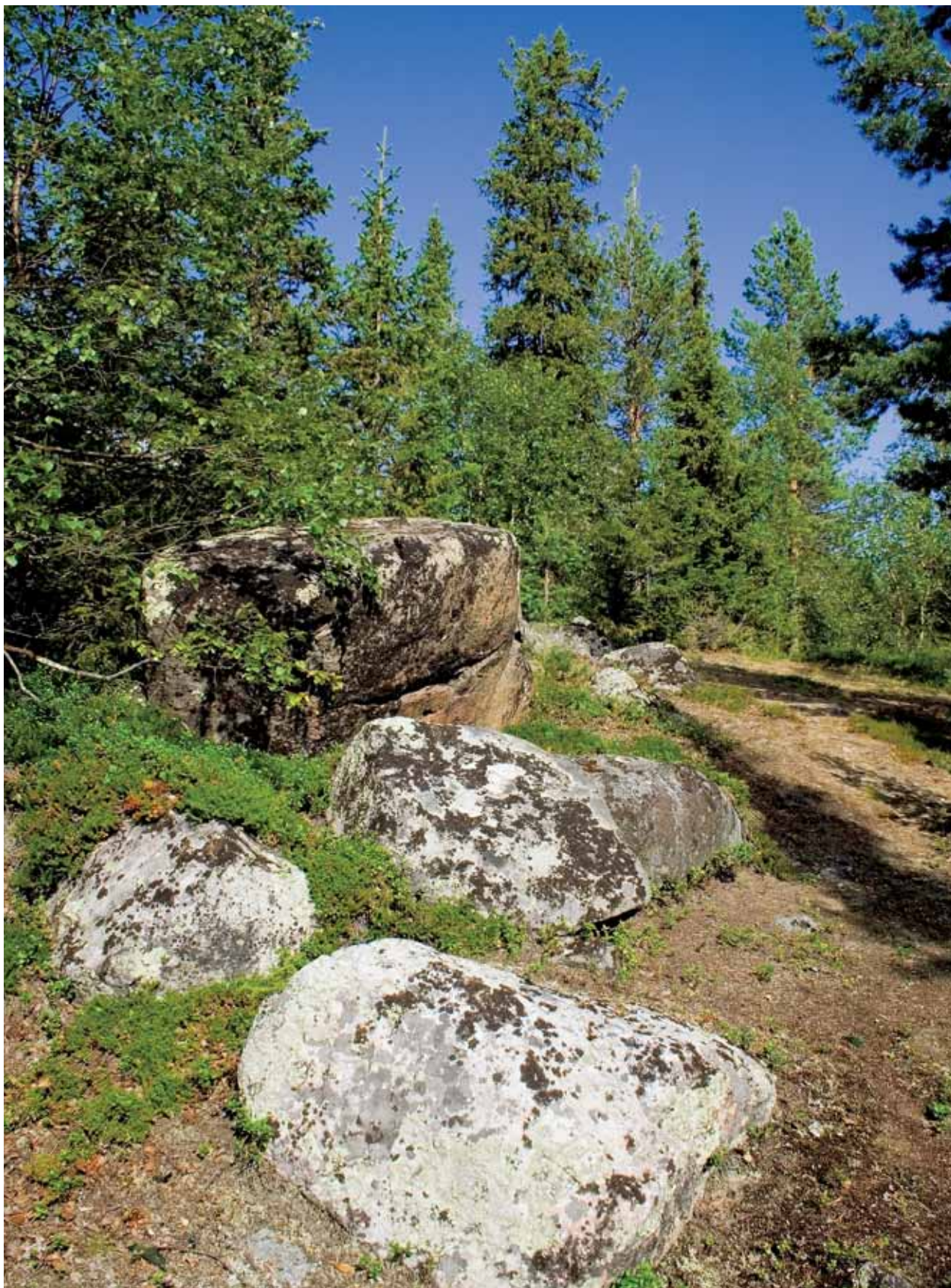
Птичий базар — тысячеголосый хор пернатых

звучно шарахнул вдоль фюзеляжа матерым дымом и раскрутил пропеллер.

Пес понял, что самолет снова его обманул и забирает с собой хозяина. Он забежал спереди крылатой машины и загородил дорогу. Летчик на газах пару раз подал вперед, отрывая лыжи. Пес не уходил, остервенело лаял, припадая грудью к земле и уступать не собирался. Пришлось выключаться и гнать метлой дурного кабысдоха...

Снежный, едва стих мотор, подбежал к самолетному хвосту, встречая брань и проклятия. Но как только летчик запустил мотор, сумасшедший пес снова оказался спереди! И второй раз отогнали, но чертова животины яростно металась, словно собой, телом хотела остановить коварный самолет. Откуда собаке было знать, что вращающийся пропеллер обретает на огромной скорости вращения стеклянную прозрачность и потому становится невидимым. Оскал собачьих клыков — на оскал самолетного винта...

Когда по скрипучему снегу подбежали люди, Снежный не мог даже скулить. Карабин милосердно, в упор отсалютовал верной душе. Таков закон Арктики: собаки уходят первыми. Среди них нет легендарных псов. Но они идут по диким, суровым, необжитым местам рядом с человеком, охраняя, помогая и беззаветно любя...



*Замшелые камни и карликовый лес под киноварью ослепительного неба.
Улыбка седого Мурман...*



*Болота немеряные, тундры нехоженные, горы нетоптанные...
Кольские красоты неброски и очаровательны*



Глава 7.

Сказ о седом Мурмане

Мурманское управление гидрометслужбы в Стране
полюночного солнца...

«Там, в суровой природе, среди утрюмых скал дикого и прекрасного ландшафта, пусть закалится в борьбе с невзгодами природы наше молодое поколение, и пусть на границе вечных снегов зажгутся новые центры исследовательской мысли. По нашим столам... пойдут другие, и пусть Хибинский массив, гордо вздымающийся среди лесного покрова, озер и болот Кольского полуострова, делается центром русского туризма, школой науки и жизни...». Так возвышенно писал геолог и исследователь Севера А.Е. Ферсман о Мурманском крае. Его называют еще Страной полюночного солнца, царством полярной ночи, суровой Похтьёлой, русской Лапландией, родиной северного мореплавания, оплотом русского морского рыболовства, кладовой «камня плодородия», а любители лыжного экстрима — скользким полуостровом...

Несмотря на близость Арктики и условия Заполярья, Кольский полуостров — край феноменально тёплый для своей широты, и объясняется это близостью ветви Гольфстрима, согревающего воды Атлантического океана. Впрочем, особенность погоды в этом регионе — итог наслоения разных причин, в сумме своей создающих причудливые метеоусловия, в которых работают моряки, рыбаки, авиаторы, геологи, лесорубы, металлурги, горняки...



Первые регулярные метеорологические наблюдения на Кольском полуострове начались в 1843 году на побережье Белого моря близ устья реки Поной, на Терско-Орловском маяке. 14 января 1878 года шкипер Аполлон Хохлов приступил к регулярным наблюдениям на одной из старейших на Мурмане гидрометстанций — станции Кола. Ныне это специализированная гидрологическая станция первого разряда, изучающая гидрологический режим рек и озер, контролирующая состояние атмосферного воздуха и поверхностных вод суши.

В июне 1883 года начались наблюдения на маяке в Вайде-Губе. Одним из наблюдателей был смотритель маяка Иван Рюхин. В «Отчете по областной сельскохозяйственной кустарно-промышленной выставке Северного края за 1903 год» среди награжденных участников группы метеорологии под № 15 значится его имя. Для отчета Рюхиным были предоставлены наблюдения метеорологической станции второго разряда первого класса в Вайде-Губе и выработанные им основы предсказания погоды по барометру.

Восьмого августа 1899 года была открыта гидрометстанция Полярное (Александровск). В 1913 году из города Александровск-на-Мурмане ее перенесли на Екатерининский остров, расположенный в проливе, соединяющем Екатерининскую гавань с Кольским заливом. Станция является опорным пунктом морской гидрологии по Баренцеву морю.

В конце XIX века начаты метеорологические и морские прибрежные наблюдения в Териберке (1889), на мысе Святой Нос (1895), в Ковде (1896) и в Ловозере (1899). Организация станций была продолжена и в XX веке. Регулярные метеорологические наблюдения и морские прибрежные наблюдения ведутся на острове Харлов (с 1912 г.), в Кандалакше (1912), Пялице (1915), Мурманске (с 23 октября 1917 года по ст. стилю).

В 1921–1937 годах была продолжена организация метеорологических, морских прибрежных и гидрологических наблюдений на мысе Цып-Наволоки (с 1921 г.), на железнодорожной станции Хибин (1924), в Зашейке (1925), Умбе (1930), Краснощелье (1932), в Хибиногорске (ныне Кировск, с 1933 г.), в Ене (1933), Рестикенте (ныне пос. Верхнетуломский, с 1933 г.), в Баренцбурге на архипелаге Шпицберген (1933), в Мончегорске (1935), хибиногорском Юкспоре (1936), на мысе Пикшуев (1937).

В декабре 1932 года в Мурманске было образовано бюро погоды, ставшее предшественником Мурманского гидрометцентра.

В 1934 году в столице Заполярья было организовано управление Единой гидрометслужбы Северных морей, которое годом позже преобразовалось в управление ЕГМС Северных морей и Мурманского округа. В 1936 году образована Мурманская геофизическая обсерватория Мурманского УГМС.

В 1937 году УГМС Северных морей и Мурманского округа вновь реорганизуется в Мурманское отделение гидрометслужбы и подчиняется Ленинградскому УГМС.

14 апреля 1937 на Кольском полуострове произведен первый рабочий пуск метеорологического радиозонда конструкции профессора Молчанова. Ежедневно два раза в сутки (в 00 и в 12 часов по Гринвичу) аэрологическая станция Мурманск и ГМС Кандалакша выпускают радиозонды...

29 августа 1938 года по приказу № 259 Главного управления Гидрометслужбы «в целях улучшения гидрометеорологического обслуживания обороны, торгового и промыслового мореплавания в Баренцевом море, авиации и других отраслей народного хозяйства на Кольском полуострове» на Мурманское отделение было возложено «обслуживание в гидрометеорологическом отношении всех отраслей народного хозяйства и обороны на Кольском полуострове и в Баренцевом море».

Из ведения Ленинградского управления гидрометслужбы мурманчанам передавались сеть метеорологических, гидрологических и морских станций на Кольском полуострове, Мурманская морская обсерватория и судовые гидрометеорологические станции, действующие на Баренцевом море. Мурманское отделение получило статус самостоятельного территориального органа союзной Гидрометслужбы.

В июле 1941 года произошло включение Главного управления гидрометеорологической службы в со-

**«От стран,
рождающих град и
снеги,
С Атлантской
буря высоты
Стремится чрез
бугристы бреги,
Являя
страшные
следы».**

М. В. Ломоносов



Осенний шторм в Баренцевом море, 1960-е годы



В багаже зимовщика должно быть все — от раскладушки до трактора, 1960-е годы



став Вооруженных сил СССР, а Мурманского управления гидрометслужбы — в состав Северного Флота, что было продиктовано реалиями Великой Отечественной войны. В ноябре 1944 года возобновлены метеонаблюдения в Ниванкколе, открыта метеостанция в Печенге, годом позже заработала метеостанция в Никеле.

В 1946 году Главное управление гидрометслужбы из состава Министерства обороны вновь было переведено в подчинение правительству СССР. Мурманское управление гидрометслужбы вернулось в свое «гражданское» лоно.

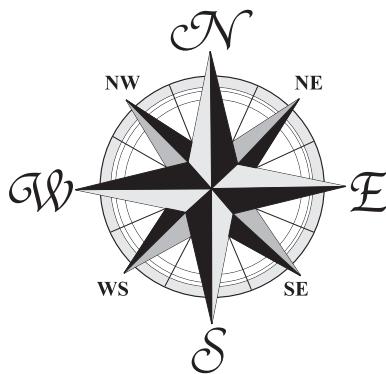
В послевоенное время на Кольском полуострове сеть гидрометстанций активно пополнялась новыми. Заработали ГМС в Кашкаранцах, Чаванье, Дальних Зеленцах (в 1946 г.), Каневке (1948), Ура-Губе (1949), Алакертти (1950), Канозере (1950), Ковдоре, Колмъявре (1951), Мурмашах, Янискоски (1954), на Перевале (1956), в Верховье р. Лотта (1959), Зареченске (1963), на Туманной (1967), на Кислогубской приливной электростанции (1969).

В 1962 году была создана лаборатория контроля над загрязнением окружающей среды, в которой осуществлялся регулярный химический и радиометрический контроль атмосферного воздуха в населенных пунктах, гидрохимический и гидробиологический мониторинг водоемов Кольского полуострова, побережья Белого и Баренцева моря.

16 декабря 1974 года начала свою деятельность ионосферно-магнитная служба, собирающая данные об активных явлениях на Солнце, возмущенности магнитного поля Земли и состоянии ионосферы, начат выпуск прогнозов условий радиосвязи в Арктическом регионе.

14 марта 1979 года Мурманское управление гидрометслужбы преобразовалось в Мурманское территориальное управление по гидрометеорологии и контролю природной среды. А 26 января 1988 года оно обрело статус Мурманского территориального управления по гидрометеорологии, которое четыре года спустя, 2 апреля 1992-го, стало Мурманским территориальным управлением по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. 29 июля 2004 года в соответствии с приказом Росгидромета «О реорганизации территориальных органов Росгидромета» оно было реорганизовано в государственное учреждение «Мурманское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды».

В 2008 год Мурманское УГМС под руководством начальника управления Анатолия Васильевича Семенова встречает свое 70-летие. Оно по-прежнему ведет мониторинг окружающей среды, осуществляя наблюдения за ее состоянием, собирает и обрабатывает данные по состоянию атмосферы, поверхностных вод суши, морских вод и почв в интересах органов власти, хозяйствующих субъектов и населения региона.





Первый день полярной ночи на Шпицбергене



Человек у края океана

В хвойный дух тайги врезался йодистый воздух моря. В зеленой стене, прошитой стволами бора, мелькнула вызолоченная синева. Душный лес, гудящий комарьем, как ножом, отрезало, и распахнулась желтая полоса песка, ныряющего в синь. Жизнью, светом и простором пахнуло так, что закружилась голова.

Кони вытягивали морды, жадно поводя ноздрями: никогда не виданное море обещало отдых после долгого перехода по глухой тайболе. Люди тоже впервые в жизни видели столько свободной воды. Она жила, дышала, нахлобучивая пенные шапки на бурые валки водорослей. Ни конному, ни пешему дальше дороги не было. От самого уреза воды было видно, что она тянется за горизонт, изгибаясь заливчиками, и пропадает в знойной дымке далекого далеко.

Ватажники попрыгали из седел наземь и спустились к морю, ведя лошадей на поводу.

— Дошли... Вот оно, море-окиян! Сколь широко, сколь велико — глазом не объять!

Дружинный атаман покачал головой. Едва увидев конец пути, он спросил себя: «Что дальше? Куда вести людей?». Земли, оставленные позади, застолблены, обжиты и посажены на ясак. Но море конем да саблей не возьмешь. Тут нужны иные умения — по воде ходить, у воды города ставить, водой жить!

Не мир треснул — озарение сверкнуло в атамановой голове: не безбрежна земля, и работать ей теперь союзно с морем! Построят мастера лодки с парусами. В тихих бухтах встанут пристанные города, дружащие с сухими торговыми путями. Лягут студёные моря дорогой в незнанные земли... Так ли станет? Не давал горизонт ответа. Он был четок и чист.

Бивак ватаги пустил дымы костров по ветру. Заклокотала в братских котлах уха из дивной морской рыбы: плоска, как ладонь, а глазья — парой с одной стороны. Невидадь! Солнце скатилось к морскому лону, поджигая воды алым светом, и величаво погрузилось в ртутно-молочное спокойствие. Атаман смотрел, как исчезает светило, и сожалел лишь о том, что никакой человеческой жизни не хватит пройти этой дорогой вслед за солнцем...



Шпицберген — беломедвежье королевство

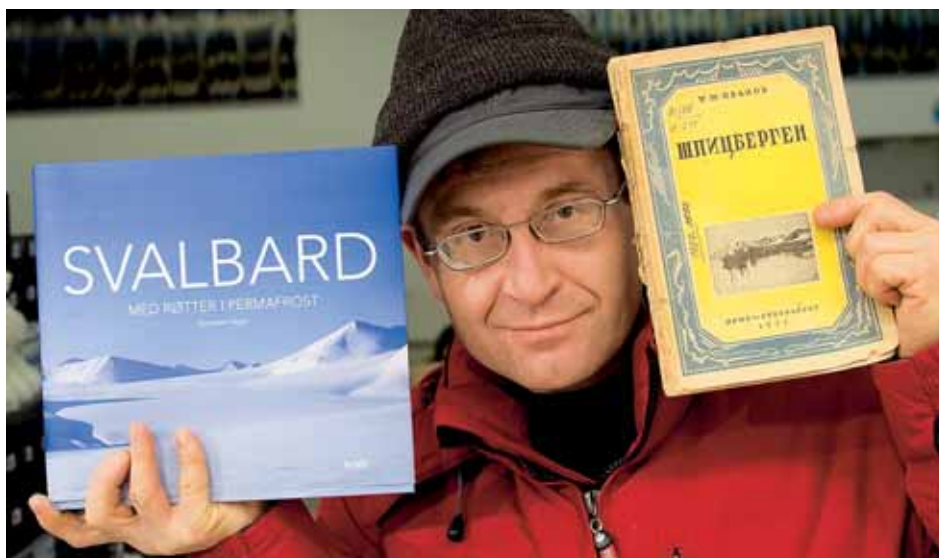


*Олень — еще один символ полярного архипелага:
всегда на подножном корму!*





Сумеречный полдень Груманта: короткий, хмурый, скупой на краски...



По-норвежски — Свальбард, а по-русски — Шпицберген!



Песцы — полярные собаколысы — сообразительны и нахальны

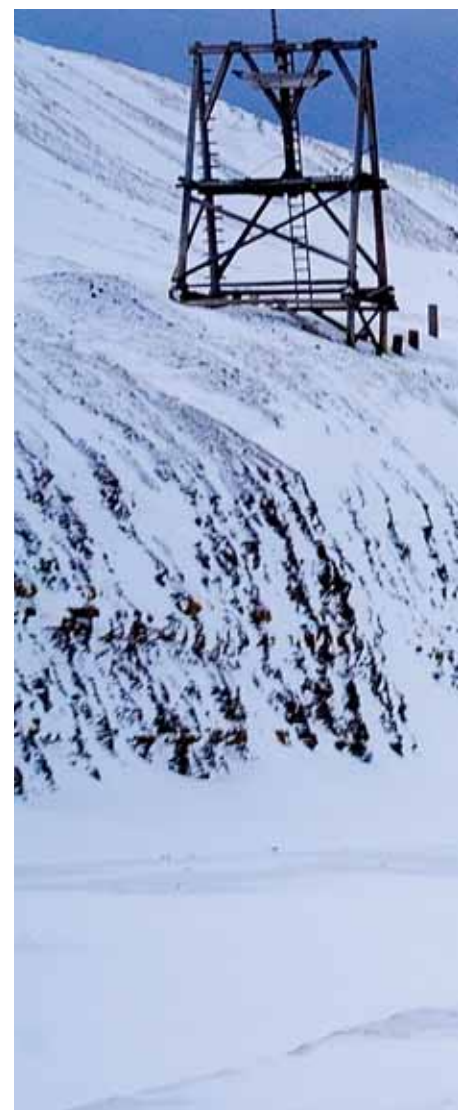
Зимовье

Нонешнему поколению што: нос поморозил — уже полярник!

Погода ему наперед ведома. Обо льдах самолет расскажет. Спутник его по просторам ведет. Связь — только руку к уху донеси. Снаряжение надежно, рук не тянет. Одежка тепла, легка, суха. Провизия — поглядел, так уже сыт. Припрет беда — вмиг достигнет помощь Большой земли, выручат — испугаться не успеешь. Сказка! От такой жизни не обтреплешься здоровьишком к сорокалету...

Вот в прежние годы — да-а-а! Поминая Николая-угодника, выбежишь на пароходишке мористее, глянешь льдам в очи, и волосики на маковке зашевелиятся, седея. Морем ходить — привычка. А жить на дальних островах — наука, от корня поморского сложенная. Дуриком не проскочишь, на арапа не протянешь, пропадешь пропадом, даже дождик по тебе не заплачет.

Первое дело на зимовье — порядок: человек должен быть занят от утра и до ночи, не то безделье зверем перекусит пополам — ам, и нету! Не по чужой указке жить надо, а как дело велит. От работы промысловик не бегаёт, сам ее ищет: и бревна ворочает, и иголкой помахивает, и старый лед на чай пилит, и медвежьи шкуры с изнанки бреет.





78-я параллель. Столбы угольной канатки — символ «Шпица»

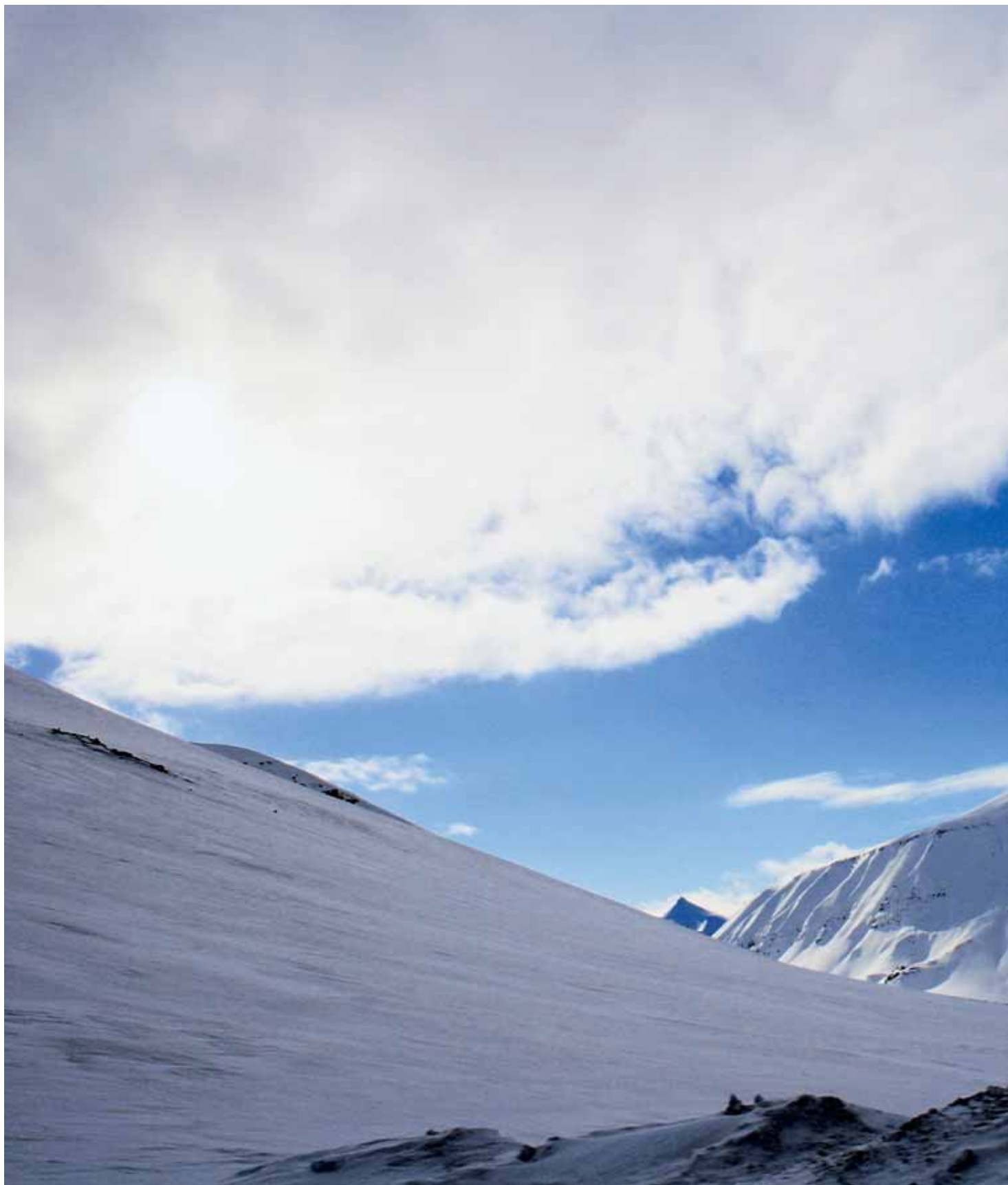
Второе дело — изба промысловая, поставленная правильно и сложенная добротно. Плавник — материал так-сяк, криво-кособокий, свиль да гниль, но, как говорится, кабы не пакля да мох, так и плотник бы сдох. Ставь стены прямо, крой крышу плотно, клади печь добротно — в долгой зимней ночи швыркой чаи да сопи на полатах в две дырки под метельный гул: чем не дома?

Третье — топливо, на которое годно все, что горит: плавной лес, вынесенный бурями, тюлений жир, моржовое сало. Домашнее тепло еще в море выветрит, а на промысле шапка плешь не распарит. В студёных морях, в ледовитых берегах ошпаренных всегда меньше, чем обмороженных.

Четвертое — еда по работе, сытная да одобренная лекарственной снедью из клюквы, кислых трав, зверьего мяса и свежей крови от охотничьей убоины. Не сможешь есть — твое дело, только считай, что выбрал ты себе судьбу короткую и незавидную.

Пятое — удача. Обопрись на веру, но и сам не будь плох. Если ж нет везенья по жизни, то сиди дома на печи, облеживай кирпичи.

Так-то было в старопрежнее время...



Весеннее солнце обходит дозором белоснежные горы архипелага Шпицберген



Читая книгу времен...

По весне из вечномерзлого кряжа Оби выступили венцы сруба. Пацаны-рыбачки, копаясь тут интереса ради, подняли из грунта бронзовую подвеску... Вокруг стояла звенящая тишина глухоты, и ребята никак не могли поверить в то, что здесь когда-то стоял шумный город, а на речном рейде было тесно от купеческих судов. Пятнадцать поколений назад по сие место стояла Русь, достигнув северных пределов за века неуклонного движения встреч солнцу в новые земли... Память не вечна, а рукописи горят. Былое, бывает, не становится наследством. Тогда былинными урочищами идут археологи, открывая погребенные в почве истины о предках и их житии. От целых городов, случается, памятью остаются горсть глиняных свистулек да куль берестяных грамот, испещренных письменами.

Археолог читает книгу земли, написанную Временем. Ученый владеет азбукой эпох, знает психологию предков, умеет филигранно работать на раскопе и экскаватором и флейцами. Но если на рязанских городищах вскрышу снимают бульдозером, то на арктических побережьях — работа хирургическая. Порой достаточно взгляда, работающего с остротой ланцета. Осыпь, западина, бугорок, шельф, распадок, пустырь и укроминка в скалах — все под придирчивым прицелом исследователя.

Археология Арктики — свежая наука с мощными корнями ремесла, погруженными в плодородные слои истории. Высокие широты, технически осваиваемые уже почти четыре столетия, хранят множество памятников, раритетов и артефактов утраченных эпох.

Археологические экспедиции год за годом идут арктическими берегами, прочесывая времена. Улов, на беглый взгляд, невелик и невзрачен, но, сложенный в одно мозаичное полотно, он рисует роскошную картину былого. Там караваны идут тихой Печорой в пустозерскую гавань, дружина Ермака прорубается в Сибирь, а Дежнев со товарищи правит меж двумя континентами, замыкая Арктику и открывая России дверь в Дальний Восток.

Помни прошлое, чтобы знать будущее...



Залив Айсфиорд Гренландского моря



*Полярная станция Баренцбург — самая западная точка
Росгидромета в Арктике*





Баренцбург — шахтерская столица Шпицбергена. Ее истории — три четверти века



Вертолет уходит на ледовую разведку



Экспедиционная работа — не для чистоплюев!





Чтобы узнать истинные размеры Арктики, ученому надо померять ее пешими маршрутами: ножками, ножками, ножками...



*Легендарное в Арктике судно НИС «Академик Федоров»:
вперед, к водяному небу!*



Лидер полярной науки — Арктический и Антарктический НИИ



Директор ААНИИ Иван Евгеньевич Фролов



*Первые часы после выгрузки станции на дрейфующий лёд.
Вся работа, вся зимовка, все приключения еще впереди...*

Пуп земли

Долга, длинна да свилевата дорожка ледовыми полями — вьется, змеится по трещинам, разломам и разводьям. Чем выше лезешь на макушку земного шарика, тем чаще сетка координат — знай цепляйся, штурман! Но — как назло, ни одного «водяного небушка»: льды — наглухо, крепостной стеной. К Полюсу нет прямых троп. На карте версту клади, а под лаг, не думая много, все пять кидай: уйдут, как в топку!

Страшна ногам опора — играет лед прозрачными зелено-голубыми жерновами. Жутковата корабельным бортам толкотня в торосах — для разбойного ропачья они, что жестянка: двинет оно челюстью нена-роком, так только хрустнут шпангоуты да колбасами полезет лед в выстегнутые иллюминаторы. Поминай как звали...

Много кто хаживал этой страхолудной дорожкой на макушку планеты, где отовсюду путь только на юг. Немногим улыбнулась удача... Могильными крестами да валунами береговых гурьев помечены исходы человечья. Бродяги-айсберги, ударяясь в бухтах о грязные стамухи, отзванивают в стылые колокола за упокой по пропавшим душам... Северный полюс — пуп земли-матушки — испокон веков манил и звал к себе, как коварные sireны Одиссея.



Налево — юг, направо — юг и сзади — юг, а рядом — друг!

И шли. А уходя, прощались навсегда на прокуренных пароходным дымом архангельских пристанях. Не каждый верил, что вернется, когда рвали с места нарты. Цинга выпячивала зубы и укладывала на вечный покой отчаянных землепроходцев. И голодали, и мерзли, и зимовали хуже медведей, и шатунами, осатаневшими от натуги и усталости, перли сквозь полярную ночь, и сеялись сквозь чертово сито Арктики, делясь на везунчиков и горемык, и только немногие счастливицы возвращались в родную гавань, спалив в котлах полпарохода...

Сюда шли, ехали, ползли, стремились, с надеждой глядя на компас и секстан. Проклятый Полюс, поглотивший столько жизней и сил! Но скольких он отобрал для трудной работы, для почетной миссии покорения Арктики! Целые поколения молодых в России грезил арктическими просторами, ледовыми дрейфами и строили свои биографии с чеканных образов полярных капитанов и ледожителей.

Сегодня на Северный полюс на атомном ледоколе в комфорте отельного уюта можно прийти за считанные дни, а там сойти на пуп земли хоть в домашних тапочках. «Стоп-машина!» Трап подан и — флаги по ветру: извольте покорить.

— Эй, на полюсе! Принимаю швартовы...



Кусочек солнца — к горному «столу» Земли Франца-Иосифа



Десант науки спешит на работу



«Глобус для древних великанов» на о. Чамп



Приходит в Арктику весна, и небо любитя льдами...



Во льдах неспокойно: полярники в ожидании эвакуации судном



*Последняя страница ледовой эпопеи воспета в гимне полярников:
«СП» снимается со льдины. Нет чудеснее картины...»*



Околонаучный спор о прогнозе на завтра



Бронебойная торпеда арктических глубин: мне хоть камни с неба...





Экспедиционные будни



Вертолет ледовой разведки укажет путь полярному каравану



... и поставить на усиленное полярное довольствие!



Молодые капитаны поведут наш караван...



Последние часы перед эвакуацией со льдины



Прямо по курсу — Арктика! Орнитолог М. В. Гаврило



Ход глубоководных измерений



Глава 8.

Край далекий, лютый, крайний...

Якутское управление гидрометслужбы и
Тиксинский ЦГМС

Исследования прибрежных районов Якутии связаны с первопроходческими экспедициями, штурмовавшими широты Северного Ледовитого океана. Экспедициям того времени, как правило, предписывалось обследовать неизвестные земли, нанося их на географические карты, проводить гидрометеорологические наблюдения за температурой воздуха, атмосферным давлением, скоростью и направлением ветра и явлениями погоды. А потому исследователи этих мест, в числе которых братья Лаптевы, супруги Прончищевы, П. Ласиниус, Н. Шалауров, А. Лазарев, Ф. Геденштром, внесли свой вклад в изучение природы и метеорологического режима арктических районов Якутии.



Не осталось якутское побережье Арктики и в стороне от проведения Первого международного полярного года, тогда, 19 августа 1882 года, на одном из островов моря Лаптевых в устье реки Лена была открыта метеостанция Сагастырь. Ее коллектив возглавил штабс-капитан корпуса флотских штурманов Н. Д. Юргенс. Ведением метеорологических наблюдений на Сагастыре занимался специально приглашенный доктор медицины А. А. Бунге.

Два раза в сутки в проруби по футштоку измерялся уровень воды, замерялись и толщина льда, и температура воды у поверхности и около дна, бралась проба воды для определения ее плотности. Здесь велись метеорологические, магнитные, астрономические и гидрологические наблюдения, регистрировались полярные сияния. Два года работы в условиях I МПГ стали хорошей базой для продолжения работы во время проведения Второго международного полярного года. Тогда на острове Мастырь, у слияния Большой и Малой Туматских протоков, была основана станция и проведена программа двухлетних наблюдений (1932-1933 гг.).

В 1888 году в селе Булун, расположенном на левом берегу Лены, открылась первая постоянная метеостанция, работавшая на протяжении тридцати лет, правда, с большими перерывами. Но с 1921 года ее работа стала уже постоянной.

В 1895 году на реке Яна, в селе Казачьем, что в 20 км от Усть-Янска, была открыта гидрометеостанция Казачье. Она тоже работала с перерывами и стала постоянной лишь с 1934 года. Первыми наблюдателями Казачьей, позднее переименованной в Юбилейную, стали С. С. Рабинович и Н. О. Белов. В том же 1895 году в селе Русское Устье на Индигирке открылась гидрометстанция, периодически работавшая до 1939 года. Далее метеонаблюдения были перенесены в аэропорт Чокурдах, расположенный в 44 км от Русского Устья.

К 1925 году в Якутии действовали три метеостанции. В этот же год сюда прибыла экспедиция Академии наук, имевшая в своем составе аэрометеорологический и гидрографический отряды под руководством В. М. Чистова и И. Ф. Молодых. Аэрометеотряд состоял из семи человек, гидроотряд включал четверых специалистов. Эти подразделения стали основой для создания постоянных сетей наблюдений в крае.

В 1928 году в Якутии была организована Якутская геофизическая обсерватория, первым заведующим которой стал С. В. Шимановский. В следующем году, ставшем и годом основания Гидрометкомитета СССР, был создан Якутский гидрометеорологический институт (ГИМЕИН). В его состав вошли геофизическая обсерватория, все станции и посты. Директором института был назначен С. В. Шимановский.

В 1928 году на острове Большой Ляховский была создана геофизическая станция Ляховская, носящая с 1934 года имя промышленника Никиты Шалаурова.

В 1930 году в составе ГИМЕИНа в Якутске было организовано бюро погоды и метеонаблюдений. В январе 1931 года в его штате числилось 14 человек, хотя общая численность сотрудников института была почти в четыре раза больше.

В канун проведения Второго международного полярного года (1932-1933) состоялась Полярная конференция, в ходе которой было принято решение о создании на арктическом побережье и островах океана сети полярных метеорологических и геофизических станций. Летом

**«Хотя
всегдашними
снегами
Покрыта северна
страна,
Где мерзлыми
борей крылами
Твои взвевает
знамена;
Но бог меж
льдыстыми
горами
Велик своими
чудесами:
Там Лена чистой
быстриной,
Как Нил, народы
напоет
И бреги наконец
теряет,
Сравнившись
морю шириной».**

М. В. Ломоносов



Льды Арктики причудливы и — опасны, 1970-е годы



Далеко-далеко в полярных морях... 1960-е годы



1932 года силами Всесоюзного арктического института и Якутской геофизической обсерватории была организована Нижнеленская экспедиция. Ее основной задачей стало строительство гидрометеорологической станции в бухте Тикси.

Времени не хватало. Строительство вели ударными темпами. За два месяца короткого якутского лета удалось поставить два жилых дома, баню, пекарню, оборудовать склад продуктов и коровник. Штат станции, состоявший из 14 человек, возглавил инженер-гидролог и геолог, полярник со стажем Е. Н. Фрейберг.

Помимо метеорологических наблюдений сотрудники станции занимались наблюдением за уровнем и температурой воды в заливах, за толщиной снежного покрова, за составляющими солнечного радиационного баланса, за полярным сиянием. Коллектив станции проводил геологические исследования, геодезическую, топографическую и геомагнитную съемку местности.

12 августа 1932 года в эфир пошла первая сводка погоды, выданная гидрометстанцией Бухты Тикси. Ее радисты обеспечивали связь с речными и морскими судами, самолетами полярной авиации, экипажи которых получали метеорологические и гидрологические сводки.

В 1933 году ГИМЕИН с прикрепленной к нему сетью станций был реорганизован в Якутское управление единой гидрометслужбы. Первым начальником управления стал А. А. Рождественский.

В 1934 году в связи с передачей Гидрометкомитета СССР из Наркомата образования в Наркомзем СССР приказом от 2 июня 1934 года была установлена единая для управлений гидрометслужбы структура. Она предусматривала создание групп сети, обработки материалов, прогнозов и информации, группы по обслуживанию народного хозяйства и геофизической группы.

В том же году значительная часть территории Дальнего Востока, а также восток Якутии перешли в подчинение треста «Дальстрой» НКВД СССР. Наряду с другими ведомствами Якутское единое УГМС передало тресту гидрометеорологическую сеть на Колыме, Индигирке и Яне, в том числе и открытую за три года до этого Среднеколымскую геофизическую обсерваторию вместе с ее бюро погоды. Тресту «Дальстрой» они оказались совершенно ненужными, и их немедленно закрыли. Поэтому в Среднеколымске осталась лишь станция.

В 1935 году все Якутское управление ГМС с сетью наблюдений было передано в ведение ГУСМП. Гидрометеорологическими работами с этого времени руководил Полярный отдел Якутского территориального управления ГУСМП, который возглавляли поначалу А. П. Бочков, а затем Ч. А. Мозолевский.

С усилением значимости Арктики в экономическом развитии СССР и расширением сети полярных станций на якутском побережье изменился статус станции Бухты Тикси. Она превратилась в центр, и само ее название (повторившее название полярного порта — Тикси) стало на слуху, вошло в образный ряд советской Арктики. В 1936 году станция стала базой для создания Арктической научно-исследовательской обсерватории (АНИО).

В 1936 году в системе была проведена малая реорганизация. При этом пять метеостанций Полярного отдела передали в подчинение Ленской авиагруппе управления полярной авиации ГУСМП. Авиаторы стали самостоятельно развивать метеорологическую сеть на территории Якутии — в аэропортах, расположенных севернее 62-й параллели. Начальником метеослужбы авиагруппы был назначен С. Т. Серлапов.

В 1936 году гидрометеорологическими работами в крае занимались семь государственных органов! Прежде всего — три не зависящие друг от друга организации ГУСМ: Тиксинская обсерватория с сетью полярных станций, подчиненная Полярному управлению ГУСМП, Полярный отдел Якутского территориального управления ГУСМП, переименованный позже в отдел связи и гидрометслужбы, и метеослужба Ленской авиагруппы, входившая в состав Управления



полярной авиации ГУСМП. Кроме того, четыре станции принадлежали тресту «Дальстрой», пять — УГМС Дальнего Востока и по одной станции — Наркомзему Якутской АССР и Золотопрому республики. К этому добавились еще и внутренние реорганизационные перетасовки.

Во время войны (особенно с 1943 года) задачи Якутского УГМС в крае изменились. Его зона ответственности расширилась на восток и на запад, заняв территорию от Чукотки до Красноярского края. А сама гидрометслужба страны была включена в состав Наркомата обороны. Часовые погоды с первых дней войны тоже работали на Победу! Якутское управление было подчинено Забайкальскому военному округу.

Управление продолжало заниматься изучением гидрометеорологического режима и обеспечивать потребности Якутии и СССР в этой информации. В связи с созданием Особой воздушной линии Красноярск — Уэлькаль Якутское УГМС стало оказывать непосредственную помощь фронту. Организация Красноярской воздушной трассы, трассы Аляска — Сибирь (в анналы отечественной истории она вошла как АЛСИБ) поставила перед гидрометеорологами Якутии грандиозные и ответственные задачи, которые предстояло решить в кратчайшие сроки. Управлением в то время руководил инженер-капитан П. А. Урываев, вступивший в должность за пять месяцев до начала Великой Отечественной войны. Это был человек большой воли и непререкаемого авторитета.

Планы в масштабах региона были по-настоящему грандиозны, ведь освоение нового места для гидрометеорологов часто начиналось с чистого листа. Например, в Уэлькале, что на берегу залива Креста, в то время стояло всего несколько чукотских яранг. На обживание места отводилось четыре дня. После распаковки приборов укрепили флажок для определения направления ветра, и работа по передаче метеоданных началась.

Жили поначалу в палатках, лишь позднее обретая вполне сносную крышу над головой. Но первую военную зиму провели в снегах и на морозе, отделенные от стужи лишь тонким брезентом... Открытие АМСГ и метеостанций в труднодоступных местах было в тот период первоочередным делом в создании комплекса трассы АЛСИБ. Она стала приоритетным направлением деятельности гидрометеорологов Якутии, обслуживавших метеопрогнозами и сводками погоды воздушный мост Америка — СССР.

Вдоль трассы перегона самолетов открывались десятки метеостанций, ТДС, а в населенных пунктах — АМСГ. Была проделана большая и сложная как в организационном, так и в техническом плане работа. Мост АЛСИБ заработал, трасса была проложена и ожила в рекордные сроки!

Девятого октября 1941 года началась история АЛСИБа, первоначально именовавшегося Красноярской воздушной трассой ВВС СССР. По постановлению Государственного комитета обороны ее строительство по линии Уэлькаль — Красноярск предусматривало сооружение семи авиабаз: Уэлькаль, Марково (Чукотка), Сеймчан (Колыма, Дальстрой), Оймякон, Якутск, Олекминск (Якутская АССР), Киренск (Иркутская область), а также несколько запасных аэродромов.

Седьмого октября 1942 года из Фербенкса в Ном вылетели семь истребителей П-40 «Китихаук» с лидером бомбардировщиком Б-25 «Митчелл». Проследовав из Номы дальше, самолеты приземлились в Уэлькале. В тот же день 12 ударных самолетов А-20 «Бостон» вылетели из Номы и приземлились на аэродроме Марково. С этого началась работа трассы АЛСИБ. Но арктическая погода в эту пору в полной мере продемонстрировала свой несладкий характер, создав сложные метеоусловия на трассе полета и часто закрывая ее для полетов на целые дни, а то и недели.

Первая группа истребителей на преодоление 6500 км затратила 35 дней. Причем 17 суток прошли в ожидании летной погоды. За безопасностью перелетов следили строго и машины выпускали в воздух только при полной уверенности в благоприятных метеоусловиях. Но при перегоне первой же группы самолетов выяснилось, что погода Крайнего Севера — сложный пирог со многими слоями и начинками. На протяженной трассе группы самолетов проходили



территории с разным климатом и рельефом, поэтому метеорологические препятствия не были редкостью. Случалось, что в одном конце воздушного моста температура воздуха была минус 10 градусов, а в другом — минус 50!

Низкая облачность, плохая видимость, снегопады и туманы, низкие температуры воздуха, обледенения — полный набор неожиданных сюрпризов... Кроме того, обнаружились местные особенности климата. Например, такие, как восточный процесс, при котором обледенение самолетов начиналось при температуре воздуха минус 30-40 градусов во время прохождения незначительного слоя облачности на высоте от 500 до 1000 м.

Летом погода на трассе АЛСИБа тоже не отличалась постоянством характера, то и дело осложняла перегон авиатехники то грозами, то сильными ветрами, то проливными дождями, стеной встававшими на пути боевых машин. Эти сложности говорили об одном — о необходимости тщательного и комплексного изучения синоптических процессов. Уже в 1943 году начальник отдела службы прогнозов М. А. Бондарь сделал синоптико-климатическое описание Красноярской воздушной трассы на участке Киренск — Оймякон для использования на АМСГ.

За три года работы, с октября 1942 по октябрь 1945 года, по трассе АЛСИБ было поставлено более пяти тысяч истребителей П-39 «Аэрокобра» и П-63 «Кингкобра», свыше двух тысяч бомбардировщиков А-20 «Бостон» и Б-25 «Митчелл», а также самолеты других марок — всего около восьми тысяч единиц техники. Из них было сформировано 250 авиационных полков.

Истребители в Красноярске разбирали и по железной дороге отправляли в боевые соединения. Бомбардировщики шли на фронт своим ходом. Пик поставок пришелся на август 1944 года (время активного наступления советских войск и открытия второго фронта): 423 самолета. Тогда же было доставлено 18753 тонны груза и перевезено более 128 тысяч пассажиров (основная часть — возвращающиеся на базу перегонщики). За время эксплуатации трассы был потерян 81 самолет и погибли 115 человек, в числе которых были летчики, члены экипажей, пассажиры.

В общей сложности Якутским УГМС за годы Великой Отечественной войны было открыто и организовано более 30 станций. Если в 1941 году на территории Якутии размещалось 58 станций (включая сеть станций различных ведомств), то в 1945 году только собственных станций у управления было 82. Число АМСГ в Якутском управлении ГМС было самым большим среди всех управлений гидрометслужбы страны. В начале войны численность работающих в управлении составляла 533 человека, а к середине 1945 года она увеличилась до 1063 человек.

Лучшие специалисты-гидрометеорологи за успешное обслуживание трассы АЛСИБ были отмечены правительственными наградами. Начальник якутского управления П. А. Урываев через пять месяцев после Победы отбыл к месту нового назначения — начальником Архангельского УГМС. Недаром говорят, что российская Арктика — это перемещение по географической широте...

В послевоенное время происходил и количественный и качественный рост мощностей Якутского УГМС. Наибольшее развитие гидрометслужба Якутии получила в 1950-1986 годах, чем была в немалой степени обязана усилиям начальника ЯУГМС А. К. Прокопенко, руководившего управлением в 1958-1975 годах. Этот человек имел критичный взгляд на жизнь,

**«За Обские
брега
вселенный,
Хребтом
Рифейским
заключенный,
За коим сильна
Росска власть
Велику держит
востока часть,
Где орды ей
сбирают дани,
По ней всегда
готовы к
брани...»**

М. В. Ломоносов



Арктические порты стали связующим звеном между обширнейшей территорией Арктики и Большой землей, 1970-е годы



был требовательным и непреклонным, но справедливым руководителем, умевшим правильно поставить порядок в своем обширном хозяйстве, разбросанном на просторах огромного бездорожного края.

Он совершенно справедливо рассматривал гидрометеорологическую сеть как основу и фундамент всей службы. И все работы по развитию сети, включая организацию новых видов наблюдений, контролировал лично. В результате за годы его деятельности были сданы в эксплуатацию новые комплексы строений на аэрологических станциях Мирный, Оленек, Жиганск, Зырянка, Верхоянск и «на полюсе холода» в Оймяконе.

На всех аэрологических станциях производилась замена устаревших радиолокаторов «Метеорит». В кратчайшие сроки была выполнена титаническая работа по установке радиолокаторов МРА-2 в Якустке, Алдане, Жиганске. На труднодоступных станциях, сооруженных в годы войны, и на вновь открываемых «тэдээсах» было построено 20 служебно-жилых домов с хозяйственными постройками. ТДС Маак, Токо, Собопол, Сюрен-Кель, Туой-Хая... Сюда поступили первые трактора, дизельные установки, дюралевые лодки, бензопилы, новые радиостанции и еще многое из того, что могло существенно облегчить жизнь и деятельность гидрометеорологов в отрыве от Большой земли и цивилизации.

В Якутске, где расположено управление, в 1958-1960 годах были построены теплый склад, мастерская для ремонтно-восстановительных работ, детский сад на 50 мест, клуб с профсоюзной библиотекой и залом для общественных мероприятий. В 1965 году было сдано в эксплуатацию новое административное здание ЯУГМС высотой в три этажа с надстройкой для метеорологического радиолокатора. Жилой сектор пополнился двадцатью типовыми домами для сотрудников управления, были заасфальтированы улицы поселка, проведены теплотрассы и магистрали для бытового газа, приход которого сделал жизнь в суровом краю более благоустроенной.

В Бухте Тикси в 1979 году было создано Тиксинское управление гидрометслужбы. Оно существовало до 1995 года и было преобразовано в Тиксинский ордена «Знак Почета» специализированный центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Якутского УГМС. Ныне дружный коллектив центра возглавляет начальник ЦГМС Тикси В. И. Нестеров.

Сегодня в подчинении центра находится сеть островных и береговых гидрометстанций, включающая полярные метеостанции Анабар, о. Дунай, мыс Быков, о. Котельный, Санникова, мыс Кигилях, Юбилейная, Кюсюр, ОГМС Тикси (в обиходе ее именуют Поляркой), гидрометстанции Тюняти, им. Хабарова, Индигирскую, Усть-Оленек и две законсервированные станции на мысе Шалаурова и Терпий-Тумса. Тиксинский филиал Якутского УГМС (пос. Тикси) проводит гидрометеорологическое изучение арктических районов и составляет прогнозы по этим районам.

Завоз топлива, продуктов и специалистов — по воде (иногда при помощи ледоколов) или воздухом (2-3 раза в год на вертолете), а также автомашинами «Урал». Самые дальние станции Тиксинского центра — это островные метеостанции и полярная м/с Анабар, расположенные на расстоянии от 1200 до 1500 км от Тикси. Дома, в которых живут часовые якутской погоды, просторные и теплые. Программа завоза выполняется полностью, поэтому зимовки проходят в достаточно комфортных, с точки зрения снабжения, условиях... Здесь по-прежнему намерены «держаться до последнего», не торопясь оставлять станции на поживу ветрам и зверью. Становление полярной станции дается непросто, поэтому тиксинцы предпочитают приложить все силы и всю сметку к тому, чтобы арктические гидрометстанции работали и жили, выдавая в эфир регулярные «сроки».

Качество прогнозов всегда зависит от плотности сети станций наземных метеонаблюдений. Якутское УГМС с первых лет своего становления неуклонно шло по пути увеличения количества своих метеостанций. История края, вплетенная в историю Отечества, благоприятствовала этому процессу. К середине 1980-х годов на территории в 3103,2 квадратных километров на-



считывалось 145 станций. В 90-х годах из-за тяжелейших экономических условий около трети их было закрыто. В 2003 году в составе Якутского УГМС работала 101 станция. Плотность метеорологической сети была почти в три раза меньше, чем в среднем по России.

Давать при такой редкой сети прогнозы, удовлетворяющие потребности самых разных отраслей экономики, с помощью традиционных синоптических методов сложно. Потребовалось использовать современные достижения мировой метеорологической науки. В прошлом остались славно послужившие градиентная линейка, факсимильные карты, карандаш и резинка. Их сменили компьютеры и цифровые технологии.

В 1992 году синоптики гидрометцентра Якутского УГМС перешли на работу по технологиям, созданным в НПО «МэпМэйкерс» на базе программных продуктов ГИС «Метео». Программный комплекс этой информационной системы представляет собой интерактивный, работающий в реальном режиме времени инструмент, выполняющий прием, обработку и визуализацию данных. Внедрение современных технологий — это путь совершенствования, которому нет конца...

Якутским УГМС ныне руководит Василий Иванович Кузьмич. На его долю управленца и хозяйственника выпало трудное время экономических испытаний. Тем не менее, в этот сложный период ему удалось сохранить кадровый костяк организации, не прибегая к сокращению рабочих мест. Регулярно, без задержек выплачивалась заработная плата, что было, скорее, исключением, чем правилом в бюджетной сфере тех лет. Сохранились оплата проезда в отпуск, выплата премиальных и другие льготы. А гидрометеорологическая сеть, созданная усилиями многих поколений гидрометеорологов Якутии, поддерживалась в работоспособном состоянии.

Сегодня государственное учреждение «Якутское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды», возглавляемое Василием Ивановичем Кузьмичом, занимается организацией и производством наблюдений за гидрометеорологическими процессами и отслеживает состояние окружающей среды. Этой информацией Якутское УГМС обеспечивает органы государственной власти, различные отрасли экономики, оборонные и другие организации и население на территории Республики Саха (Якутия) и прилегающих к ней морю Лаптевых и Восточно-Сибирскому морю.

Для выполнения большого объема основных и вспомогательных задач Якутское управление располагает сетью оперативно-производственных организаций, руководство которыми осуществляется начальником управления, его заместителями и начальниками отделов АУП.

В число оперативно-производственных подразделений входит Гидрометеорологический центр. ГМЦ проводит обработку гидрометеорологической информации по специальной технологии, контролирует качество гидрометеорологических наблюдений на станциях и постах, выпускает прогнозы погоды, агрометеорологических условий и режима водных объектов, дает предупреждения об опасном и стихийном развитии атмосферных и гидрологических процессов. Центр изучает климат, водные ресурсы территории и обеспечивает оперативной и режимной информацией органы власти и управления республики, отрасли экономики и население.

Центр мониторинга загрязнения окружающей среды обрабатывает данные о загрязнении атмосферного воздуха и вод суши по физическим, химическим и радиоактивным показателям, обеспечивает государственные органы, организации и население оперативной и режимной информацией о загрязнении окружающей среды, включая экстренные уведомления. ЦМС занимается прогнозами изменений уровней загрязнения, распространения зон загрязнения, выявляет факты и причины высокого загрязнения.

Автоматизированная система передачи данных ведет сбор оперативной информации, поступающей от сети станций и постов на территории деятельности управления, принимает информацию, поступающую с метеорологических спутников. АСПД осуществляет обмен



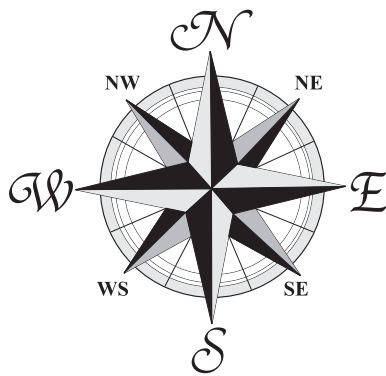
гидрометеорологической информацией с другими региональными и территориальными УГМС, проводит международный обмен информацией в рамках Всемирной метеорологической организации (ВМО), оснащает сетевые подразделения средствами связи и контролирует их эксплуатацию.

Авиаметеорологический центр занимается метеорологическим обеспечением полетов воздушных судов всех типов по всем направлениям, включая международные авиалинии.

В Якутском УГМС 108 метеорологических станций, которые проводят круглосуточные наблюдения, и информацию по результатам измерений передают немедленно. А 36 авиационных метеорологических станций помимо стандартных метеорологических наблюдений ведут специальные метеонаблюдения в интересах авиации и осуществляют метеообеспечение полетов воздушных судов. Шестнадцать аэрологических станций выполняют комплекс температурно-ветрового зондирования атмосферы до высоты 30 километров, обеспечивая оперативную передачу результатов измерений параметров атмосферы в гидрометцентр. Агрометеорологическая станция в пос. Покровск наряду с метеонаблюдениями проводит изучение региональных агрометеорологических условий. Пятнадцать речных гидрологических станций изучают гидрологический режим водных объектов Якутии, обеспечивая работу прикрепленных гидропостов.

Озерная гидрологическая станция в пос. Чернышевский ведет комплексное изучение гидрометеорологического режима Вилюйского водохранилища и его водного баланса.

Оперативную информацию в гидрометцентр передают 190 гидрологических речных и озерных, метеорологических, агрометеорологических, авиационных и других постов.





Карские туманы: зыбкие, коварные, ознобные...



Жизнь по Гринвичу

— Когда я появился на свет, советская Арктика умерла. Обнищала, обезлюдела, обезнадежила. Наша сибирская глубинка эти времена пережила терпимо — на селе жизнь всегда с хлебом. До нашей глуши перестройка не дошла: я до армии зубы чистил не зубной пастой, а смесью золы и кедровой шелухи. До сих пор ни одной дырки. А попробовал «Блендомед» — думал, рот спалю, так жжется гадость!

Вернулся домой — оказалось, работы нет, пьянка кругом. Конечно, можно и землю лопатить, это сытно, но скучно. Думаю, пойду в гидромет, дело спокойное, нужное, да и другие края повидаю. Мамаша кабанчиков заколола. Не на радостях — мясо пошло на продажу, чтобы купить билеты до Москвы...

В столице, прямо скажу, опешил: как можно одновременно жевать гамбургер, читать газету и шагать в толпе? Непонятно... На метеостанцию попал — в себя пришел. Тут всегда спокойно, уютно, и все в полном порядке. Правда, когда приехал сюда, хозяйство нашел запущенным, видно было, что люди до меня здесь жили на чемоданах — скорей бы мотануть отсюда. Их понять можно. Годы назад они ехали сюда за длинным рублем, вложили в Север немало здоровья, а остались ни с чем. Уезжали обиженные, проклиная вся и всех...

Я другой: знаю невысокую цену сегодняшней Большой земле. Там человек — ничто. А здесь свою значимость ощущаешь, начинаешь самого себя понимать... Арктика огромна, но человек, живущий тут, парадоксально масштабен. Поселилась горстка людей во льдах — и появляется на картах (не на одной, а на всех картах мира!) географическая точка. И каждый здесь живущий значим, без него — как без рук. В маленьком коллективе метеостанции я в одном лице отец-основатель, мэр, губернатор острова и первый парень на деревне.

Я сельский человек. Привык к труду, к порядку, к основательности и не обманываю себя ленью. Кого-то бардак в хозяйстве, возможно, и устроил бы, а я знаю: как ты сумеешь устроить жизнь, так она и пойдет. Начнешь ждать у моря погоды — только время потеряешь, а может, и смысл этой жизни. Наведешь порядок — завтра сюда придет молодежь, обустроится, впишется в этот порядок и прикипит к делу навсегда.

По деревенским меркам, работа на метеостанции, честно говоря, и былинку не переломит. Жизнь по Гринвичу идет размеренно, чинно, аккуратно. В остальное время — занимайся хозяйством и собой. А зарплата на счет в банке капает, и от продуктов склады ломятся (собак тушенкой с гречей на постном масле кормим). Чем не рай? На Большой земле за такой достаток честным-то трудом до упаду навкальываешься...

Для метеоролога Арктика — то же, что поле для пахаря: погода всегда хлеб родит! И хлеб этот — честно заработанный. Здесь желторотым птенцом, раскрыв клюв, в гнезде не сядешь. Манна сверху за просто так не посыплется. И тут не выживают — живут, вот что важно!

Сюда, случалось, приезжали поработать те, кто искал уединения, спасаясь от шума Большой земли. Они бежали на остров, как в монастырь. Но не выдерживали и на первый же борт торопились, теряя тапочки. Потому что не сумели усвоить главного: люди здесь не закапывают себя заживо в вечную мерзлоту. Тут работают. И шлют в эфир метеосводку из арктической глуши...



*Директор Российского музея Арктики и Антарктики
Виктор Ильич Боярский*



Музейная диорама «Птичий базар»





*Карта Арктики производит
на племя младое неизгладимое впечатление*



Геолог по камням прочтет все тайны дальних побережий...





Ледокол, ледолом, ледорез, ледодав, ледобой, ледогрыз... И это все — о нем!



Этот флаг России в точке Северного полюса будет стоять вечно



Глубоководные обитаемые аппараты серии «Мир» в готовности к штурму арктической глубины





*Техническое совещание перед спуском глубоководных аппаратов
«Мир-1» и «Мир-2» в точке полюса на глубину 4361 м.
Борт НИС «Академик Федоров» — флагмана
высокоширотной экспедиции «Арктика-2007»*

Симфония жизни

Вначале был хаос — мело нещадно, словно зима решила вытрясти на остров все свои снежные мешки, выхлопав их до последней ледяной крупинки о бессловесные скалы. Затем установился космос, полный густого мрака и скрытой угрозы. Стал виден желеподобный свинец океана, присыпанный сахаром скитальцев-льдов. Ничто не отражалось в безжизненных водах. Туман вымерз, ссыпавшись в пучину сухими блестящими инея, и открылась дальняя даль — снежно-белые (даже в сумерках!) полотнища гор, словно светящиеся изнутри ровным матовым сиянием, и огромная янтарно-масляная луна, инкрустацией вставленная в серо-голубое небо, осыпанное блеклыми звездами.

В этом мире, оглохшем от воя буранов, еще не родились звуки. Они явились издали шелестом пера и протяжным птичьим гласом — гуменник-разведчик прошел пологим полукругом, отыскивая родные камни. Так в тундре начиналась симфония жизни.

В небе рябит от перелетных стай. Одиочалые скалы вдруг оживают суетой птичьего бытия и раскрашиваются свежими потеками помёта. Природа, отпустив на этот акт драмы лишь несколько суток, улыбается щербатым закатом во весь рот, радуясь новому кругу жизни. Мглистые шарей бродят над оттеплевшей землей, укрывая таинство птичьей любви.

Гогот, крик, шум, журчание, клекот и пошвист — неистовый хор поет оду короткому полярному лету. Невесомое перо рассыпается по мшаникам с отравевшими бугровинами. Жизнь неистовствует в любовном жару, наслаждаясь простым счастьем без причуд.

На уступах скал и просто в земляных ямках, устеленных веточками и пухом, скоро появятся птенцы. Одни заботы сменяют другие, тревожа лишь непреходящим — не стать добычей и найти корм. Пернатая молодежь к осени подрастет. Бросаясь со скал в отвесное падение, научится летать, встанет на крыло. Едва север дохнет морозами и льдами, уйдут потучневшие птичьи стаи к югу, кромсая крыльями тяжкие туманы замерзающих морей.





Осенняя роскошь арктической тундры



*Составление прогноза.
Начальник АМСГ «Хатанга» Н. А. Шульга*



*Сбор данных на метеоплощадке полярной станции Хатанга
техником-метеорологом Е. А. Аришинской*





*У самого моря Лаптевых:
мороз сушит воздух, одевая все окрест в иней, мглу и туманы...*

Земля Санникова

Русская душа открыта тайнам, и Арктика, богатая на неизведанное, да и сама по сути своей — тайна, родила в мятежной русской душе жажду искательства, пробудила энтузиазм первопроходчества, приправив и то и другое упорством и волей к победе. Неоткрытые terra incognita, лишь указанные вольными бродягами северов, загадочные земли, вычисленные учеными, — все это Арктика.

Земля Санникова, Земля Петермана, Земля Джиллиса, Земля сержанта Андреева, Земля короля Оскара... Их видели, их наносили на карты, ими грезили, но ни разу нога человека не ступила на их таинственную твердь. Из тех, кто бредил этими названиями, рождались полярники России, поколение за поколением. Поиск этих земель вписал самые драматические страницы в историю покорения Арктики.

Земля Санникова — миф, говорит современная наука, разложившая по полочкам добытые знания о полярном куполе планеты. Арктика прочесана многочисленными экспедициями, прорезана ледовыми дрейфами и караванными плаваниями, просканирована спутниками... Тщетно. Ни единой зацепки, ничего близкого к сенсационному открытию воспетой романтиками земли. Дрейфующие ледовые острова, арктический мираж, грезы наяву — все что угодно, но только не предмет географии... Между тем, один из полярников, много лет отдавший Арктике, признался, что ему иногда хочется посадить всех реалистов в одну бочку и бросить в море, «потому что в моем кулаке аргументом крепко зажат заветный камень с туманного побережья той самой неоткрытой земли...».





Арктическая степь Якутии в рыжей шкурке молодой осени



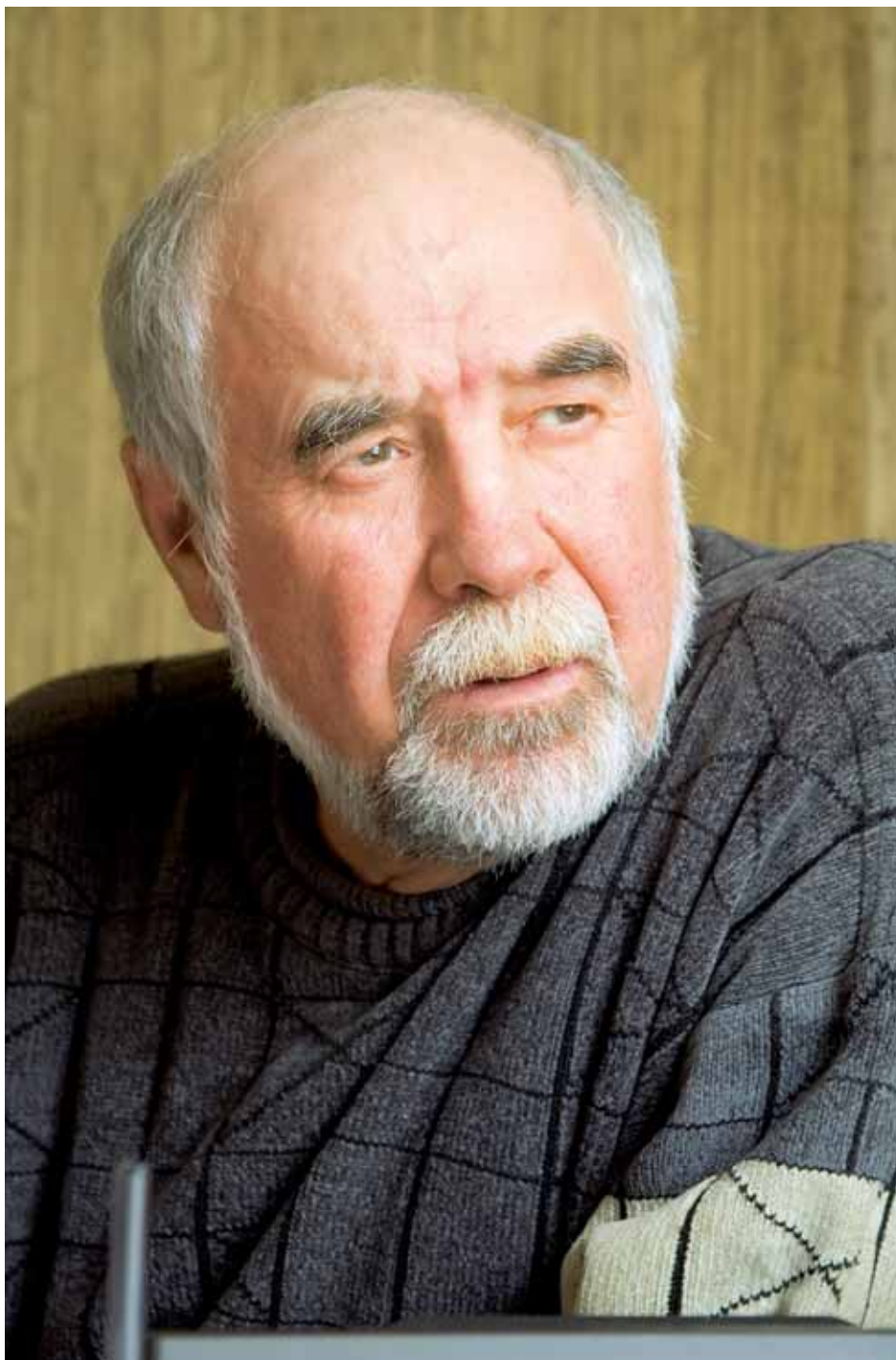
Город-порт Тикси



Его по праву называют морскими воротами Саха-Якутии



Руководитель Якутского УГМС Василий Иванович Кузьмич



Руководитель Тиксинского ЦГМС Виталий Иванович Нестеров





От перемены флагов суть присутствия гидромета в Арктике не меняется...



Вид на метеоплощадку ОГМС Тикси

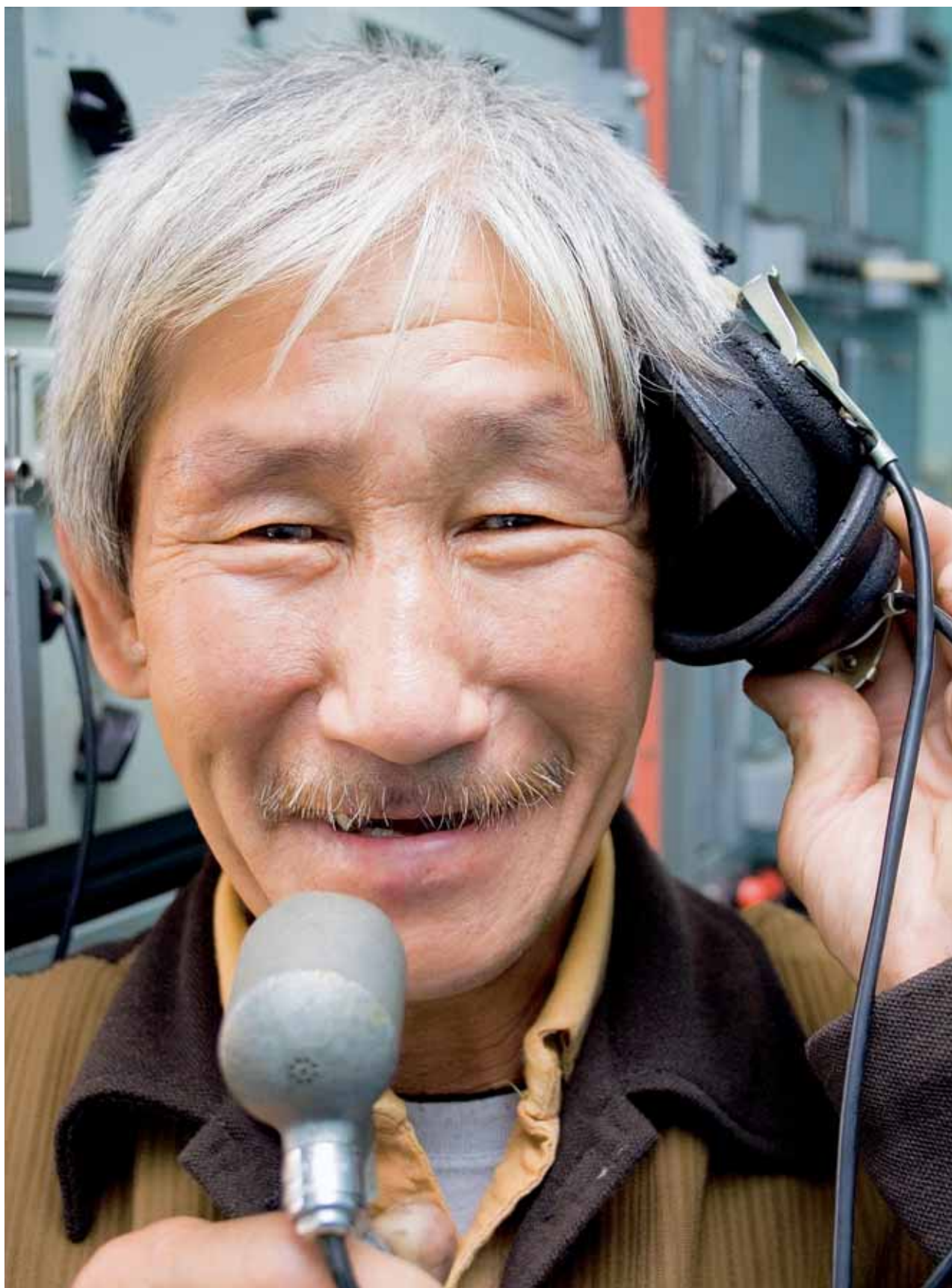


Здание Якутского УГМС

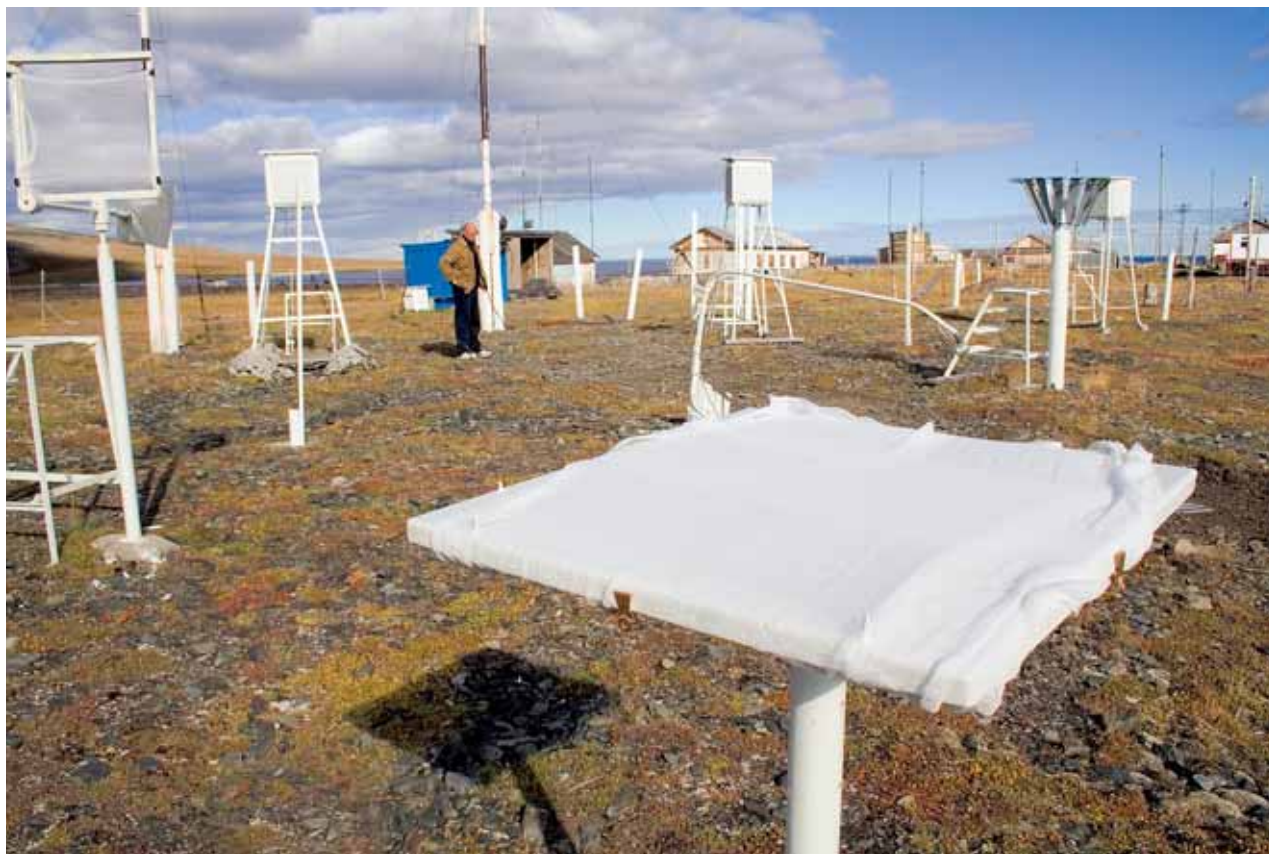




*Сотрудница Якутского УГМС Н. В. Слепцова
в отделе фондов управления*



Ветеран Арктики сотрудник ОГМС Тикси Руслан Павлов



Метеоплощадка лучше всего говорит о качестве постановки дела



Подготовка метеозондов к плановому пуску на аэрологической станции бухты Тикси



Глава 9.

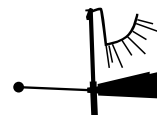
Берег полярных маков

Чукотское управление гидрометслужбы: на краю земли русской...

Чукотка... Сегодня здесь можно видеть тот же пейзаж, что был во время четвертичного оледенения, та же картина, что предстала глазам первопроходцев: жесткие очертания побережий и гор, высеченные в камне долины, распахнутые просторы низменностей, встречающихся с клубящимся туманами морем.

Климат Чукотки очень суров. Даже метеорологи шутят, что один месяц в году погода на Чукотке стоит плохая, два — очень плохая, а девять — скверная. Если приехать в Певек в пору бешенства местного ветра-южака, то все в голове, отрываемой бурей, встанет на свои места: с Чукоткой не шутят...

Арктическая научно-исследовательская обсерватория Певек была организована 19 мая 1953 года. Она создавалась для гидрометеорологического обеспечения мореплавания и изучения климата



на крайнем северо-востоке страны. В 1975 году в связи с возросшим объемом работ здесь было создано Бюро погоды, занимающееся снабжением организаций прогнозами погоды.

Деятельность гидрометобсерватории неотделима от истории Певекского управления гидрометеослужбы, образованного в 1973 году на базе районного радиометеоцентра.

В разные годы зона обслуживания, а вместе с этим и сеть станций УГМС существенно изменялись. За управлением была закреплена зона северного побережья Чукотки от устья Колымы до Берингова моря протяженностью 1500 км (включая акваторию Восточно-Сибирского, Чукотского морей и Анадырского залива). Здесь располагались десятки горных предприятий, энергетические, строительные и транспортные организации, оленеводческие совхозы. И все они регулярно получали от УГМС справочную и прогностическую гидрометеорологическую информацию.

Наибольшую славу и достаток Чукотке принесли ее недра, богатые ценными полезными ископаемыми. Но ледовое и горное обрамление, маловодность и сезонность рек, суровый климат определяют условия доступа к этим подземным сокровищницам. Они же создают трудности и для гидрометеорологов. В этих непростых условиях Арктики данные и прогнозы порой добываются большим трудом, а случается, и ценой жизни. Так, в августе 1959 года неожиданно налетевшим сильным и порывистым сбросовым ветром в районе мыса Шелагский разбило самолет ледовой разведки. На его борту вели наблюдения молодые гидрологи Романов, Федоров и опытный капитан-наставник Бондаренко. Имя последнего было присвоено арктическому дизель-электроходу...

В февральскую ночь 1970 года коварная своей малозаметностью трещина во льду поглотила вездеход с опытным гидрологом, ветераном обсерватории Н. А. Галицким. За четыре года до этой трагедии в аналогичной ситуации в ледовое разводе попали гидрологи Чагулов, Матвеев и водитель Игнатьев...

Формирование гидрометслужбы на востоке Арктики было тесно связано с хозяйственным освоением Чукотки и деятельностью Главного управления Северного морского пути (ГУСМП), созданного постановлением СНК СССР от 17 декабря 1932 года «для окончательного проложения Северного морского пути от Белого моря до Берингова пролива, обеспечения безопасного плавания на этом пути и оборудования его...». И это было результатом общих усилий первопроходческого поколения советских полярников — моряков, гидрографов, геофизиков, топографов, авиаторов и, конечно, гидрометеорологов.

С древнейших времен Чукотка являлась изолированной окраиной Азии. Первые географические сведения об этой далекой провинции появились всего четыре века назад, и последующие экспедиции в «землю чукоч» носили разведочный или общегеографический характер.

В начале прошлого столетия интерес к этому «краю земли», наконец, обрел государственный характер. Специальной гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, предпринятой на «Таймыре» и «Вайгаче», было поручено детальное изучение этих земель. Экспедицией были составлены первые лоции, устроены астропункты, проведен комплекс гидрометеорологических и геофизических наблюдений, открыты острова Северной Земли, названные тогда Землей Николая II, и совершено сквозное плавание по Севморпути. Этой же экспедицией была предпринята попытка организовать первую гидрометстанцию на Чукотке, в поселке Уэлен, а регулярные метеонаблюдения здесь были начаты в 1918 году.

**«И се Минерва
ударяет
В верьхи
Рифейски
копием;
Сребро и золото
истекает
Во всем наследии
Твоем.
Плутон в
расселинах
мятется,
Что Россам в
руки предается
Драгой его
металл из гор,
Который там
натура скрыла;
От блеску
дневного светила
Он мрачный
отвращает взор».**

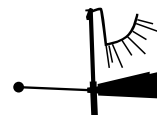
М. В. Ломоносов



Самолеты Полярной авиации ГУСМП на арктическом аэродроме, 1950-е годы



После ледовой разведки. Строго смотрит экипаж: «Это паренек не наш!», 1970-е годы



В те же годы Чукотка была обследована первыми геологическими экспедициями, обнаружившими месторождения каменного угля и знаковое золото. В 1911 году рейсом парохода «Колыма» было положено начало регулярным, хотя и маломощным транспортным перевозкам из Владивостока до Колымы.

В первой четверти минувшего столетия на Чукотке стало ощутимым присутствие иностранных торговых компаний. Знаменитый предприниматель Свенсон вел здесь торговлю вплоть до гибели во льдах его шхун «Нанук» и «Елизаф», случившейся в 1931 году. Чукотка в эти годы была фактически безвластной территорией. До того как войти в состав РСФСР, она успела побывать в составе Дальневосточной республики (1920-1921). Остатки белых формирований были разгромлены в 1922 году, и на Чукотке утвердилась власть уездных и волостных ревкомов.

Индустриализация и коллективизация в СССР, осуществление новой национальной политики, активный поиск новых баз минерального сырья — все это побудило правительство в годы первых советских пятилеток уделить большое внимание становлению Севморпути и прилегающих к нему территорий. По проложенной морской дороге на окраину государства должно было прийти планомерное социально-экономическое развитие.

10 декабря 1930 года на Северо-Востоке был создан Чукотский национальный округ, в то же время закладывался поселок Магадан — будущий центр образованной в 1953 году одноименной области. В 1931 году на Чукотке развернул свою преобразовательскую деятельность печально известный «Дальстрой», могущество которого зиждилось на плечах заключенных ГУЛАГа.

Создание базы освоения, наращивание индустриального присутствия потребовало коренного изменения (по сути — создания) транспортной системы Чукотки — огромного бездорожного края. Подкрепленное в 1932 году успешным сквозным плаванием парохода «А. Сибиряков» намерение освоить трассу Северного морского пути обрело почву для реализации. Был организован главк ГУСМП, который объединил все организации на территории, тяготевшей к Севморпути, ему же был подчинен Всесоюзный арктический институт, занимавшийся «всесторонним изучением полярных стран СССР».

К 1933 году на побережье между рекой Леной и Анадырским заливом функционировало всего четыре полярных станции — в порту Тикси, на островах Врангеля и Котельном, в пос. Уэлен. Работала и Ляховская геофизическая обсерватория, дислоцировавшаяся на одноименном острове.

Опыт сквозного плавления ледокольного парохода «А. Сибиряков» и дрейф парохода «Челюскин» с экспедицией О.Ю. Шмидта на борту, данные, полученные в ходе неоднократных зимовок Колымских рейсов и восьми судов особой Северо-Восточной полярной экспедиции (1932-1933) дали основание для концентрации усилий, направленных на улучшение гидрометеорологической освещенности Северо-Востока. Сделать это было необходимо с той целью, чтобы четко контролировать ситуацию на отныне важнейшей морской дороге СССР.

Организационное руководство созданием сети станций было возложено ГУСМП на Управление полярных станций и научных учреждений, методическое руководство — на ВАИ.

Уже к 1937 году в Восточной Арктике было построено и введено в эксплуатацию более 20 полярных станций, выполнявших комплекс гидрометеорологических и геофизических наблюдений. В исследовательский состав станций включались также геологи и биологи. Так, например, зооботанические и геологические исследования на о. Врангеля выполнялись уже первым начальником станции Г.А. Ушаковым. В 1933-1934 годах со станции на мысе Шмидта уходили на исследование нынешнего Шмидтовского района геологи Бойцов и Серпухов. С их успешных маршрутов началось планомерное изыскание олова на Чукотке, окончившееся созданием в апреле 1941 года первых приисков — Красноармейского и Валькумея.

В год окончания Второй мировой войны завершила свою деятельность созданная усилиями Советского Союза и Соединенных Штатов Америки гигантская воздушная трасса Аляска — Сибирь. Она протянулась от Фэрбенкса на Аляске через Берингов пролив до Красноярска. По ней на совет-



ско-германский фронт перегонялась американская авиационная техника, переданная Советскому Союзу по ленд-лизу.

Район, по которому пролегла трасса, сложен по своим природным и климатическим характеристикам. Достаточно сказать, что средняя температура зимой здесь достигала отметки минус 45°C. До начала Великой Отечественной войны территория от Красноярского края до Якутска, как и территория по направлению к Чукотке, не была исследована и, конечно, не была приспособлена для организации регулярных воздушных сообщений. Трасса АЛСИБа создавалась в кратчайшие сроки. И следует отметить, что в успех всей этой операции внесли свой неоспоримый вклад гидрометеостанции Чукотки.

Итожа трудный период становления гидрометеорологии на чукотской земле и испытания войной, нынешние исследователи отдадут дань памяти заслугам тех, чьими трудами была создана и развита гидрометслужба восточной Арктики. В ряду легендарных энтузиастов всегда выделяют Г. А. Ушакова и А. И. Минеева, первыми возглавивших полярную станцию на о. Врангеля; Н. И. Локтионова и Е. Г. Власова, создавших полярную станцию в бухте Гавриила и приемный радиоцентр в Певеке; И. Б. Кудина и Е. И. Толстикова, организовавших в 30-е годы наблюдательскую и прогностическую работу на мысе Шмидта; Карелина и Радвилловича, возглавлявших научно-оперативную службу первого восточного штаба морских операций. Добрым словом вспоминают организаторов первых ледовых авиаразведок Гордиенко и Волкова, руководителей Провиденского ГМБ и РМЦ супругов Рассказовых, работавших там в 50-60-е годы, первого начальника Певекского РРМЦ И. М. Фуркало и первых директоров обсерватории В. И. Смирнова и К. А. Сычева.

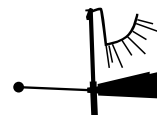
В первые послевоенные годы Чукотка уже представляла собой индустриально развитый район. Здесь было развито оленеводство. Организована добыча олова (его здесь добывалось больше, чем на всех горнорудных предприятиях Северо-Востока страны). На Чукотке были обнаружены промышленные запасы золота (в Чаунском районе), начаты строительство ГОКа на Иультинском олово-вольфрамовом месторождении и возведение Эгвекинотского и Певекского морпортов. Тогда же были организованы работы по обустройству транспортной системы, в частности, введены в эксплуатацию первые автодороги: Певек — Красноармейский и Эгвекинот — Иультин. Управление полярной авиации ГУСМП и Чукотское звено Дальневосточного управления ГВФ открыли регулярные авиаперевозки. В 50-е годы было практически завершено создание основного костяка наблюдательской гидрометеорологической сети. Она в полной мере соответствовала номинальным потребностям экономики края и имела перспективу дальнейшего развития.

Характерными особенностями созданной гидрометеорологической сети являлось ее тяготение к морскому побережью, наличие в каждом пункте радиостанции и собственной энергобазы. Прибрежные метеостанции были нацелены прежде всего на обеспечение мореплавания гидрометеороинформацией и радиотехническими средствами навигационного ограждения. А вот обслуживание авиации, оленеводства, горнопромышленных и автодорожных предприятий на континенте не было для них первоочередной задачей. И это создавало некий дисбаланс, который был исправлен в последующие годы путем создания сети гидрометстанций в глубине территории...

Непосредственно руководство сетью полярных станций на крайнем Северо-Востоке осуществлялось в послевоенные годы Шмидтовским и Провиденским районными гидрометцентрами с границей раздела по Колючинской губе.

С созданием в Певеке служб морского порта и Восточного Арктического управления (1951) там началось строительство радиоцентра, и после организации Певекской обсерватории появились реальные условия для сосредоточения здесь организационно-методических функций гидрометслужбы. В 1954 году состоялась официальная передача полномочий районного гидрометцентра от мыса Шмидта Певеку (при сохранении самостоятельности Провиденского РРМЦ).

Накопление фактического материала дало основание для прогнозирования метеособытий. Первый прогностический гидрометеорологический орган на востоке Арктики был создан в 1932 году



начальником особой Северо-Восточной полярной экспедиции Н. И. Евгеновым. В его состав входили Бюро погоды и научно-исследовательская группа, базировавшиеся на головном судне экспедиции ледорезе «Ф. Литке». Используя опыт Карских экспедиций, Евгений организовал тогда и первые в Чаунском районе полеты самолетов на ледовую разведку, помогавшую судам выбирать наиболее легкий путь во льдах.

Первое Бюро прогнозов на суше было организовано на базе полярной станции мыса Северный. Целью его создания было метеообеспечение операции по спасению челюскинцев с дрейфующей льдины. Завершение этой операции, кстати сказать, дало СССР не только первых Героев Советского Союза, но и новое название мысу Северный — мыс Шмидта. После шестилетней деятельности Бюро прогнозов вошло в состав построенного в 1940 году Шмидтовского радиоцентра. Здесь начинались трудовые биографии синоптика Евгения Ивановича Толстикова, впоследствии ставшего доктором географических наук, заместителем начальника Госкомитета СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды, и гидролога Павла Афанасьевича Гордиенко, доктора географических наук, начальника отдела Арктического института. Синоптики Шмидтовского бюро погоды наряду с мореплаванием обслуживали и авиацию. В 1967 году в связи с резким ростом авиаперевозок на молодые прииски Полярный и Ленинградский от состава Бюро погоды отпочковалась специализированная авиационная станция АМСГ.

В Providenском районе ход событий развивался аналогичным образом. На базе организованной в 1934 году радиометеостанции через восемь лет была создана гидрометстанция с аэрологическим комплексом, построен радиоцентр, организовано гидрометеобюро, а в 1970 году создана и оперативная прогностическая группа обслуживания авиации (АМСГ).

История тех же органов в Певеке была несколько иной. После неудач навигации 1937 года, когда на трассе СМП в непригодных к тому местах остались на зимовку 25 судов (и зимовка носила драматический характер), в 1939 году при начальнике морских операций на востоке Арктики Мелехове был создан Штаб морских операций. В его составе начала работу ледовая научно-оперативная группа ААНИИ, в которую вошли гидрологи Д. Б. Карелин, Н. А. Волков и синоптик К. А. Радвиллович. Такая же группа была создана и в западном секторе Арктики. Эти группы были максимально приближены к «театру действий» и потому вели гидрометеорологическое обслуживание гораздо успешнее, чем функционировавшее в прежние годы Московское межведомственное бюро ледовых прогнозов при ГУСМП.

Оперативные группы поддерживали контакты с сетью береговых станций и бюро прогнозов, получали информацию от проходящих судов и судов ледового патруля. Они с первых же лет существования начали выполнять регулярную ледовую авиаразведку, включая стратегические облеты высоких широт. По сути, они держали под контролем огромнейшую территорию государственных интересов, давая ясный и четкий отчет о гидрометобстановке в этом важнейшем из северных районов страны.

Таким образом, на Востоке был окончательно внедрен в практику опыт гидрометеообеспечения, предложенный Н. И. Евгеновым в 1932 году.

В навигацию 1952 года научно-оперативная группа переместилась на сушу и совместно с АМСГ Апателгино положила начало прогностическому обслуживанию авиаперевозок и мореплавания из Певека. Годом позднее был издан приказ ГУСМП об организации научно-исследовательской обсерватории Певек (АНИО). В ее состав вошли ледово-гидрологическая группа и синоптическое бюро. Некоторое представление о начальном этапе работы АНИО дают выдержки из рассказа Ю. Б. Константинова, возглавлявшего обсерваторию в 1956-1957 годах: «Первыми приехали в АНИО Смирнов и Ларин, годом позже — мы с Морозовым, Поповым, Сычевым... Мизерные производственные и жилые помещения арендовали у РМЦ. Начали проводить пешие ледовые разрезы, подключились к обслуживанию навигации, занимались проверкой сетевых материалов наблюдений. На ледово-профильные измерения выезжали на санях с впряженной в них лошадкой, которую



«арендовали» на обменных условиях у местного развозчика хлеба. Автотранспорт, волей случая оказавшийся легковым «виллисом», появился у нас только в 1957 году, и на ледовых разрезах он больше ездил на нас, чем мы на нем».

Несмотря на все трудности, специалистами АНИО к началу 60-х годов уже были получены первые материалы зимнего ледово-гидрологического режима, выполнен ряд экспедиционных работ, охватывавших не только Чаунскую губу, но и районы вплоть до Новосибирских островов. Были написаны первые фондовые работы режимного и прогностического характера. До 1962 года обсерватория располагала собственным катером, на котором исследовался гидрологический режим Чаунской губы. Начиная с 1955 года, в течение десяти лет сотрудники АНИО Ескин, Улитин, Тигунцев и Воронцов постоянно проводили гидрологические съемки Чукотского и эпизодически — Восточно-Сибирского морей, а также Анадырского залива.

В 1964 году в связи с ликвидацией ГУСМП и передачей РРМЦ из ведения Министерства морского флота в систему Главного управления гидрометслужбы Певекская АНИО была реорганизована в отдел гидрометеобеспечения народного хозяйства (ГНХ) при Певекском районном радиометеоцентре. Развитие и укрепление сетевых подразделений и увеличение объема их работ привели позднее к образованию головной гидрометеорологической обсерватории Певекского УГМС.

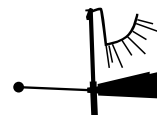
Помимо выполнения одной из основных задач — создания арктической гидрометслужбы — ГУСМП существенно ускорило научное изучение Полярного бассейна, который уже в начале 30-х годов считался «кухней погоды» Северного полушария. Работавшие там дрейфующие станции «СП» и «летающая обсерватория» стерли с лица Арктики крупные «белые пятна», в том числе и легендарную Землю Санникова, и дали конкретные представления о рельефе дна, характере тепло- и массообмена, о структуре атмосферы и вод Арктики. Сотрудниками ААНИИ был выполнен ряд фундаментальных климатологических и прогностических исследований, существенно уточнивших данные, полученные в ходе предвоенных работ в этой области.

Конец 60-х годов был ознаменован новым подъемом в развитии производительных сил Чукотки, зарекомендовавшей себя валютным цехом Советского Союза. Это потребовало от гидрометеорологов восточной Арктики введения новых видов и форм гидрометеобслуживания — для автотранспорта, горнорудной промышленности, коммунального хозяйства и других отраслей.

Отдел ГНХ в нелегких организационных условиях того времени провел упорядочение состава сети и наблюдений, закрепил за станциями земельные участки, наладил службу экстренной передачи сведений об опасных явлениях погоды. Было развернуто оснащение сети новой техникой, с мыса Шмидта организованы передачи синоптических карт по фототелеграфу для прогностических органов востока Арктики. Был создан ряд новых оперативных и наблюдательных подразделений: две АМСГ, три авиационных поста, химлаборатория и два пункта приема информации от метеорологических спутников Земли.

В эти же годы Певекское УГМС организовало большую работу по улучшению условий труда и быта полярников. Были введены в эксплуатацию более мощные дизельные установки, построены служебные и жилые дома на станциях мыс Шмидта, Билингса, на островах Врангеля и Четырехстолбовом, в поселках Амбарчике, Ванкареме, Уэлене и Певеке.

Гидрометеорологи Чукотки ощущали постоянное участие Арктического и Антарктического НИИ в этих преобразованиях и нововведениях. В частности, ААНИИ оказывал методическую помощь и участвовал в инспектировании сети, готовил квалифицированных гидрологов ледовой авиаразведки и организовывал курсы повышения квалификации, привлекая сотрудников Певекского УГМС к участию в арктических и антарктических экспедициях. При содействии института была закончена переориентация подразделений Певекского УГМС с сугубо морского на всестороннее гидрометеобеспечение в зоне обслуживания. С 70-х годов велось гидрометеобслуживание автозимников и ледовых дорог. С 1978 года эти услуги предоставлялись оленеводческим хозяйствам Чукотки. С середины 70-х годов Певекское УГМС самостоятельно оказывало методическую помощь сети полярных станций.



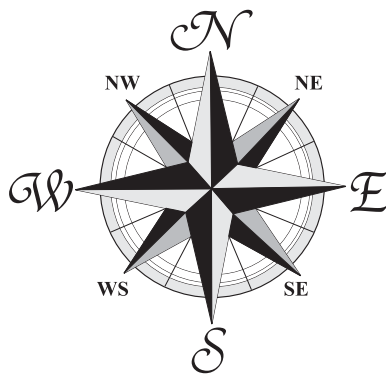
В течение 1968-1972 годов под руководством сотрудников ААНИИ была доработана и внедрена в круглогодичную практику методика прогнозов погоды на трое суток, а в 1974-1976 годах в оперативную работу была внедрена методика прогноза колебаний уровня моря на трое суток. В сотрудничестве с ААНИИ и ГОИН в 1977-1978 годах были выполнены первые исследования шельфовой зоны морей.

К 1978 году в состав Певекского УГМС входило семь прогностических органов, 23 наблюдательные станции, два крупных узла связи. Аэрологическое зондирование атмосферы производилось на шести аэрологических станциях, благодаря чему создавалась четкая картина состояния воздушной среды до высоты 35 км. В 1977 году в работу были введены первые три автоматические радиометеостанции (АРМС). Конец 1970-х годов для гидрометеорологов Чукотки ознаменовался улучшением научно-технических и социально-бытовых условий труда.

До первых лет перестройки управление активно решало задачи, связанные с развитием экономики северной Чукотки и восточной Арктики. Свой вклад в это в разные годы вносили основанные здесь полярные гидрометстанции: Уэлен (1918), о. Врангеля (1926), мыс Шмидта (1932), о. Четырехстолбовый (1933), ГМБ Провидения (1934), м. Дженретлен (1934), м. Ванкарем (1934), м. Шелагский (1934), Нэттэн (ранее — мыс Сердце-Камень, 1934 г.), м. Биллингс (1935), м. Оловянный (ранее — залив Креста, 1935 г.), бухта Амбарчик (1935), б. Угольная (1934), б. Гавриила (1934), м. Чаплина (1937), залив Лаврентия (1937), Певек (1939), о. Ратманова (1940), Раучуа (1940), АМСГ Черский (ранее — Нижние Кресты, 1940 г.), о. Айон (1941), м. Блоссом (1941), Валькаркай (1942), Красноармейский (1942), о. Колючин (1943), Чаун (ранее — Редкучи, 1944 г.), АМСГ Певек (1947), Колымская (1949), о. Шалаурова (1952), Коса Двух Пилотов (1957), АМП Андрюшкино (1964), АМП Сомнительная (1962), АМП Паляваам (1967), АМП Пламенный (1968), АМП Ленинградский (1969), ГП Паляваам (1972), Комсомольский (1974), Бараниха (1976)...

Создавалась обширная гидрометеорологическая сеть на реках и в глубине суши. Расширялись функции контроля и наблюдения за состоянием окружающей среды. Совершенствовалась система заблаговременного оповещения об особо опасных явлениях погоды, что было крайне важно для местных условий. Изучались природа и особенности певекского «южака» — локального штормового ветра. Исследовались общие закономерности формирования погоды в зависимости от ороеграфии и сопряженности суши с морем. Всегда широким оставалось поле деятельности для исследования режима и разработки прогностических рекомендаций на трассе Северного морского пути.

Сегодня Чукотское УГМС под руководством Дмитрия Аркадьевича Козелова осуществляет мониторинг окружающей среды, проводит сбор и обработку данных по состоянию атмосферы, поверхностных вод суши, морских вод и почв в интересах органов власти, хозяйствующих субъектов и населения региона.





Берингов пролив. Здесь кончается Россия...





Чукотские кекуры — каменные братья



Архивы помнят, архивы хранят...





Новый модуль международной обсерватории Тикси

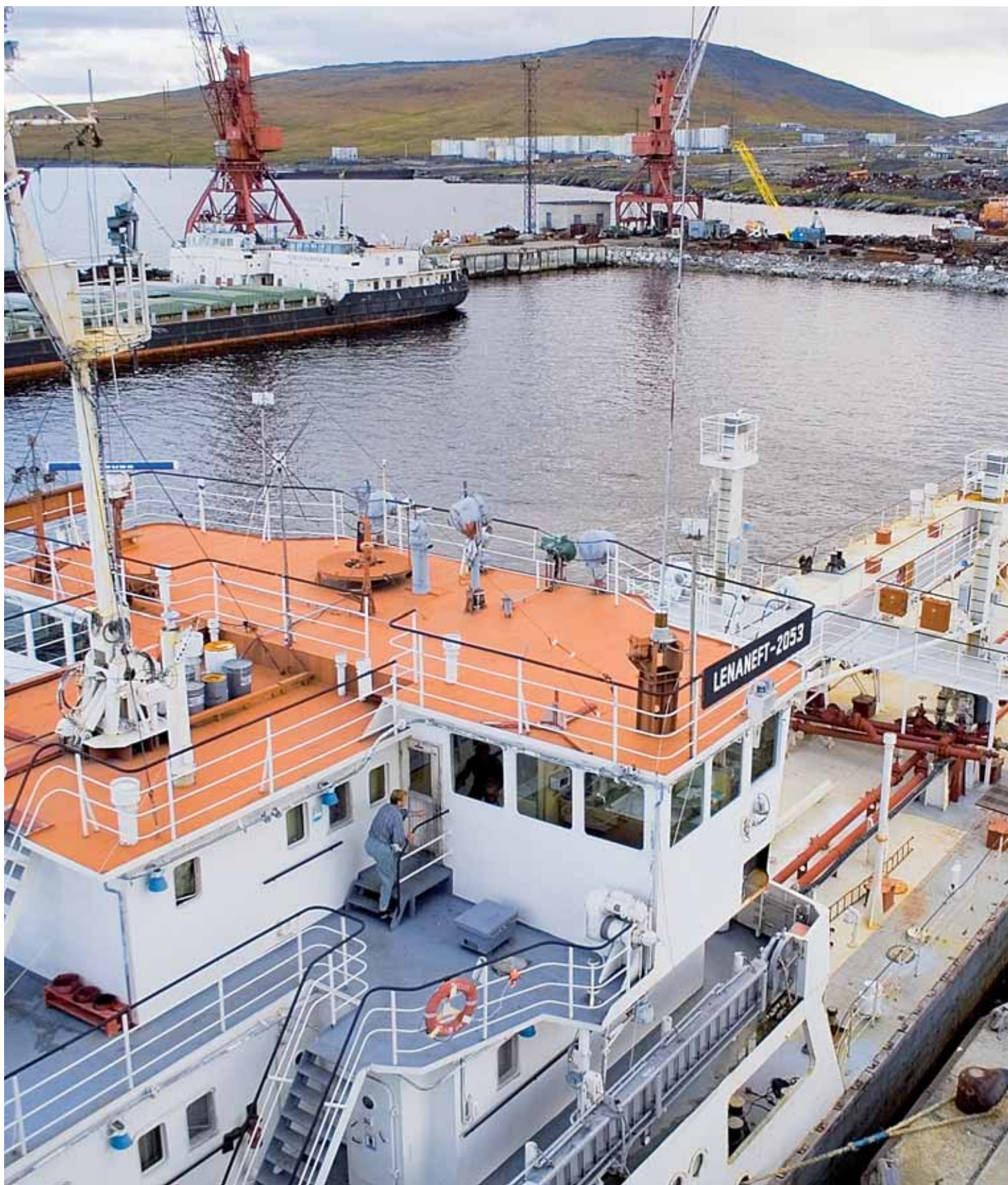


Скоро эти антенны станут музейными экспонатами...





Техник-метеоролог Вера Корзинникова: так работает гелиограф



Порт Тикси: в нашу гавань заходили корабли...



Сердце не камень...

Один веселый репортер с душой искателя приключений как-то в кругу коллег изрек: «Фотограф может назваться мастером, когда он снимет три темы: войну, цирк и Арктику». Его приперли к стенке: «А самому — слабо?!». И пари на «классика» состоялось.

Прошло немного времени, и репортер удачно отснял гастроль труппы цирка с мировым именем. Правда, в конце тура его, замешкавшегося за кулисами, придавил медведь и когтями по живому расписал своими автографами. Но тема цирка была отработана. «Один плюс есть», — прокомментировали коллеги, столпившись у больничной койки. Парень отвернулся к стене — дурачье...

А потом случилась война, и репортер честно документировал народную беду. Лиха хлебнул и шилом, и лаптем, и полным котелком. Наград особо не искал, снарядам кланялся, и смерть-лиходейка его миновала. Когда война закончилась, кадры, снятые фотографом, стали Историей. «Два», — сказали выжившие друзья и погрозили пальцем: «Везучий, черт!» Парень покривил рот в улыбке: живому все в масть...

И в третий раз фортуна улыбнулась ему: позвали в экспедицию на проводку караванов. «Ну-ну, посмотрим...», — пробурчал он себе под нос, методично заправляя кассеты фото пленкой из бобин в круглых жестяных коробках. И ступил на палубу ледового транспорта.

Выходя из Кольского залива, он снимал покатые сопки Мурмана, похожие на густо намыленную щетину колхозного конюха. Когда они закончились, по правому борту потянулась унылая нитка поморских берегов. На Вайгаче репортер выкручивал «эксклюзивный пейзаж» из шоколадной халвы островных скал. У Амдермы встретил почти то же самое, что видел близ Мурманска и в бухте Варнека. К Диксону фотограф уже всерьез обеспокоился: где ж та экзотика, за которой шел за тридцать земель? В Тикси на лбу стало одной морщиной больше. В Певеке, окидывая взор береговую линию, он с трудом заставил себя сделать пару снимков. Репортер пришел в отчаяние: снимать, собственно говоря, было нечего. Арктика была поразительно скучна... Ее белое безмолвие, как кошка, жило само по себе.

И вдруг, на пике отчаяния, репортер понял: Арктика — это люди! Именно люди! Вот что составляет истинную красоту и богатство Крайнего Севера. В Дудинке он снял холодно-спокойное лицо капитана, отдающего команды в крепкий шторм у енисейского устья. Бугрино стало местом незабываемой встречи с бывалыми колгуевскими охотниками. На траверзе мыса Сердце-Камень запечатлел старого моряка, прослезившегося по родному ему «Челюскину», затонувшему тут...

Эти люди открыли ему простую истину: не счетом сделанного рождается мастер, а зрячестью сердца, не каменеющего в беде, в испытаниях, в пути по жизни. Не заледенить, не ослепить его и Арктике!

Думал так фотограф, стоя на палубе, перебирая в памяти лица и встречи. А за бортом монотонно проплывали все то же море, все те же скалы, все те же льды...



*Техник-метеоролог Александр Мингазов
за измерениями озонового слоя*



*Приборы — точный
инструмент
«часовых погоды»*



*Каждая цифра, каждая риска, каждое
деление имеют свой смысл и значение,
из которых складывается знание
о будущем, идущим с ветром*



Погода — «миллион на миллион»: ни вертолетам, ни самолетам в это время не сидится на земле!



Дух Арктики

Дух Арктики — промельк в зеркале тишайших льдов, туманный призрак в мареве миражей, дрожащий морок в каменных тундрах.

Он — базальтовая улыбка самодийских духов. Ветер от золотых нарт Великого Нума. Одинокая маковка православного храма, несущего свой крест над скрещением параллели и меридиана...

Дух Арктики — мятежный, суровый, свирепый, жестокий и беспредельный. Он — движение, смущение и буйство на всей огромности земной макушки.

Он — загадка, лишенная логики. Он всегда — притча, лишенная смысла. Он навсегда — испытание и колода карт без легенд и контуров.

Дух Арктики — тетива, вонзающая магнитную стрелку компаса в далекий полюс, нож, рассекающий хлеб для несметного числа народов, призыв, неслышимый и ведущий за собой.

Дух Арктики сортирует людей надвое. Его прельщает в душе человека нечто большее, нежели крепко взятая в руки профессия. Бывает, что в отвал идут остряки-здоровяки-жизнелюбы, а в дело — невзрачные парнишки-очкарики, крепость характера которых сомнительна лишь до первой закалки зимовкой.

Дух Арктики кует полярника в холодном пламени стужи, в горниле островного одиночества, на мерзлой наковальне архипелагов. Отчеканит фигуру и в дело вставит, а уж оттуда ее, отполированную, в пантеон великих полярников поместит: сияй, человеке, легендой да прочим дорогу тори!

Дух Арктики сам на люди не показывается. В них живет...

Битва голубых линкоров

Протяжный вой собак заставил людей, крепко спавших в утепленной палатке, вздрогнуть среди полноточной тишины и рефлекторно потянуться к оружию. В свете дежурной лампы было видно, как закачалась гайка, свисавшая с потолка на нитке. Лед ожил! Полярники, расхватывая верхнюю одежду, рванули наружу. «И вечный бой, покой нам только снится!»

Льдину под дрейфующую станцию выбирали тщательно, со знанием дела. Горстка ученых высадилась среди Арктики со снаряжением, запасами и оборудованием, намереваясь «с ветерком прокатиться» по Ледовитому океану от Восточно-Сибирского моря до... Конечной точки у путешествия не было. Тут уж как повезет. Есть льдины-долгожители, кружащие годами, есть «33 несчастия», сажающиеся на гряде первого же подводного архипелага, есть «среднячки», честно везущие целыми годами...

Впрочем, спокойными эти дрейфы не были никогда. Лед всегда напоминал, что он всего лишь хрупкая корочка мерзлой пресной водицы над километровыми глубинами океанской бездны. Как бы ни был толст лед, он гибок, и ледовые волны колышут его поверхность, а если в дело встречается ветер, то ледовый шторм ощеривается всей своей ужасной пастью, готовой проглотить хоть человека, хоть пароход. Они никогда не заканчиваются, эти войны плавучих арктических равнин. Голубые линкоры бьются с переменным успехом, крушатся, ломая и разрушая друг друга до основания. И возрождаются вновь...

А вот люди воевать в Арктике не могут. Тут тыл и фронт втиснуты в пространство палубы или пятка земли. Все сводится к точности одного удара, последствия которого опустошительны. Сила оружия тут удесятерится жестокостью арктической природы. Смерть в полярных широтах быстра, а потому милосердна...

Захватить Арктику военной силой невозможно, она покоряется только правильно организованному, высокотехнологичному, упорному труду, грамотному процессу освоения, включающему в свою орбиту все сферы деятельности — от дипломатии до индустрии. Только тогда на ледяной ниве всходят хлеба успеха. Сама природа тут указывает людям русло, в которое следует направить энергию преобразования. А битва голубых линкоров в полярных морях не прекращается с мамонтовых эпох...

Люди с тревогой наблюдали за происходящим. Глухой рокот, ворчание, стенания, похожие на вздохи, вдруг переходили в артиллерийскую канонаду и ружейную пальбу, при этом на горизонте вздымались гряды торосов, клыки хищных ропаков, валы мелкого осыпавшегося крошева. Ледовый монолит гулко вспарывался зигзагами трещин, меж которых начинали дымиться зеркала разводий.

Бой ледовых линкоров продолжался до рассвета. Вдали ухало, скрежетало, бабахало, скрипело, визжало... Битва кипела с остервенелой яростью. Но к утру ветер сменился. И только теперь стало возможным оценить невероятную силу стихии, легко двигавшей целые километры льдов. На горизонте глыбились вздыбленные плиты ледяной брони, увешанные патронташами сосулек. Богатырские потешки закончились. Умолкли главные калибры. Флотилии разошлись на штгилевой отдых и морозный ремонт, погрозив чуток людям на льдине и отпустив до поры до времени: «Иди с миром, человече!».





*Плещет в берег Восточно-Сибирское море, звучит хрусталями
чукотская волна*



Руководитель Чукотского УГМС Дмитрий Аркадьевич Козелов





Квинтэссенция чукотских реалий



Улыбка чукчанки — солнце в полярную ночь!



*Чукотское море затихло перед ледоставом:
ударят морозы — скуют панцирь Ледовитому океану*



Начальник гидрометцентра Чукотского УГМС Александр Некрасов

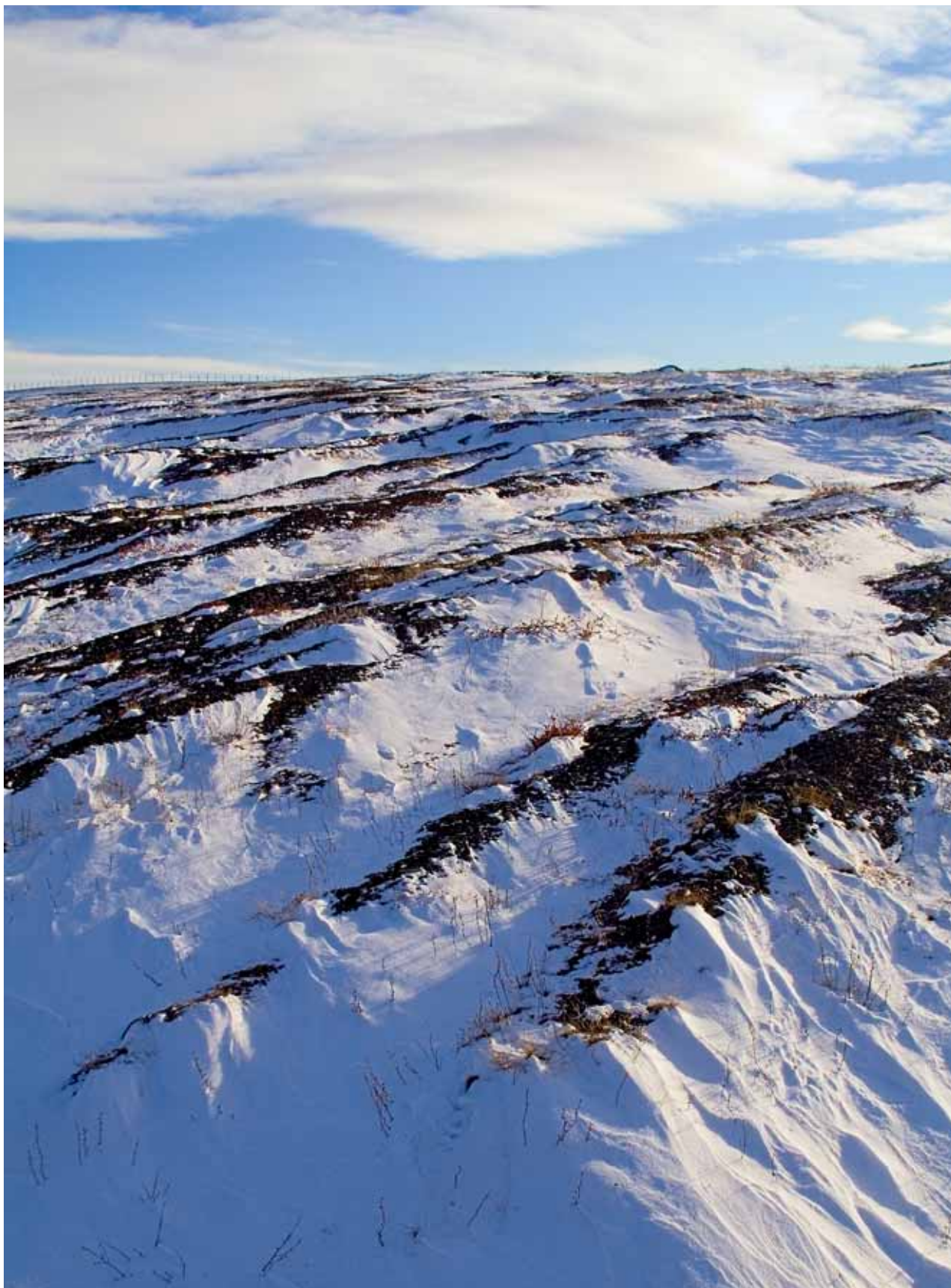


*Синоптик Жанна Бакун
над свежими картами с ребусами циклонов*





*Метеоплощадка Певек у Чаунской губы.
«Погода на завтра» начинается здесь...*



Из арктических далей приходят циклонические ветра, принося снежные абразивы, выжигающие холодами все живое...



Едва человек оставляет творение своих рук без присмотра — Арктика тут же начинает рушить все без сожаления и смысла...



Дорога уходит к чукотскому синегорью

Зов 70-й широты

От Арктики вакцины нет. Ею заболевают раз и навсегда. Этот недуг ностальгический, хронический и — необъяснимый. Ни один доктор не поставит правильный диагноз, но догадаться о симптомах болезни можно: из ночи в ночь снятся сумеречные побережья, чернильные лабиринты разводий, парение над окоченелыми равнинами, картины однообразные и нереально-прекрасные.

Глаза больного то лихорадочно блестят, то стыннут мечтательной поволокой, а губы шепчут, как заклинания, арктические названия: Рыркарпий, Коса Двух Пилотов, мыс Челюскин, Русский Заворот, Бухта Тихая, Амбарчик, Амдерма, Чокурдах, Харасавей, Дудинка... Осмысленное многословие не переходит в бред, но человек «не в себе». Он не может понять, почему друзьям скучна торжественная мелодия этих названий, за которыми — триумфы, драмы и трагедии, сложившие историю Арктической России. А не побывавшему там осознать это сложно.



Автографы жизни на мертвом камне

Восторг арктическим космосом русский язык бессилен выразить. Великий и могучий, как же он жалок и беден, когда речь заходит об Арктике! Больной в отчаянье. Он силится рассказать о красоте и величии арктического пространства — получается рассказ о терпении и лишениях. Он показывает фотоснимки — друзья зевают между вопросами: «Строганину ел? Кровь оленью пил?». Он мучительно старается объяснить прелесть края вечной мерзлоты — ему, гогоча, предлагают заглотить кило пломбира!

Чем так заразна Арктика? Ведь не медом намазана земная ось! Сколько жизней изорвано, как колючей проволокой, о высокие широты! Клоками висят на полярных меридианах... Не мучайте сердешного! Лоб холодный, уши теплые, кашля нет — все в порядке, просто человек болен Арктикой. Курс лечения прост. Выдайте бедолаге с добрым напутствием комплект полярного снаряжения, *tabula rasa* командировочного листа и авиабилет до 70-й широты. «Привет моржам! Салют аборигенам!». Голова-головушка ногам покоя не дает...



Утро дня встает над Певеком. Прогноз на новый день, объявленный в Мурманске, будет здесь «погодой на вчера», «прошлогодним снегом»...



Все остается людям

Созидателя, пришедшего в Арктику, ждет трудная и интересная судьба. Нигде на планете подвиг столь малого количества людей не увековечен так достойно, как на полярных картах.

Арктическая Россия обретена, обустроена и выстрадана нашей нацией. Само ее существование стало итогом почти тысячелетнего испытания на зрелость и государственную прочность. Дорого нам далась Арктика...

Россия начала свое продвижение сюда с чистого листа, частной инициативой, государственной волей и осваивала эту труднейшую из территорий по мере сил, ресурсов и возможностей. Вклад страны в этот процесс неоспорим, а в мировом масштабе — уникален.

Само понятие «Арктическая Россия» обрело содержание лишь тогда, когда политика здесь стала державной. Под нее затачивались инструменты экономического развития региона. Алгоритм становления Арктической России в точности соответствует логике событий отечественной истории — периодам усиления и ослабления государства. Наша Арктика всегда была зеркалом, отражающим истинный лик державы. И потому одним из показателей ее государственного здоровья, ее интеллектуального IQ всегда служит степень занятости Арктикой...

Экономическая стратегия освоения российской Арктики сформировалась в соответствии с пониманием исключительной важности присутствия России в полярных широтах. Флаг капитальной стратегии освоения региона высоко поднял Советский Союз, доказав, что «одомашнивание» Арктики по зубам только супердержаве...

Современная Россия возрождает свои полномочия в высокоширотных владениях, возвращаясь в окраинные земли державы, добытые трудами прадедов. Только вместо острогов и крепостей там встают полярные гидрометстанции, пограничные заставы, нефтегазодобывающие комплексы, и удивительно преображаются арктические города. Ведь все, что ни создал русский человек, идя «на восток встреч солнцу», становилось добрым примером потомкам и фундаментом их будущего. Все остается людям...





Безлюдная, прекрасная, опасная, единственная и неповторимая Арктика





*Солнце и мороз работают в великолепном творческом дуэте,
создавая из льда причудливые скульптуры*





*Исследовательский флот Арктики идет в высокие широты,
с которыми Россия связывает свои надежды...*





*В полнеба пылает Aurora borealis — полярное сияние.
Феерическая картина природной мощи заораживает...*

СУХАНОВСКИЙ
Алексей Феликсович

СЛОБОДЯНЮК
Игорь Юрьевич

Арктическая Россия

Под редакцией А. И. БЕДРИЦКОГО

Подписано в печать 01.09.2007
Формат 223х297. Бумага LumiArt Silk.
Гарнитура Lazurski. Печать офсетная.
Тираж 3000 экземпляров.
Отпечатано в типографии Finnreklama,
Финляндия.
Цена свободная.

Издатель:
Издательство «СК-Россия»
Генеральный директор
И. Ю. СЛОБОДЯНЮК
Главный редактор
А. Ф. СУХАНОВСКИЙ
Коммерческий директор
Н. З. КАЛАШНИК
Финансы
Е. Н. РОГОЗИНА

Россия, 163045, г. Архангельск,
ул. Гагарина, д. 8, кор. 1.
Телефон/факс (8182) 62-61-58, 62-61-64.
E-mail: info@sk-russia.ru
www.sk-russia.ru

© Издательство «СК-Россия», 2007 г.

Литературный редактор
Т. С. ПОПОВА

Технический редактор

Д. В. БЕГУН

Дизайнер

А. В. АНИСИМОВ

Художник

В. В. СТРОКОВ

Корректор

Т. С. БАЗАНОВА

Координаторы

С. Ю. ДМИТРИЕВ, С. И. СЛОБОДЯНЮК,

Т. А. ТРУДОВА

Фотосъемка:

А. БАЗЫКИН, А. БЕЛЕЦКИЙ, Д. ВОЛОШКО,

А. ДРИКЕР, Е. ГУСЕВ, К. ЗАЙЦЕВ,

Г. ЗУБКОВА, Г. ИВАНЮК, В. КАДЫШЕВ,

И. КОСОЛАПОВ, В. МАТЫЦИН,

Ю. НАСТЕКО, Н. ОХРИМЕНКО, Н. РУДАКОВ,

С. САГАЛАЕВ, И. СЛОБОДЯНЮК,

М. СМЫШЛЯЕВ, А. СУХАНОВСКИЙ,

А. ЧЕРНОВ, М. ЧИРКИН, В. ЧИСТЯКОВ,

В. ЯКОВЕНЧУК.

Использованы фотографии из судовых архивов
ГС «Я. Смирницкий», НЭС «М. Сомов», НИС
«И. Петров», из архивов Северного УГМС,
Мурманского УГМС, Амдерминского ЦГМС,
Диксонского филиала АЦГМС-Р, Якутского
УГМС, Чукотского УГМС, НИИ Арктики и
Антарктики, Государственного архива обще-
ственно-политических движений и формиро-
ваний, Государственного архива Архангельской
области, Нарьянмарского окружного краевед-
ческого музея, Архангельского областного крае-
ведческого музея, Северного государственного
музея мореплавания, Северной гидрографи-
ческой базы, ОАО «2-й АОАО», Shutterstock,
фото на с. 10–11 NASA/Visible Earth

Выражаем искреннюю благодарность за
содействие и поддержку в создании книги
сотрудникам Северного управления гидромет-
службы и лично руководителю управления
А. Ю. Васильеву, консультанту проекта
Ю. Н. Катину.

ISBN 5-901992-16-4



9 785901 992166 >

