

# СНЕЖНЫЕ КОРОЛИ

ОТПРАВИВШИСЬ В КОМАНДИРОВКУ НА ЮГ, НАШ  
КОРРЕСПОНДЕНТ ПОПАЛ В САМЫЕ ХОЛОДНЫЕ И  
БЕЗЛЮДНЫЕ КРАЯ НА ПЛАНЕТЕ **СТР. 044–049**

Текст и фото:  
Алексей  
Нагав

**АНТАРКТИЧЕСКАЯ** станция Восток — самое холодное место на Земле. Здесь не просто холодно, здесь очень холодно. А полгода к тому же еще и темно. Температурный рекорд в -89,1 градуса, зарегистрированный здесь в 1983-м, держится до сих пор. «Нормальной» зимой 70–80 мороза, летом — 40.

Более полувека в этих условиях ведутся научные исследования, работают ученые. Станцию в 1957 году открыли в точке южного геомагнитного полюса, на удалении 1400 км от побережья, практически в центре континента. Через несколько лет было обнаружено уникальное подледное озеро Восток со скрытой под слоем льда в 4 км жизнью в этом незамерзающем водоеме, равном по площади Ладожскому озеру. Бурение длилось не одно десятилетие, и сейчас ученые на пороге важнейшего этапа исследований, когда бур должен пройти последние метры ледника и достичь водной поверхности.

На зимовку на Востоке остается дюжина полярников. Это профессиональная элита, ведь зимовавшие здесь — примерно как побывавшие в космосе. Полярной ночью достигнуть станции при современном уровне техники невозможно. В течение пяти месяцев зимовщики могут рассчитывать только на свои силы.

Топливо бесценно, сама жизнь на станции, не говоря о научных изысканиях в условиях лютых морозов, зависит от бесперебойной работы дизелей и обеспеченности горючим. Доставка его ведется санно-тракторными поездами. «Поход» гусеничных вездеходов движется на станцию Восток из Мирного около месяца (и столько же обратно), преодолевая трещины, ураганные ветры, борясь с болезнями и техническими проблемами (парк нашей гусеничной техники, увы, не обновлялся десятилетиями). Случается, не все топливо, отправленное из Мирного, достигает получателей на Востоке. Несколько лет назад возникла критическая ситуация, когда речь шла об эвакуации станции из-за нехватки топлива.

Тогда специалисты Антарктического логистического центра, руководимого Алексеем Турчиным, сумели обеспечить станцию горючим, экстренно доставив его по воздуху.

Осуществление этой операции стало возможным благодаря участию уникального экипажа из летного испытательного центра ГосНИИ гражданской авиации и лично Героя России, заслуженного летчика-испытателя Рубена Есяяна.

С тех пор технология авиационного парашютного десантирования топлива на станцию регулярно используется для подстраховки.

ТОПЛИВО БЕСЦЕННО,  
САМА ЖИЗНЬ НА  
СТАНЦИИ  
В УСЛОВИЯХ ЛЮТЫХ  
МОРОЗОВ ЗАВИСИТ ОТ  
ГОРЮЧЕГО

## ПОЛЕТ В НИКУДА

Наш путь в Антарктиду начинался на самом южном кончике Африки. Международный аэропорт Кейптауна «из стекла и бетона» совсем не похож на ждущий нас в четырех с лишним тысячах километров к югу «аэропорт» станции Новолазаревская, где нет ни паспортного контроля, ни транспортера для выдачи багажа, ни САБа. Но главное отличие — там нет бетонной или хотя бы грунтовой полосы. Садиться будем на лед.

Пройдя мимо группы немецких туристов, удивленно обсуждавших сказанное приятной электронной женщиной: «flight number 9173 to Antarctica, boarding at gate 12», мимо китайцев, проводивших долгими взглядами тележку с батареей сапог для зимней рыбалки, вышли на летное поле. Жара немного спала, но духотища страшная. Скорее во льды! Автобус подвез к борту. Темнокожий водитель тягача, цепляя «водило» к передней стойке нашего Ила, спросил, куда летим. Услышав ответ, испуганно поежился, недоуменно передернул плечами.

Разбег, отрыв и уходим в сторону моря. Слева огни мыса Доброй Надежды, впереди 6 часов над холодными водами Южного океана. Большинство пассажиров, наплевав на «ревущие сороковые» в 10 км под нами, погрузились



На этом столб закреплены указатели расстояния до всех городов, жители которых работали и работают на станции

в сон. Я сижу с летчиками, окруженный мягко светящимися в темноте шкалами приборов. Штурман-испытатель Евгений Пушков достает спутниковый телефон: мы подходим к точке принятия решения. Отсюда до цели еще час, но на полосе нет никаких аэронавигационных средств, и прежде чем лететь дальше, нужно узнать какая видимость, убедиться, что погода позволит сесть. Запасных аэродромов на Земле Королевы Мод нет, а на возврат в Кейптаун от Новолазаревской уже не хватает топлива.

Метео говорит: «Облачность верхнего яруса 4 балла, циррусы с запада, слабый поземок, видимость 20 км, ветер 143 градуса, 13-15 м/с, боковой ветер 10-12 м/с, давление QFE 921.5, температура -9,2 градуса». По ветру условия непростые, но экипаж состоит из опытейших испытателей, и Есяня без колебаний продолжает полет.

Забрезжил рассвет, и через панорамное остекление штурманской кабины открылись бесконечные розовые айсберги и ледяные поля. Мы приближались к «барьеру» — берегу белого континента. Стрелка высотомера закрутилась, полярники принялись переоблачаться из футболок в пуховики.

Перед самой посадкой проходим над скалистым оазисом Ширмахера, маленьким желто-каменным островком в океане льда. Впереди — голубая полоса. В этом году снега мало, ВПП очень скользкая, и ее специальным приспособлением, похожим на орудие инквизиции, «шершавят».

Идем под большим, почти прямым углом к полосе, и кажется, мы будем делать круг. Но нет, снижаемся... Заходим! Стало как-то слегка не по себе: мы уже совсем низко, сигнализация орет о земле впереди, а мы идем чуть ли не поперек полосы. Чувствую: нужно срочно доворачивать, иначе мы не впишемся. Гляжу на Евгения. Штурман крикнул в ухо: «Кросс-винд!» Понятно, но все равно не удается отогнать ощущение, что нужно немедленно повернуть по осевой. Именно этого делать нельзя. Это как в ралли: точный расчет — и никаких преждевременных лишних движений. Но на такое способны только асы! Касание деликатное, едва заметное; подняв реверсами снежную бурю вокруг себя, Ил понесся по искрящемуся льду. Сели виртуозно.

## ПУСТЫЕ МЕСТА

Распахнулась дверь, и мы увидели инопланетян. Сначала даже померещилось, что среди них есть негры. Но это оказались черные обтягивающие солнцезащитные маски, поверх которых очкастые глаза, как у стрекоз или горнолыжников. У других масок нет, но тоже очки а-ля Базилио, и физиономия густо вымазана кремом. Кто-то уже обнимает. Кто — узнать невозможно. Всеобщая радость встречи. Без слов (их ВСУ заглушает), но с жестами и улыбками до ушей. Ложимся на сани, запряженные «скидухой» (снегоходом), и катим в лагерь, а тем временем аэродромная команда энергично берется за освобождение чрева самолета от прибывшего груза.

В кают-компании тепло и вкусно. Теперь можно узнать тех, с кем обнимались. Вручаем кейптаунские посылки. Ананасы не очень впечатляют. Лучше бы, говорят, огурчиков.



Летчик-испытатель Рубен Есяня и бортиженер-испытатель Леонид Остринский уверенно ведут машину над Антарктикой

КАСАНИЕ ЕДВА  
ЗАМЕТНОЕ; ПОДНЯВ  
РЕВЕРСАМИ  
СНЕЖНУЮ БУРЮ  
ВОКРУГ СЕБЯ, ИЛ  
ПОНЕСЯ ПО ЛЬДУ



Погрузка платформ с топливом в самолет в условиях Антарктиды требует особой точности и аккуратности



Турбовинтовой Basler BT-67 заходит на посадку в горах Вольта



Андрей Сметанников, руководитель группы парашютного десантирования. Маска защищает лицо от пронизывающего ветра



Ил-76ТД взлетает с ледовой взлетно-посадочной полосы станции Новолазаревская с грузом для полярников Востока

Аппетит в Антарктиде у всех прекрасный, и повара в большом почете. Скушав по две тарелки борща, обязательно моем за собой тарелки и идем размещаться. Большинство работающих на аэродроме живет в небольших домиках на полозьях из труб (чтобы можно было таскать трактором). Но Володя Кирьянов (он здесь главный) ведет меня к себе в кунг. Ура, наконец-то можно поспать. Вагончик на приспущенных шинах слегка покачивается в такт порывам ветра... В сильный дульник в прицепе прохладно, но зато откапывать его после пурги легче, чем домики, — продувается. Забравшись на койку за занавесочкой, вижу на стене красоток из журналов и сопроводительный текст по-фински черным маркером. Антарктида, однако!

Просыпаюсь оттого, что кто-то меня трясет — в первые секунды ничего не понимаю, но стряхнув уже самостоятельно последние крошки сна, очухиваюсь: а!, так я ж в Антарктиде, а что случилось? Уже вечер, пора лететь? Неужели я умудрился проспать? Володя (это он) тараторит: «Да нет, ты еще только полчаса спал, одевайся скорее, бери камеру и давай к кают-компании» — «Хорошо, а что такое?» — «К нам водовозка со станции приехала. Первый раз за пять лет. Давай, пока она не уехала: сделаешь редкие кадры!» Я чуть не испортил значительность события мгновенно подступившим к горлу смехом. Пхе, ну и событие! Водовозка! На досуге размыслил: «А что, поживи здесь год-другой, пожалуй...»

Отсняв водовозку, иду осмотреться. Через пару минут снова появляется Володя: «Успел снять?» Киваю. «Хочешь съездить на станцию?» — «А то! Конечно!» — «Сейчас машина пойдет». И, повернувшись к Олегу Сахарову, сидящему за дальнбойным радиопередатчиком: «Скажи Баранову, сейчас Валя повезет троих наших в баню, может забрать американца, а наши вернутся с экипажем на тягаче». Логистика!

Машина плавно и бодро движется на огромных, напоминающих болотные, шинах. Розенбаум поет про далекий Питер. Валентин Пляченко, ведущий машину, тычет пальцем в экран Гармина, прилепленный на торпеде. «Видишь, Леха: вот это дорога, вот поворот к индусам, а вот здесь баня, здесь ледник, здесь вот трактор утонул в прошлом году, когда ручьи потекли». Только хотел спросить, зачем вообще ему GPS, когда тут одна дорога всего, как местность пошла под уклон, и я увидел впереди и внизу, где должен был показаться оазис, узкое сиреневое облако. Пара минут — и мы въехали в него, не снижая скорости. Валя ухмыльнулся: «Ну вот, брат, идем по приборам. Снимай! Частенько здесь так, но хуже когда метель начинается. Тогда всю дорогу только по Гармину, видимость 5–6 метров». Выехали из-под облака у самого оазиса, который на 400 метров ниже аэродрома.



Начинается метель, и «Баслеры» застывают на аэродроме Новолазаревской

Название этого свободного ото льда кусочка суши напоминает о его первооткрывателе, летчике люфтваффе Рихарде Генрихе Ширмахере. На гранитных камнях оазиса круглый год работают две научные станции: наша Новолазаревская, где с комфортом живет экипаж, и индийская Мэйтри.

Пока летчики отдыхали, погулял по гладкому льду замерзших озер с миллионами крошечных воздушных пузырьков, уходящих глубоко в толщу зеленоватого льда.

После ужина и партии на бильярде, грузимся в устрашающего вида оранжевый тягач. Танк! За рычаги садится сам начальник станции Виктор Вендерович в промасленной телогрейке (в тягаче все быстро делается промасленным). Земля дрожит, двигатель ревет, трансмиссия воет, дворники не работают, окна замерзли, помывты и веселые сотрудники авиабазы орут песни, экипаж подтягивает — мчимся.

Солнце уже низко, бьет в глаза, и мы все давим и никак не можем раздавить свою бесконечную черную тень.

## ДОСТАВКА НА ДОМ

Пока мы купались в Кейптауне, ожидая вылета в Антарктиду, группа «сбросчиков» во главе с Андреем Сметанниковым, команда настоящих русских богатырей, спаянная в небе и на земле, прошедшая огонь, воду и медные трубы, несколько дней вкалывала на ветру и морозе.

Люди феноменальной физической подготовки, они руками, при помощи небольших приспособлений собственной разработки, монтировали 200-литровые бочки на платформы — конструкции из фанеры, досок-распорок, амортизирующего гофрокартона в основании и парашютных строп, связывающих груз. Платформы квадратные в плане, бочки помещаются в два ряда: четыре внизу и две сверху. Таких платформ в грузовую кабину Ил-76 входит до 28. То есть за один прием можно сбросить 168 бочек, более 30 тонн топлива.

Каждая платформа снабжена пятью грузовыми парашютами, раскрывающимися с помощью вытяжного, который вытягивается фалом, закрепленным на борту. Теперь все платформы уже в самолете, ждут, когда придет экипаж.

Взлетать будем только в час ночи, когда температура воздуха минимальная. Ведь взлетный вес нашего Ила — максимальный и даже несколько больше. Но после вчерашней посадки это обстоятельство уже не смущает.

Лагерь спит. Мертвая тишина. Хоть бы собака гавкнула. Но в Антарктиде нет собак.



Рампа открыта. Александр Глазков и Александр Щеголев отшвартовывают платформы. До сброса остались секунды



Изредка на станцию, преодолев восьмидесятикилометровый путь от побережья, заходят пингины Адели



Корпуса станции Новолазаревская выглядят обманчиво-хрупкими. На самом деле они способны выдержать любую непогоду



Парашюты раскрылись успешно, скоро топливо прибедет к месту назначения на станцию Восток

## ГОРЫ КОНЧАЮТСЯ, И УЖЕ ТОЛЬКО БЕЛЫЙ, СЛЕПЯЩИЙ ДО БОЛИ В ГЛАЗАХ ЛЕДНИК ТЯНЕТСЯ ДО САМОГО ГОРИЗОНТА

Мы с экипажем и сбросчиками чаевичаем в кают-компани. Есаян развлекает нас своими неподражаемыми рассказами из серии «нарочно не придумаешь». Финал традиционен: слушатели захлебываются чаем, давятся от смеха, слезы текут из глаз. Около часа ночи выходим и грузимся на санки: пора. Командир отправляется на «скиду» осмотреть полосу перед взлетом. Техники запускают ВСУ.

Взлетаем в начале второго, с первыми лучами солнца (конец ноября — время белых ночей) и берем курс на юго-восток.

Первые четверть часа полет проходит над горным массивом Вольтат, и мы со штурманом любуемся острыми хребтами. Но вот горы кончаются, и уже только белый, слепящий до боли в глазах бесконечный ледник под снежным покрывалом тянется до горизонта.

Гудят турбины, борттехник читает Елену Михалкову. Тянет в сон.

Когда спустя четыре часа самолет, пересекши полконтинента, подошел к точке сброса, летчики дали «пристрелочный» круг, чтобы осмотреть площадку, обозначенную дымовыми шашками. Вот она — легендарная станция Восток — всего несколько крошечных домиков в белой безжизненной пустыне.

Начинаем снижаться. Кабина экипажа герметизируется, а нам с «бросунами» предстоит освежиться. Я лезу «за сетку», в нишу у борта, где хранится такелажный инструмент. Лезть в толстой куртке и здоровенных антарктических «дуноходах» не очень сподручно, но немного попрыгав, втискиваюсь. Это лучшее место для наблюдения за процессом. Сергей Чекалин привязывает меня стропой — чтобы увлекшись съемкой не выпал наружу.

Щелкают замки, и пол прямо передо мной уходит вниз. Это открывается рампа. В образовавшийся проем врывается кусачий ветер. Куртка надета не зря, за бортом -45. Высота

4000 метров над уровнем моря.

«Бросуны» снимают первые шесть платформ со стопоров и докладывают по ВС. Командир по сигналу штурмана, отслеживающего позицию относительно площадки, дает тангаж (3-4 градуса), и платформы по роликам проезжают у меня перед носом, вываливаются с порога наружу. Ра-ааз — и нету! Высовываюсь, насколько позволяет мой «поводок»: один за другим на белом снегу всплывают оранжевые пятна раскрывающихся куполов. Даю по ним «очередь».

Все происходит в какие-то секунды... И все шесть платформ, парящие над площадкой, пропадают из вида, скрытые вернувшимся на место полом. Десантники перекачивают к порогу очередные шесть платформ. Снова открывается рампа, давая возможность пощупать мороз. Команда, и бочки пошли! В одной из бочек на крайней платформе — сюрприз для полярников: свежие продукты. Отдесантировав весь груз, экипаж снижается до 50 метров и делает контрольный проход. Видим: все в порядке, бочки сели в границах площадки. На камере от дыхания фотографа намерзли сосульки, экран весь в инее. Сбросчики спускают меня с поводка. Устремляюсь к кипящему титану.

На обратном пути по «иридиуму» узнаем, что парашюты одной из платформ раскрылись не полностью, и она ухнула в снег, ушла на глубину шесть метров! Летчики приуныли. Но на Новолазаревской нас встречает хорошая новость: все бочки целы, их уже достали трактором. Картон и снег самортизировали, и ни один «драм» не протек. ■