

Часть III. Воспоминания ветеранов института

В настоящем разделе представлены личные воспоминания старейших работников и ветеранов института о различных направлениях научно-производственной деятельности института, работе его отдельных подразделений и конкретных сотрудников. Стиль изложения воспоминаний каждого автора по возможности оставлен без изменений.

О научно-исследовательском флоте ДВНИГМИ, эксперименте “Беринг” и о себе (П. Г. Кабанков, капитан дальнего плавания)

До начала 60-х гг. прошлого столетия Приморское управление гидрометслужбы (ПУГМС) совместно с ДВНИГМИ производили научные гидрометеорологические исследования только в Японском море. Для этого имелись небольшие суда различных типов, в том числе переоборудованные японские шхуны и катера прибрежного плавания.

В 1957–1960 годах флот пополнился пятью судами типа СРТ водоизмещением около 600 тонн, переоборудованными для проведения научно-исследовательских гидрометеорологических работ. На этих судах исследования стали проводиться уже в Охотском, Беринговом морях и в океане у восточных берегов Японии на течении Куроисио. В 1960 г. в состав научно-исследовательского флота поступили суда “А. И. Воейков” и “Ю. М. Шокальский”. Эти суда водоизмещением 3530 тонн были построены на базе судов типа БМРТ, оборудованы и оснащены современной по тому времени техникой и приборами для проведения гидрометеорологических исследований Мирового океана. Оба судна имели к тому же установки для запуска метеорологических ракет. В начале 60-х гг. НИС “А. И. Воейков” участвовал в испытаниях ракетносителей первых спутников Земли на 65-м меридиане в Индийском океане, зондируя верхние слои атмосферы своими метеоракетами. Данные этого зондирования поступали на Байконур.

К 1970 г. ДВНИГМИ уже имел кроме пяти СРТ восемь океанских судов, в том числе два судна типа “Академик Королев” водоизмещением 6930 тонн. Они были оснащены новейшими штатными приборами и оборудованием. Имели 33 лаборатории, а также установки для запуска метеоракет. В сущности это были плавучие институты, способные в море проводить все виды работ по изучению вод Мирового океана и атмосферы. Не занимались только биологией моря. Могли выполнять и некоторые специфические работы. Построены НИС “Академик Королев” и “Академик Ширшов” в 1967 г. в ГДР, г. Висмаре. Кроме этих судов поступили четыре судна польской постройки водоизмещением около 4160 тонн: “Волна”, “Прилив”, “Прибой” и “Океан”. “Прилив” и “Волна”, которые также могли вести ракетное зондирование верхних слоев атмосферы. Экипаж НИС “Академик Королев” состоял из 172 человек: 86 человек научного состава и 86 человек судовой команды. На судах типа “Прибой” экипаж состоял из 108 человек, также примерно половина научный состав и половина — команда. В зависимости от программы рейса число научного состава иногда колебалось, но незначительно. Суда типа “Академик Королев” имели по два главных двигателя с винтами фиксированного шага, общая мощность которых составляла 8000 э.л.с., два подруливающих устройства в носовой части судна мощностью по 150 э.л.с. и активный руль 300 э.л.с. Маневренность этих судов была великолепной. Суда типа “Прибой” имели два главных двигателя с ВРШ общей мощностью 4800 э.л.с., но маневренностью обладали неважной. Скорость на полном ходу 15–16 узлов.

В начале 70-х г. флот ДВНИГМИ с его научным составом был готов участвовать в любых международных экспедициях. В эти годы ученые разных стран пришли к выводу, что многие вопросы, которыми занимаются научные круги мира, невозможно решить силами одной отдельно взятой страны. Особенно трудными в этом плане оказались вопросы гидрометеорологии, которые в полной мере не решены и до настоящего времени.

В 1971 г. прошли предварительные переговоры между АН СССР и НАСА США о научном сотрудничестве в области космической метеорологии. Было принято решение о проведении совместной экспедиции для отработки методик микроволновой дистанционной индикации некоторых параметров атмосферы (водо- и влагосодержание всей толщи атмосферы), характеристик волнения, скорости ветра у поверхности моря, температуры морской поверхности, ледовых условий и др. В мае 1972 г. было подписано двухстороннее советско-американское соглашение о совместных космических исследованиях, что явилось важным стимулом для дальнейшего развития работ.

Запланированная экспедиция получила название “Беринг” в связи с выбором акватории для ее проведения в нейтральных водах Берингова моря. Экспедиция “Беринг” явилась первым этапом работ в области космической метеорологии в рамках советско-американского сотрудничества.

Поскольку обратные задачи космической дистанционной индикации являются неоднозначными, большое значение для разработки корректных методов их решения имеет осуществление совмещенных подспутниковых экспериментов и комплексных программ с использованием самолетов в качестве платформ, моделирующих наблюдения со спутников, и наземных средств прямых измерений исследуемых параметров.

В конце сентября — начале октября 1972 г. в США на встрече советских и американских специалистов был согласован технический план проведения эксперимента. В соответствии с этим планом были определены основные задачи экспедиции:

- с помощью аппаратуры, установленной на советском и американском самолетах, осуществить измерения микроволнового излучения открытой поверхности моря при различной температуре и состоянии поверхности моря (волнения), ледяного покрова, а также зон жидких осадков в сантиметровом и миллиметровом диапазонах;

- с использованием кораблей выполнить комплекс прямых измерений с целью определения толщины, шероховатости и возраста льда, температуры и волнения поверхности моря, содержания жидкой воды в атмосфере. На основе использования средств аэрологического (с кораблей) и радиационного (с самолетов) зондирования получить максимально полную информацию о физическом состоянии атмосферы и облачности;

- произвести обмен данными для сравнения характеристик атмосферы, поверхности океана и ледяного покрова, полученных на основе интерпретации микроволновых измерений, с результатами прямых измерений. Обсудить итоги эксперимента и принять рекомендации о методиках интерпретации микроволновых измерений.

Район эксперимента выбран был в нейтральных водах Берингова моря примерно на равных расстояниях от берегов СССР и США с учетом климатических данных.

Было решено, что американский ледокол “Стейтен Айленд” будет обеспечивать проведение работ в северной части согласованного района, а судно погоды — “Прибой” в южной части.

Кстати, ледокол “Стейтен Айленд” оказался старым знакомым. В 1944 г., переданный по “Ленд-лизу” Советскому Союзу, он проводил зимой во льдах наши суда, в том числе и теплоход “В. Маяковский”, на котором я был юнгой, через пролив Лаперуза. Назывался он тогда “Северный ветер” и в конце 1949 г. или в начале 1950 г. был возвращен США.

Программа самолетных измерений предусматривала три варианта:

вариант А — измерение характеристик облачности и осадков;

вариант В — измерение состояния моря (температура и волнение);

вариант С — измерение характеристик ледяного покрова.

Вот такое краткое изложение замысла, планирования и задач эксперимента.

В середине декабря 1972 г. “Прибой” вернулся во Владивосток из очередного 8-го научно-исследовательского рейса. До прихода во Владивосток ничего не было известно о предстоящем рейсе. Во Владивостоке меня и помощника капитана по научной работе Нелепова Евгения Николаевича вызвал директор института Урываев Павел Андреевич, сказал нам о решении послать на первый советско-американский эксперимент наше судно и приказал начать подготовку к этому рейсу. Подготовка заняла довольно много времени. Нужно было поставить необходимое оборудование и приборы, провести профилактический ремонт электромеханической части, изготовить инвентарь для очистки льда на случай весьма вероятного обледенения, получить зимнюю спецодежду, подобрать экипаж. В последней декаде декабря я и помощник капитана по научной работе были вызваны в Москву в Главное Управление Гидрометслужбы (ГУГМС) СССР для решения вопросов о портах захода для пополнения топливом, водой и продовольствием, согласования маршрута следования к месту работ, обсуждения особенностей плавания на полигоне эксперимента, вариантов маршрута возвращения во Владивосток и вопросов безопасности плавания. Начальник ГУГМС при СМ СССР академик Е. К. Федоров и заместитель начальника Гидрометслужбы СССР Е. И. Толстиков — опытные полярники, Герои Советского Союза — дали много полезных советов, касающихся плавания в ледовых условиях Берингова моря в зимнее время года. По возвращении из Москвы во Владивосток, к большому сожалению, обнаружили, что профремонт судна во Владивостокском судоремонтном заводе идет чисто в нашем советском стиле, по хорошо проторенному пути. В результате принятых руководством ДВНИГМИ и партийными органами экстренных мер к концу второй декады вышли из ВСПЗ и пошли на нефтебазу, где стали в прочный лед, способный выдержать грузовые машины, подвозящие снабжение и оборудование. ДВНИГМИ тогда не имел своего причала, с которого можно было бы производить погрузку. Погрузка всего необходимого для рейса была осуществлена со льда. Дорога по льду к борту судна начиналась от Моргородка.

Наконец, к 28 января все было завезено. Прибыли все участники экспедиции — сотрудники ГГО, ААНИИ, ГМЦ СССР, ГОИН, ЛОГОИН. 30 января 1973 г. было принято топливо.

К 31 января 1973 г. все приготовления к экспедиции были закончены. С 10 часов утра на рейде пролива Босфор Восточный начали оформление отхода в рейс. Это было не простое дело. Как ни в каком порту мира, это действие обставилось со всей важностью, как очень необходимое для безопасности государства. К 16 часам таможенники и пограничники, убедившись в том, что на судне не оказалось ни перебежчиков за кордон, ни шпионов, ни контрабанды, покинули его. Выбрав якорь, мы двинулись на выход из Босфора Восточного, сообщив портнадзору на “Голдобин“, куда идем и все, что положено сообщать при выходе из Владивостока. Наконец, огонь маяка “Поворотный“ остался слева по корме.

В экспедицию на НИСП “Прибой” отправилось значительное число ученых из Ленинграда, Москвы и других городов. Им было все интересно. Вместо того, чтобы устраиваться по каютам на длительный рейс, они с моего разрешения расположились на крыльях ходового мостика, на пеленгаторном мостике и даже в рулевой рубке. Перед таким искренним интересом к морским делам устоять было нельзя, поэтому они находились на мостике, пока сами не успокоились и не разошлись по помещениям. Благо, что к 20 часам была уже сплошная темень, а берегов после мыса Поворотного уже не было видно. Морозный встречный ветер еще раньше согнал любопытных с пеленгаторного мостика. До полуночи шли в мелкобитом льду, затем до Сангарского пролива — по чистой воде при несильном юго-восточном ветре. К концу суток 2 февраля прошли Сангарский пролив, вышли в Тихий океан и последовали в северо-восточном направлении вдоль восточного побережья о. Хоккайдо. В первой половине дня 3 февраля были на подходе к Малой Курильской гряде. С полудня подул северо-западный ветер с морозом. К вечеру началось слабое обледенение, причем более всего лед нарастал на левом борту. Температура понизилась до минус 10–12 °С. Это пока беспокойства не вызывало, тем более что в составе научных сотрудников на борту находился отряд ледовых исследователей, в основном состоящий из ленинградцев,

неволью своим присутствием вселявших моральную поддержку и уверенность. Возглавлял отряд кандидат физико-математических наук, ленинградец Георгий Петрович Хохлов. Я около 22 часов 3 февраля пригласил на мостик Г. П. Хохлова и инженера из его отряда — кандидата географических наук Павла Тимофеевича Морозова и попросил их по возможности рассчитать, сколько льда мы можем набрать на палубу и переборки до 10 часов утра 4 февраля. К этому времени я рассчитывал дойти до острова Расшуа и укрыться там от северо-западного ветра, который уже превратился в довольно жесткий шторм при температуре минус 14–16 °С. Этот шторм был вызван циклоном, перемещавшимся восточнее Курил в северо-восточном направлении. Начальник отряда Г. П. Хохлов, П. Т. Морозов я и в течение двух часов наблюдали за забрызгиванием забортной воды и нарастанием льда на палубе, переборках, такелаже и рангоуте. Пришли к общему выводу, что критического количества не нарастет до 9–10 часов 4 февраля. Но около 6 часов утра 4 февраля меня разбудил по телефону старший помощник Александр Федорович Веденеев, кстати сказать, опытный моряк, проплававший к этому времени уже более 30 лет и хорошо разбиравшийся в морском деле. Я поднялся на мостик, и моим глазам предстала нерадостная картина. Посветив прожектором вдоль левого борта носовой палубы, обнаружили, что надводный левый борт от форштевня до средней надстройки покрыт слоем льда толщиной около 20 см. Судно уже имело крен 4.7° на левый борт, несмотря на то, что в левый борт дул ветер 20–22 м/с. По словам старшего помощника Веденева, особенно сильно лед нарастал при проходе траверзов пролива Буссоль и острова Уруп. Надежду дойти до острова Расшуа пришлось оставить. Надо было срочно принимать меры против опасного обледенения. Расчеты дойти до Расшуа не оправдались потому, что скорость хода значительно упала с 23 часов 3 февраля.

Ближайшим пригодным для укрытия остроном был Симушир, к которому мы добрались к 10 часам 4 февраля и легли в дрейф у мыса Трезубец. Весь экипаж, 102 человека, за исключением машинной вахты и поваров, вышел на околку льда. Благо перед выходом в рейс, в период подготовки к нему, запаслись специально сделанными пешнями и колотушками. У мыса Трезубец мы были полностью защищены от ветра и очистка льда шла довольно успешно. Повозились только со льдом, наросшим на надводном



Обледенение НИСП “Прибой” на переходе в район проведения экспедиции “Беринг”

борту. Что не смогли сбить механически, сбили водой из шлангов. Шторм продолжал буйствовать. К 15 часам околку льда закончили.

Перед выходом из Владивостока мы получили консультацию в Бюро погоды ДВНИГМИ, которое занималось проводкой судов рекомендованными маршрутами. Нам рекомендовали курс вдоль Курильских островов к Командорским островам, а затем к месту эксперимента. В 22 часа 4 февраля получили приземную карту погоды, где были обозначены три ядра низкого давления над о. Хоккайдо. Начальник синоптического отряда к. г. н. Екатерина Петровна Добковская из московских сотрудников и наш судово-вой синоптик Виктор Иванович Верхолатов предположили, что эти три ядра низкого давления объединятся в одну систему, затем с большой скоростью начнут смещаться на северо-восток и, в конце концов, догонят и сольются с циклоном, шедшим с небольшой скоростью в этом же направлении, от которого мы укрывались под о. Симушир. Для нас опасным был мороз. Пришлось пренебречь данным нам рекомендованным маршрутом. Важно было уйти в область более высоких температур, не взирая на шторм. В час ночи 5 февраля от о. Симушир последовали к южной оконечности о. Агату Алеутской гряды. Этот курс проходил в 160–180 милях к юго-востоку по отношению к рекомендованному курсу. Правильность прогноза наших синоптиков Е. П. Добковской и В. И. Верхолатова и правильность выбранного нами курса подтвердились, когда 7 февраля циклон, формировавшийся над о. Хоккайдо с очень низким давлением в центре, вышел к востоку от центральных Курильских островов и с большой скоростью, с сильными морозами в тыловой части двинулся как раз по рекомендованному нам курсу. К 9 февраля этот циклон достиг Командорских островов, но мы к этому времени благополучно выскользнули из его свирепых объятий. Хотя область, охваченная этим циклоном, в диаметре была не менее 1000 миль, в нашем районе морозов не было. От района о. Агату следовали курсом 70° до меридиана 176° з.д., уходя из области сильного волнения и ветра. В первой половине суток 9 февраля 1973 г. в течение 7 часов штормовали, имея ход 4–5 узлов, только бы удержаться против волны и ветра. Но, самое главное, мы достигли области положительных температур. Продолжал дуть юго-восточный ветер 24–25 м/с, высота волны достигала 8 метров, но не было обледенения. Начальная часть эксперимента была уже почти выполнена и довольно успешно. Наши потери составили два иллюминатора, выбитые волной в каюте москвича к. г. н. В. В. Виноградова по его вине, кстати сказать, бывшего моряка. Иллюминаторы были выбиты, когда уже прошли между Алеутскими островами в Берингово море.

К концу суток 9 февраля прибыли в район эксперимента “Беринг”, в назначенную нам точку $61^\circ 47'$ с.ш., $176^\circ 00'$ з.д., вошли в поле крупнобитого льда, и все, включая капитана, вздохнули с большим облегчением после пятисуточной сумасшедшей качки и такой же гонки с центральной областью циклона. НИСП “Прибой” прибыл на место эксперимента на трое суток раньше, чем американский ледокол “Стейтен Айленд”. К этому одна интересная деталь. В конце суток 8 февраля получил из ДВНИГМИ радиограмму за подписью заместителя директора по флоту Е. Е. Кузьмина с предупреждением, что нас догоняет очень глубокий циклон с отрицательными температурами и чтобы я принял меры безопасности. Видимо, внимательно не читали наших диспетчерских, из которых еще 6 февраля могло быть ясно, что меры уже приняты и что судно находится в области положительных температур. Но это уже детали из морских рассказов. Хочется отметить, что еще во время следования к месту проведения эксперимента я получал трижды от капитана ледокола “Стейтен Айленд” радиограммы, в которых капитан Роберт Мосс сообщал задержке выхода ледокола из Анкориджа. В одной из радиограмм Роберт Мосс запрашивал, когда наш ледокол прибудет к месту работ. Он был уверен, что “Прибой” — это тоже ледокол, и был весьма удивлен, когда увидел наше судно воочию. А в целом наш “ледокол” прибыл на место за пять суток до официального начала эксперимента и за трое суток до первого планового тренировочного полета самолетов.

С целью получения возможно более полных данных для исследований во время эксперимента производились наблюдения одновременно с нашего судна “Прибой” и двух самолетов: нашего ИЛ-18 и “Конверсер 990” (CV-990, США). Самолетные измерения заключались в том, что каждый самолет должен был производить микроволновые измерения и вертикальное зондирование атмосферы в зоне осадков

над поверхностью моря, свободной от ледяного покрова. Перекрывающиеся площадки обоих самолетов должны были быть расположены в зоне нашего НИСП “Прибой”, которое в это время осуществляло полный комплекс метеорологических наблюдений. Согласованная программа самолетных измерений предусматривала выполнение трех вариантов полетов, каждый из которых обеспечивал преимущественное измерение одной из трех групп однородных параметров:

- характеристик облачности и осадков;
- состояния поверхности моря (температура и волнение);
- характеристик ледяного покрова.

12 февраля состоялось первое знакомство с американской летающей лабораторией. Это был тренировочный полет, вернее — пробные измерения. При этом переговорили с командиром самолета. Он пригласил меня в Анкоридж попить водки, а я пригласил за тем же самым к себе. К этому времени на судне уже все пришло в норму. Иногородние полностью раззнакомились с владивостокскими, притерлись к условиям судовой жизни.

Судовая жизнь протекала плавно, без каких-либо пиков. Приезжим вполне понравились обычаи судна, весь уклад судовой жизни. Каждое воскресенье свободные от вахты дружно собирались в столовой команды лепить пельмени. Занятие это всем понравилось. Это была судовая традиция. Лепили великое множество пельменей, чтобы все могли поесть их вволю, а вечером, после вечернего чая, в столовой команды проходили вечера танцев и музыки. Благо, научного состава женского пола было достаточно для проведения веселых вечеров танцев и концертов доморожденных артистов. К этому времени на судне был сколочен неплохой оркестр, не считая магнитофонной музыки. Это все, что касается досуга на судне в море.

Главная же работа шла в напряженном темпе. Работа была не только для научного состава, но и для судовой команды. Одной из задач эксперимента было измерение волнения. В числе оборудования для проведения работ был волнограф ГМ-62, который обеспечивал регистрацию колебаний волнового уровня с судна в следующих диапазонах: по высоте волны от 0.05 до 20 м (с поддиапазонами 0.05–10 м, 0.1–20 м) по периоду 0.4–20 сек. и более. НИСП “Прибой” не имел подруливающего устройства и активного руля, поэтому лебедку для работы с волнографом пришлось ставить на корме вблизи кормовой кранбалки с подъемным устройством. Это обусловлено тем, что при сильном ветре можно было, для уменьшения скорости дрейфа, подрабатывать винтами, удерживаясь кормой на ветер. Благо, этому способствовало то обстоятельство, что НИСП “Прибой” имел регулируемый шаг винта. Но, с другой стороны, это было и недостатком, так как при 100% запасов осадка кормой была 5.2 м, углубление лопастей составляло 2.2 м. При сильной зыби в крупнобитом льду это представляло серьезную опасность для винтов. С уменьшением запасов топлива и воды эта опасность увеличивалась.

Интересно проводились работы по ледовым исследованиям. Для работы гляциологов выделили лабораторию под полубаком и отключили ее отопление, чтобы при работе гляциологов с “чушками” льда последние не таяли. Для добычи круглых столбиков льда (“чушек”) судовые умельцы смастерили легкую металличе-



**Американские вертолеты встречают
НИСП “Прибой” в районе проведения
экспедиции “Беринг”**

скую площадку, огороженную стойками с леерами. Выбиралась льдина диаметром от 10 до 20 м. Судно подветренным бортом подходило к этой льдине. Благодаря винтам регулируемого шага подбиралась скорость движения судна, одинаковая со скоростью дрейфа льдины. Когда устанавливалось слаженное движение льдины и приткнувшегося к ней носовой частью судна, гляциологов грузили на площадку и краном опускали на льдину. Те специальными бурами высверливали круглые столбы льда диаметром от 10 до 30 см, высотой до 130 см. Когда бур просверливал лед на всю толщину, столбик (“чушка”) сам выпрыгивал на поверхность льдины на такую высоту, что его можно было схватить руками и уложить на площадку. Работа, правда, была сопряжена с немалым риском, поэтому в течение всей операции по добыче “чушек” приходилось стоять на крыле мостика и регулировать скорость движения судна. Как только льдина начинала трескаться, гляциологи срочно вбегали на площадку и их краном поднимали на борт.

С этой работой было связано много интересных случаев при встрече с сивучами. В третьей декаде февраля у сивучей начался брачный период. При маневрировании в крупнобитом льду очень мешали небольшие стада сивучей. Группы до 15–20 особей располагались на льдинах и совершенно не обращали внимания на движущееся судно. Им было некогда, им было не до опасности. Приходилось обходить эти сивучьи собрания. Премилые звери. Давить их было жалко, а уступать дорогу они абсолютно не желали. Иногда это весьма затрудняло движение в нужном направлении. Еще смешнее было, если на облюбованной нами льдине для бурения льда находилась парочка. Когда краном на льдину опускалась площадка с гляциологами, то сначала и самец и самка соскальзывали в воду. Но через некоторое время самец агрессивно лез на льдину, разевал клыкастую пасть и страшно ревел, пытаясь согнать людей со льдины. Самочка же держалась у льдины в воде и такой воинственности не проявляла. Иногда облавленного самца приходилось гнать со льдины при помощи багра.

Много встречалось моржей, иногда очень крупные экземпляры. Правда, все это наблюдалось в американской половине Берингова моря. Однажды при ясном небе, во второй половине дня, следуя курсом 340°, слева по борту увидели огромного моржа. Он лежал на правом боку, спиной к нам, животом и мордой к солнышку. Вокруг его туловища был виден грязный обтаявший лед. На нем сидело и ходило с полдюжину чаек. Морж не проявлял никаких признаков жизни. Помощник капитана по научной работе Евгений Николаевич Нелепов принялся уговаривать меня остановить судно, спуститься на льдину, добраться до моржа и отпилить у него клыки. Евгений Николаевич был уверен, что морж мертв. Находился он метрах в 30 от судна. Застопорили двигатели. Начали бросать в моржа куски льда и всякие предметы. Он никак не реагировал на это. Уже принесли шторм-трап. Евгений Николаевич с одним добровольцем приготовились к спуску на лед. Но тут мне пришла мысль дать гудок. Дали один длинный, морж дернулся, поднял усатую морду с великолепными клыками и бросился к ближайшей промоине, смешно ковыляя по льдине. Добравшись до первой трещины, он сунул туда голову. Некоторое время пытался скрыться в этой трещине, но толстенный зад явно не позволял ему пролезть в трещину. Он снова выдернул голову и переднюю часть туловища из трещины, обернулся с ужасом на судно. Выражение морды с усами и клыками, удивленно-возмущенное, было настолько смешным, что все, кто это видел, находились от души. Затем он доковылял к более крупной трещине, в которую прошла и голова и задница.

И сивучи, и моржи, и весьма крупные косатки вносили заметное разнообразие в монотонность повседневной работы. Особенно сивучи, которые собирались у борта, если судно оказывалось на полосе чистой воды, и выпрашивали всякую еду, но очень разборчиво, почти невежливо.

День Советской Армии и 8 марта отмечались по всем правилам, почти как на берегу, со всеми атрибутами праздника. Этому способствовала небольшая предыстория. В предыдущем рейсе 2 декабря 1972 г. нам пришлось спасать в шторм японскую шхуну. Примерно в 60–70 милях к юго-востоку от о. Кюсю уже после захода солнца около 19 часов вахта на мостике заметила слабый огонек. Пошли к нему. Оказалась шхуна беспомощно болтавшаяся на штормовых волнах. Штормило баллов на 7–8. На шхуне оказался один японец. Подошли к ней правым бортом кормовой части судна. Подали капроновый конец — проводник — с целью подать на шхуну буксирный конец. Японец же, не привыкший к “борьбе за живу-

честь судна“, вместо того, чтобы вытащить к себе и закрепить буксирный конец, ухватился за незакрепленный на нашем судне проводник с намерением подняться по нему на судно и ... полетел в воду прямо под винты. Двигатели работали, винты вращались на холостом ходу. При виде падающего в воду между шхуной и нашим бортом человека у меня остро заболело под ложечкой: “Ну, — думаю, — все! Помог человеку“. Шхуну стало относить за корму. Я приказал посветить прожекторами на нее. Вдруг слышу: “Лезет, лезет на шхуну“. Оказалось, что японец — отличный пловец. Он пролетел мимо лопастей и поплыл за удаляющейся шхуной и влез снова на нее. Пошли снова к шхуне и взяли под левый борт носовой части судна. Как только шхуну подняло на волне, несколько пар рук выдернули японца на палубу судна. А боцман Николай Николаевич Тюпенкин успел закрепить заранее приготовленный капроновый буксирный конец. Сам же на очередном подъеме шхуны на волне запрыгнул на борт своего судна. Повели пойманную шхуну в г. Кагосиму (о. Кюсю). Японца обогрели, обсушили. Женщины, пока он спал в лазарете, выстирали его одежду. Ему же дали солдатские кальсоны и нижнюю рубашку. У нас это называлось эпидукладкой. Утром в этом наряде он чинно вышел в кают-компанию на завтрак. Ему дали грамм 150 водки, он смочил пальцы, побрызгал зачем-то на палубу, перекрестился и выпил. Позавтракав, снова ушел в лазарет спать, но сначала настойчиво просил бросить шхуну. Видимо, боялся, что дорого возьмут за спасение. К вечеру 3 декабря прибуксировали шхуну в г. Кагосиму. На борт прибыл начальник береговой охраны этого района и принес на судно 3 ящика трехлитровых бутылок японской водки “Токары“. А это был 1972 г. с его отчаянными постановлениями и указами по борьбе с алкоголизмом. Я спросил японского начальника, зачем он это принес. Он извинился за то, что семья по японским законам не может пригласить весь экипаж для того, чтобы отпраздновать спасение христианской души. Спасенный оказался христианином. По возвращении из рейса я доложил директору института Павлу Андреевичу Урываеву о происшедшем и спросил, что мне делать с этой водкой в обстановке борьбы с пьянством. Он ответил, что пойдете на эксперимент “Беринг“, а там будут праздники, вот команда и выпьет. И сказал об этом обыденным тоном, чем очень меня удивил. Вот мы весьма успешно и выполнили напутствие директора. Этого объема “Токары“ (почти 90 литров) хватило на два праздника. Даже в Ванкувере угощал ею канадцев.

Не буду описывать, что именно сделано в плане научных исследований. Это есть в трудах ученых, работавших в эксперименте. К 7 марта работы были закончены. Утром 6 марта капитан (командир) ледокола “Стейтен Айленд“ попросил разрешения прилететь на вертолетах в гости к нам на “Прибой“. Было сильное парение моря, слой тумана от поверхности моря стоял высотой до 15 м. Роберт Мосс спросил, как нас найти. Кругом стояло еще несколько судов рыбодобывающего флота. Я ответил, что над туманом торчат рога-антенны и по ним можно определить наше судно. Вскоре появились два небольших вертолета. В одном из них находился капитан Роберт Мосс, а в другом — научный руководитель физик-гляциолог Р. Рамсей. Вертолеты сели на льдины недалеко от судна, а гости по льдинам устремились к “Прибою“ и поднялись по шторм-трапу на борт. Встретили мы их с истинным русским радушием. После длительной холодной войны начали теплеть отношения между Америкой и СССР, поэтому и американцы были рады увидеть воочию этих коварных русских. Это было видно по лицам и по поведению Мосса и Рамсея. Нам тоже было интересно с ними пообщаться. Я еще во время войны юнгой ходил в Портленд и в Сан-Франциско, а в 1944 г. мы простояли 3 месяца в Сан-Франциско в ремонте, поэтому мне вдвойне интересно было встретиться с американцами уже будучи взрослым человеком. Встреча прошла в весьма теплой атмосфере. Американцы были удивлены чистотой и порядком на судне. Особенно их удивила чистота в машинном отделении. Жаль, что у нас было в распоряжении чуть больше часа, так как вертолеты стояли на льдинах с вращающимися винтами с целью уменьшить давление на лед. А топливо ограничено. Несмотря на то что на военных кораблях США существует строгий сухой закон, Роберт Мосс подарил мне юбилейную бутылку виски штата Теннесси. Но и часу нам хватило на то, чтобы хорошо угостить американцев и угоститься самим. Но, наконец, к всеобщему огорчению, мы проводили гостей к шторм-трапу, тепло с ними попрощались, и они, спустившись на лед, поскакали по льдинам к своим вер-

толетам. Отчаянные парни! Для меня лично скакать со льдины на льдину хотя бы и в спасательном нагруднике доставило бы мало удовольствия.

Наконец, главная часть эксперимента была выполнена. В период этих работ было всякое. В плане навигационном было тоже не просто. Солнце бывало редко. А чистый горизонт не чаще. Система “Лоран” в этих широтах действовала неважно. Иногда выручали самолеты: и наш ИЛ-18 и американский Конверсер-990, пролетая над нами, давали свои координаты. Это выручало. На ночь после светлого рабочего дня находили разводья чистой воды (мы их называли — “гаражи”) и ложились в дрейф до светлого времени. При этом надо было не зевать, чтобы не пропустить момента сжатия льда и не вмерзнуть в него. Однажды ночью неожиданно началось сжатие при сильном морозе и сильном дрейфе ледяного поля. К 5 часам утра оказались вмерзшими в поле льда, которое дрейфовало к о. Святого Матвея. Получилась ситуация, когда я не мог развернуть судно на удаление от острова в сплошном, хотя и небольшой толщине, поле льда. Мощности машин не хватало, а на полном ходу на развороте еще и опасался за наружную обшивку корпуса. В тот раз выбрались из этого плена часам к 11 и, в конечном счете, опоздали к месту проведения работ. Но это был единственный срыв за весь период эксперимента.

Кроме основной работы синоптический отряд обслуживал Беринговоморскую рыбопромысловую экспедицию. К 22 часам пополнили запасы топлива с борта рыболовной базы “Армань”, пошли в канадский порт Ванкувер. Вышли в восточную часть Берингова моря на относительно широкую полосу чистой воды. С 00 часов 8 марта ветер от северо-востока усилился до 22 м/с. Температура понизилась до -12 °С. Снова началось обледенение. С 03 до 08 часов штормовали, держась против ветра и волны с целью уменьшения забрызгивания забортной водой. К 08 часам приняли на надводные части судна около 30 т льда. В заводских документах типовые случаи расчета остойчивости судна сделаны только при наличии обледенения не более 56 т льда. Пришлось повернуть к востоку и бежать к кромке льда. К 10 часам 8 марта достигли кромки льда, вошли в него, начали околку льда. Очистившись ото льда, вышли на чистую воду, легли на курс 120°. С 18 часов 8 марта снова началось обледенение. Ветер от северо-востока 18–20 м/с, зыбь до 5 м высотой, температура -14 °С. Принято было решение до последней возможности двигаться дальше. Сбавили скорость до 6–7 узлов для уменьшения забрызгивания. К полуночи подошли на расстояние 1.5–2.0 мили к кромке льдов и продолжали двигаться к югу вдоль кромки крупно-битого льда. Здесь зыбь уменьшилась до 1.0–1.5 м, но нарастание льда продолжалось еще и от переохлажденного тумана. К 06 часам было принято решение войти в лед. Дальше идти, хотя и у кромки льдов, было

опасно. Это было 8 марта. В столовой команды был праздничный вечер. Ночью не хотелось поднимать экипаж на околку льда, поэтому и держались у кромки, чтобы за короткое время можно было бы укрыться от опасного обледенения в крупнобитом льду. Утром 9 марта 1973 г. весь экипаж вновь вышел на очистку льда, а попутно и для проветривания после праздника. По нашим расчетам, судно приняло на этот раз около 63 т льда. Не покрыто льдом оказалось только окно со снегоочистителем. Водонепроницаемые двери на крыльях мостика с обоих бортов обмерзли основательно, так что их снаружи пришлось очищать ото льда. К сожалению, на пути к Унимакскому проливу это был не последний случай обледене-



**Главный механик НИСП “Прибой” Е. Д. Фещук,
старший электромеханик В. А. Шагурин,
капитан П. Г. Кабанков**

ния. Но уже имелся опыт борьбы с ним. Сразу после пролива Унимак снова захватил сильнейший шторм при волнении 10–11 м высотой и ветре 25 м/с. Вдобавок при попутной волне. Благо, длина волны была заметно больше длины судна. Но все равно пришлось не сходить с мостика до стихания шторма.

В порт Ванкувер пришли 18 марта. Обычно стоянки в иностранных портах во время экспедиционных рейсов не превышали 3 суток. Но на этот раз нам разрешили стоянку в Ванкувере в течение 5 суток. Слишком большой был интерес к этому первому советско-американскому эксперименту. Судно посещали преподаватели Колумбийского университета, сотрудники Ванкуверского института сюрвейеров, офицеры военно-морского флота Канады, группы специалистов местного гидрометеорологического бюро и, конечно, много просто канадских граждан. Наши научные сотрудники сделали ответные визиты в институт океанографии университета Британской Колумбии, к сюрвейерам и в Гидрометеобюро. Интерес был большой и откровенный. 23 марта вышли из Ванкувера. Я запросил у директора института разрешения идти от устья реки Колумбия, держась вне территориальных вод Америки, до параллели Сан-Франциско. Затем, по параллели 36°40' с.ш. дойти до восточного побережья Японии и выполнить попутный промер глубин по этому пути. Кстати сказать, удалось удачно выполнить промер на протяжении 5972 морских миль. За этот промер судоводительский состав НИСП “Прибой” получил благодарность от начальника гидрографии ТОФ. При определении такого маршрута для возвращения во Владивосток у меня были и свои тайные причины. Очень хотелось посмотреть берега у устья реки Колумбии и побережье до Сан-Франциско, где я неоднократно бывал во время войны на т/х “В. Маяковский”, где пребывал в самой “высокой” судовой должности - юнги. Берега у устья Колумбии, хотя и в бинокль, я рассмотрел хорошо, но около Сан-Франциско не повезло. Стояла какая-то мокрая мгла. Но все равно испытал интересное чувство. Почти 30 лет назад вид этих берегов воспринимался иначе. К сожалению, позже попасть в Сан-Франциско не привелось, а очень хотелось. В 1944 г. я провел там все лето и были у меня там друзья — мальчишки. Но это уже лирические отступления от вопросов нашей экспедиции. А она благополучно подходила к завершению. Весь путь до побережья Японии погода нам благоприятствовала. Ученые при спокойной погоде обрабатывали полученные данные. В середине апреля НИСП “Прибой” прибыл во Владивосток из рейса, который, по существу, был первым крупным международным экспериментом в цепи последующих многих экспедиций по изучению Мирового океана и атмосферы совместно с учеными других государств.

К нашему приходу во Владивосток в среде людей, причастных к науке, уже много было известно о проведенном эксперименте. Общественность города также не осталась равнодушной к происшедшему событию. Да не только города. Об этом стало известно на Сахалине и на Камчатке. О “Беринге” писалось и в местной, и в центральной прессе. 16 апреля 1973 г. судно посетил руководитель ДВНЦ АН СССР Андрей Петрович Капица с группой ученых. В длительной беседе мы много говорили о проведенных работах в эксперименте, об оснащении судов Гидрометслужбы новыми приборами, о наших возможностях в дальнейшем изучении судами ДВНИГМИ и ДВНЦ Мирового океана и атмосферы и о многом другом. Еще в период работ в Беринговом море мы узнали о том, что замышлялся второй такой эксперимент. Но вскоре произошло трагическое событие — разбился американский самолет “Конверсер-990”. Это случилось, когда НИСП “Прибой” пересекал Тихий океан, следуя во Владивосток. Точной даты я не помню. Американская сторона сообщила, что в короткий срок она не сможет оборудовать другой самолет, и проведение следующего подобного эксперимента было отложено на неопределенное время. Вскоре, а вернее летом 1974 г. в Атлантике был осуществлен следующий глобальный эксперимент, в котором участвовало уже 14 советских научно-исследовательских судов и в их числе четыре судна, принадлежащие Дальневосточному региональному научно-исследовательскому гидрометеорологическому институту. Эксперимент этот носил название АТЭП (Атлантический тропический эксперимент ПИГАП. ПИГАП — программа исследований глобальных атмосферных процессов). В АТЭПе участвовало 70 стран. В Атлантике работало 40 судов из 10 стран. Но это уже другой, отдельный разговор.