

ХОЛОДНЫЙ ПРИЕМ

ВЫСОКО В АЛТАЙСКИХ ГОРАХ МОНГОЛИИ ЛЕДНИКИ СКРЫВАЮТ ТАЙНЫ КЛИМАТА. ДОБЫТЬ ИХ ДЕЛО НЕПРОСТОЕ, НО НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ПОПЫТАЛСЯ СДЕЛАТЬ ЭТО ВМЕСТЕ С УЧЕНЫМИ — ГЛЯЦИОЛОГАМИ.

СТР. 042-047

Текст и фото:
Алексей
Нагаев

МЫ ПОСТОЯННО

слышим о глобальном потеплении, озоновой дыре и других климатических страшилках. При этом все гипотезы основываются на коротком периоде инструментальных исследований, который для ряда регионов на Земле начался лишь в прошлом веке. А вот бы узнать, какая была погода 1000 лет назад. Оказывается, это реально: вся информация хранится в... воде.

Хранят эти «записи» ледники. Ученые нашли способ прочесть их. Занимаются этой уникальной работой доктор химических наук из Института водных и экологических проблем Сибирского отделения РАН Татьяна Пашина и ее коллеги из Института Пауля Шеррера (Швейцария).

Чтобы лед был пригоден для палеоклиматических исследований, прежде всего нужен подходящий ледник. Большинство горных ледников движется, хотя и незаметно для глаз. При этом годовые слои осадков перемешиваются. Необходимо найти ледник котловинный, лежащий в «чаше», находящейся на высоте не ниже 4000 метров над уровнем моря, где осадки круглый год выпадают только в виде снега.

Послойный анализ добытого в таких условиях ледникового керна позволяет с высокой точностью (до года!) фиксировать разноплановые глобальные и региональные климатические и экологические изменения — температуру воздуха, осадки, природные и техногенные события за период от последних столетий до 1-2 тысячелетий.

ОПЫТНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Несколько лет назад гляциологи успешно поработали на высочайшей вершине Алтая — Белухе. Выбор региона неслучаен: в районах с резко континентальным климатом климатические изменения проявляются наиболее выражено. По привезенному исследователями с Белухи 140-метровому керну удалось прочесть данные о погоде за 750 лет. Раскрыв тайну «ледниковой письменности», ученые решили заглянуть еще дальше вглубь веков.

Для этого искали ледник в районе, где количество выпадающих осадков в несколько раз меньше, чем на Белухе. Причем гора требовалась не ниже 4000 метров, обладающая при этом главным «достоинством» — седловиной, с которой ледник бы не стекал. Проанализировав космические снимки многих вершин в центральной Азии, гляциологи пришли к выводу, что их устраивает лишь пара пиков в массиве Цамбагарав в западной Монголии, на монгольском Алтае.

Но как туда попасть? И, самое главное, как довести оттуда лед, много льда, не превратив его в талую воду по дороге? Конечно, нужен вертолет. Идея хорошая, кроме одного нюанса — высоты, на которую хотела высадиться группа.

Руководство по летной эксплуатации и инструкция экипажу гласят: посадки на Ми-8 разрешается выполнять до высоты 4000 метров. Летать при минимальном весе вертолета — до 6000 метров.

Эту, казалось бы, неразрешимую проблему в 48 часов помог решить экипаж вертолетчика-аса, Николая Гаврилова.

Генерал-лейтенант Гаврилов прошел Афганистан, имеет несколько сот боевых вылетов. Герой России, летчик-испытатель, он покорил на вертолете Ми-8 Северный и Южный полюса земли и высочайшую вершину Европы — Эльбрус. И этот человек, несмотря на свою занятость, когда к нему обратились, сразу согласился помочь экспедиции.

В Новосибирском аэропорту Толмачево мы пересели на вертолет в камуфляжной раскраске. Приняв доклад у командира, генерал, к моему удивлению, оставил в пассажирском салоне только свою сумку с вещами, а сам, как был в гражданском костюме, при галстучке, занял место второго пилота. Через три часа, преодолев 700 км, мы приземлились в Акташе.

Вечерело, погода была прескверная, небо наглухо заволочло, накрапывал дождик. Выйдя из вертолета и взглянув на небо, Гаврилов приказал экипажам быть готовыми завтра к тренировочному полету. В ответ на мой удивленный взгляд улыбнулся: «Вот увидишь, Алексей, завтра будет «миллион на миллион», поверь мне!»

Наутро, едва продрал глаза, я понял, что командующий знал, что говорил. Ровно в 9:00 мы уже запускаемся. Летим парой на ближайший ледник, в район Кош-Агач. Гаврилов взял трех лучших летчиков и у каждого поочередно, сидя справа, принимает упражнение «посадка и взлет в условиях высокогорья» на леднике, схожем с завтрашним, только пониже. Эти опытные пилоты заметно волнуются. Несмотря на свой немалый налет, они не имеют регулярной практики посадок на такой высоте: все погранзаставы на Алтае находятся на высотах до 2500 метров. Однако все трое сдают экзамен на отлично и получают от командующего допуск к полетам с посадками до 4000.

За обедом спрашиваю: «Ведь там одна гора — 4150, вдруг придется лететь на нее?» Ответ Гаврилова вызывает уважение: «Я не могу дать допуск выше, так как это противоречит РЛЭ Ми-8, и если придется лететь выше, я выполню полет сам, я же летчик-испытатель, а через две недели прилечу и сам их сниму».

ЧЕРЕЗ ГРАНИЦЫ

Перед сном немного поговорили. Наивно спросил: «Николай Федорович, в горах намного труднее летать, чем над ровной местностью?» — «Алексей, я служил на Памире, потом — в Афганистане... для меня горы начинаются с 4000, а то, что ты видел сегодня, — для меня еще равнина».

Опять в 9:00 начинают вращение винты, и с разницей в четверть часа две «восьмерки» уходят на юг, в сторону Монголии. Летим над «серебристым Чуем», внизу — Чуйский тракт. Впереди — граница. Чем ближе к ней, тем безотрадней и суровой природа. Лес сменяется лесостепью, та — полупустыней. После зеленых хвойных лесов, окружающих Акташ, в Монголии — докуда достает взор — одни камни, голые желто-серые холмы... Тоска.

Вертолеты битком. Три четверти объема грузовой кабины занимают огромные коробки из многослойного картона, предназначенные для транспортировки льда. В них керны смогут продержаться 8 часов. За это время их необходимо доставить до лабораторного холодильника в Барнауле. Оставшееся пространство кабины заняли инструмент, рюкзаки и их хозяева, заткнувшие уши разноцветными берушами.

Посадка в аэропорту монгольского города Баян-Ульгий. Здесь выясняется, что генерал-лейтенант забыл загранпаспорт. Но это не беда, слетает с российским, монголы — наши друзья. Хуже моя ситуация: мне вместе со швейцарцами шлепнули в Акташе выездной штамп, но в отличие от них у меня нет монгольской визы. Из России я убыл, а в Монголию меня пускать не хотят. Никакие увещевания монгольских пограничников не трогают. Ждать меня тоже никто не собирается.

Выручает один аксакал: «У тебя фото 3x4 есть?» Ну, есть, говорю, предположим. «А 50 долларов есть?» — «Допустим есть». — «Хорошо, я сделаю сейчас тебе приглашение, но только если есть фото. Если нет — извини. У нас с этим строго». Стоит ли говорить, как аккуратно я отрывал фото от редакционного удостоверения...

Мне быстренько лепят визу, вертолеты заправлены, и мы летим. А под нами орлы. А под орлами — юрты, а потом степь, испещренная дорогами. Десятки параллельных дорог. Ведь тут каждый едет как бог на душу положит...

Через час, совершив разведывательный облет ледника, садимся в совершенно диком месте, на берегу ручья, у подножия громадного горного кряжа, вершины которого одеты в белые шапки.

Швейцарцы сноровисто разворачивают базовый лагерь. Летчики перекуривают. Не прошло и 10 минут, как мы сели, откуда ни возьмись появляются три всадника. Старый и два молодых. Старый проводит большим пальцем себе по горлу, делает страшные глаза и приговаривает: «Хон, хон!»

Чего-то непонятно. «Хон!» — повторяет монгол и, подъехав к борту, постукивает костяшками пальцев по топливному баку. Ах, вон оно что! Баран резать, керосин менять! Всюду жизнь... Но нам не до шашлыка. Двое разведчиков с бурильным оборудованием готовы к вылету. Теперь самое

ТРИ ЧЕТВЕРТИ ГРУЗОВОЙ КАБИНЫ ЗАНИМАЮТ ОГРОМНЫЕ КОРОБА ИЗ МНОГОСЛОЙНОГО КАРТОНА, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ



Это не секретный военный объект, а всего лишь загон для овец в хозяйстве зажиточного монгольского скотовода



На карте вершина Цамбагарав не выглядит чем-то труднодоступным. Но, как известно, «гладко было на бумаге...»



Генерал-лейтенант Гаврилов посадил вертолет на высоте 4150 — двигатель не отключен, взлет возможен в любой момент



В базовом лагере экспедиции продолжается дискуссия о высадке — похоже, Гаврилов и Папина смогли найти общий язык

главное — на какую все-таки вершину лететь? Гаврилов предлагает на высоту 3750. Это будет и проще, и безопаснее. К тому же в этом случае снять группу по окончании работы смогут алтайские летчики (но про это знаем только мы). Швейцарцы, поддержанные Татьяной Савельевной, в один голос выступают за полет на приглянувшуюся им 4150. Тычут пальцем в сторону этой горы, наперебой поясняя, что только тот ледник гарантированно отвечает их целям.

Имя горы высотой 4150 метров — Цамбагарав. По монгольской легенде, когда-то давно один человек по имени Цамба поднялся на вершину горы и исчез бесследно. Гору назвали Цамбагарав, что означает «Цамба вознесся».

Казалось бы, ну какие мелочи — 400 метров. Ведь Гаврилов сел на Эльбрус, 5600! На полтора километра выше!



ОСТАВИВ ДВОИХ
ПЕРВОПРОХОДЦЕВ СО
СПУТНИКОВЫМ ТЕЛЕФОНОМ,
БУРОМ И РАДАРом,
МЫ БЛАГОПОЛУЧНО
ПРИЗЕМЛЯЕМСЯ В ЛАГЕРЕ

Оставив двоих первопроходцев со спутниковым телефоном, буром секретной конструкции на солнечных батареях и радаром для измерения толщины льда, мы падаем в бездну с края ледника и благополучно приземляемся в лагере.

ТОЧНОЕ ВРЕМЯ

Начинаются долгие минуты ожидания, переходящие в часы. Гонцы не звонят. Папина пробует дозвониться — связь все время прерывается. Звонят с трех телефонов, каждый пробует поймать волну. Генерал все больше мрачнеет и указывает на небо — к вершине уже подобралось большое облако, за которым следует следующее, а дальше, до горизонта уже сплошные поля облаков. Как быстро они появились! Кажется, у нас остаются считанные минуты. Ветер крепчает.

«Вы говорили час-два, а уже прошло три! Так у нас не принято. Вот повезем лед обратно, будем лететь не спеша. Тогда вспомните свою непунктуальность, когда он таять начнет!»

Папина упрямивается остаться еще на день, обещая рыбалку и кумыс у друзей монголов. Но кто знает, какая погода будет завтра? Может быть, ее не будет неделю? Я думаю: «ну попал...» Но Гаврилов обрывает всякие варианты: «Мы осуществим высадку сегодня, сейчас и уйдем в Россию. У вас есть полчаса».

В воздухе повисает напряжение... И тут раздается долгожданный звонок: «Лед отличный, без изъянов, первый сорт! Можно высаживаться». Члены экспедиции опрометью бегут к вертолету. Но экипаж останавливает их, разделяет на две группы. Высадив первую, состоящую из двух человек и 10 ящиков, вертолет через несколько минут возвращается.

Присоединяюсь ко второй группе из трех человек и снаряжения и миглом пристраиваюсь у открывающегося блистера.

Поднявшись на 4500 и сделав круг, летчик уверенно ведет машину к «пушку», на котором дымит оранжевая шапка... Осталось всего ничего, но увьи: мы опоздали, вершину прямо на глазах накрывает ватой облаков, и Гаврилов уходит на второй круг. Делает заход, в разрывах что-то мерещится, я, высунувшись из круглого оконца, держу камеру наизготовку... Но нет. Снова уход. Потом еще. Раз за разом, круг за кругом. После 12-го я сбиваюсь со счета и начинаю понимать, что кумыса и рыбалки, похоже, не миновать...

Потом генерал Гаврилов признался: «Я тогда думал: еще два-три круга, и уходим в Ульгий».

Но небеса были благосклонны в тот день, и Гаврилов показал, что значит выжать все из машины и ситуации. Вершина приоткрылась на несколько минут, но их хватило летчику, чтобы сориентироваться и успеть нырнуть под облако. Когда мы коснулись поверхности, вокруг было не видно ни зги — все в белой пелене. Где мы? Куда сели? Но в облаках снова открылся небольшой просвет — мы стояли точно на том же месте, где высадили бурильщиков, и они уже бежали к вертолету. Все кинулись яростно разгружать снаряжение, снимать было совестно (а какие кадры!), и я тоже помогал перетаскивать ящики с рюкзаками. Когда все перекидали, Гаврилов открыл свой блистер и махнул рукой, чтобы я нырнул в вертолет. И тут я увидел, что мой рюкзак с фототехникой свален в одну кучу с рюкзаками швейцарцев на макушке ледника. Помчался, проваливаясь по колено в снег, схватил, на бегу выхватил камеру и сделал несколько кадров. Пилот улыбался. Он крикнул швейцарцам: «Крепко держите ящики!!! Лягте на них!» Но швейцарцы легли за них. Гаврилов дал шаг, винт поднял снежный вихрь, вырвавший из общей кучи один из ящиков и погнавший его волчком к краю пропасти... Что было дальше — я не знаю, мы снова оказались в облаке, а потом гора оказалась высоко над нами, и, высунувшись по пояс, я шелкал ее, делавшуюся все дальше и все выше. Мы сразу взяли курс на аэродром (топливо было на исходе), а второй вертолет вылетел из лагеря вслед за нами. Вершина стояла хмурая, упершись в облака. Она была покорена. И теперь ей предстояло поделиться своими секретами. ■



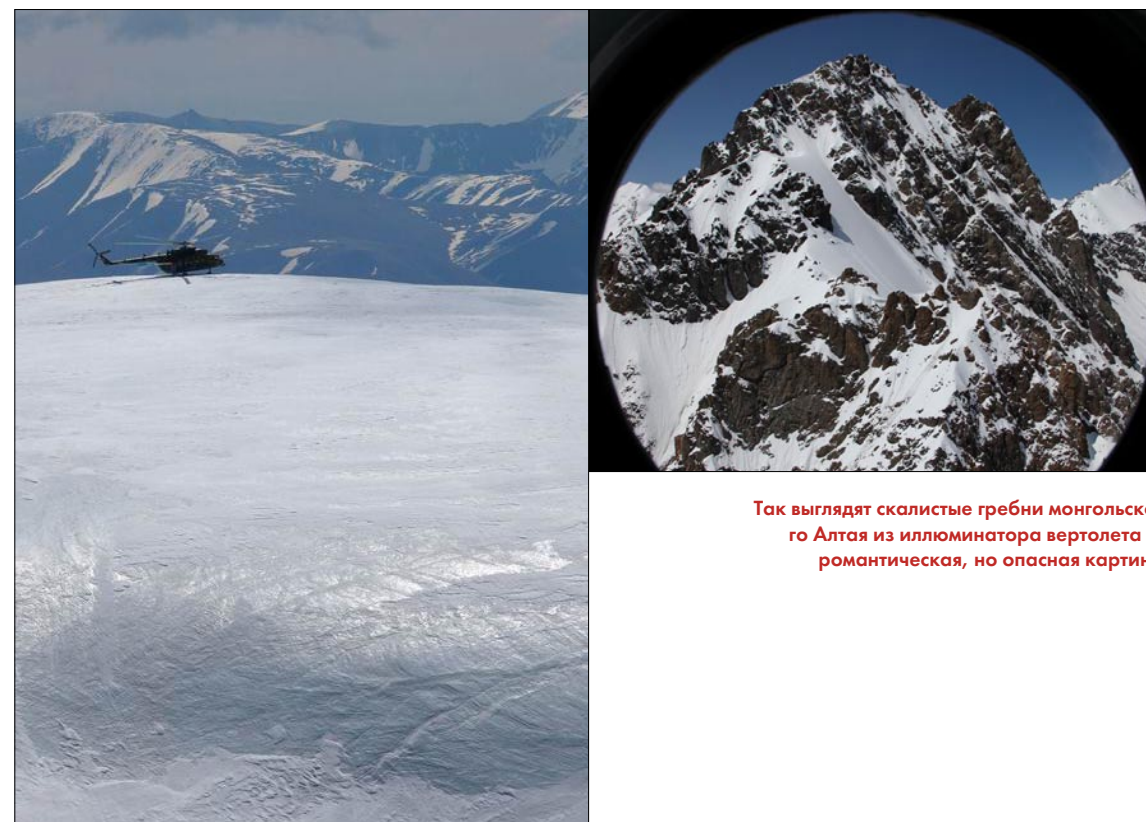
В таких картонных термоящиках происходит транспортировка добытого учеными ледового керна

Но в тот день на Эльбрусе было ясно и морозно, -30°C , дул умеренный ветер с самого благоприятного направления, создавая мощный восходящий поток у склона. Сам Гаврилов говорил, что, будь тогда погода иной, о посадке уже не было бы и речи. А сегодня температура на вершине немногим ниже нуля. Ветер с порывами, начинается кучевка. Нижний край ее — на 4000, то есть вершина может в любой момент скрыться в облаках.

Гаврилов хмурится. Похоже, его слегка раздражает то, что светила науки относятся к полету на точку, как к поездке на автобусе к их лаборатории в Женеве. Но вот он молча кивает двум бурильщикам — в вертолет. Залезаю и я (не особо думая о чем-то, кроме панорам, которые откроются с высоты).

Виртуозно зайдя по хребту, летчик плавно ставит колеса на тысячелетнюю заснеженную крышу ледяного купола. Посадка без выключения.

Разгрузка оборудования на высоте более четырех километров — выше уровня облаков, среди вечного снега



Тренировка экипажей авиации ФСБ на леднике Кош-Агач проходила под руководством генерал-лейтенанта Гаврилова

Так выглядят скалистые гребни монгольского Алтая из иллюминатора вертолета — романтическая, но опасная картина