

По следам экспедиций

МИЛЛЕНИУМ

на Южном полюсе

В январе 1820 года русская экспедиция Фадеев-Беллинсгаузена и Михаила Лазарева открыла новый материк, а спустя 180 лет - в январе 2000 года успешно завершилась одна из самых уникальных в истории Антарктиды спортивно-научная экспедиция "Навстречу XXI веку".

Руководитель экспедиции В.С.Чуков - профессиональный путешественник, заслуженный мастер спорта, участник и руководитель 18 полярных экспедиций, в том числе первой в мире трансполярной лыжной автономной экспедиции.

Мне довелось участвовать в антарктической экспедиции 2000 года в качестве одного из ее организаторов и руководителя научной гляциологической программы, которая была разработана в соответствии с Федеральным проектом "Интеграция" высшей школы (географический факультет МГУ) и академических вузов (Институт географии) и успешно выполнена в условиях антарктического плато.

Транспортный самолет с организаторами экспедиции поднялся в воздух 17 декабря 1999 года с подмосковного аэродрома "Раменское". В Минске мы загрузили в самолет 8 дизельных вездеходов на колесах, изготовленных в Белоруссии, но с двигателями "Volkswagen". На них нам предстояло преодолеть



путь в 1200 км по антарктическому плато от горного массива Пэтриот Хиллс до Южного полюса и вернуться обратно. После загрузки экспедиционного снаряжения участники едва не оказались лишними на борту, в самолет пришлось втискиваться. Совершив посадки в Мадриде, на о-вах Зеленого Мыса, в Ресифи, мы добрались до небольшого и очень гостеприимного чилийского городка Пунта Аренос на берегу Магелланова пролива. Это было место сбора участников экспедиции - 88 человек из 18 стран. Не дожидаясь, пока все соберутся в этом славном городке, организаторы экспедиции вылетели в Антарктиду для подготовки лагеря.

Когда небо сливается со снежно-ледовой поверхностью Антарктиды и граница горизонта просто перестает просматриваться, сориентироваться и осуществить посадку нелегко. Российский экипаж (командир И.Р.Закиров - заслуженный летчик-испытатель, Герой России) успешно осуществил первую в истории полярной авиации посадку тяжелого транспортного самолета весом 190 тонн на Антарктический материк, который встретил нас сильным ветром и настоящей зимой, хотя по календарю это лето.

Разбили лагерь, обосновались. Самолет улетел в Пунта Аренос за остальными участниками экспедиции, а мы принялись за сборку вездеходов. В это время и в этой точке Земного шара важно было понять и смиряться с тем, что теперь можно рассчитывать только на свое собственное тепло: в подвезд согреться не забежишь. Если становится холодно, можно и нужно применять такие нехитрые способы, как пилить снег, быстро ходить кругами (чтобы не заблудиться), колоть лед и т.д. И смиряться с тем, что почти месяц придется жить на улице.

Итак, вездеходы. Эти славные машины были собраны в Белоруссии. Их грузоподъемность вместе с прицепом (иногда двумя) - около тонны при собственном весе около 700 кг. Скорость передвижения по снежной целине - до 50 км в час. Шесть колес сверхнизкого давления и большого диаметра позволяют вездехо-



ду легко преодолевать снежные заструги и другие неровности рельефа, в том числе и некрутые трещины. Только были поставлены на колеса эти транспортные средства, как вернулся самолет с остальными участниками экспедиции. Среди них была парашютная группа, которой руководил мастер спорта и рекордсмен мира, один из опытейших парашютистов России Е.И.Бакалов. Прыжки с парашютом в Антарктиде - занятие не для слабонервных, непростое и опасное. Так, попытка американских парашютистов осуществить прыжок на Южный полюс в 1997 году закончилась трагически, но мы хорошо подготовились, и нам повезло. Парашютный десант на антарктический материк, в котором одновременно участвовало 32 опытейших парашютиста из 12 стран, был успешным. Прыжки из Ил-76 с высоты 2500 и 4500 метров с выполнением акробатических фигур потрясли наблюдателей с расположенной вблизи нашего лагеря английской туристической компании Adventure network. Хотя после впечатления от посадки самолета, их трудно было бы уже чем-то удивить. Но программа нашего пребывания в районе горного массива Пэтриот Хиллс этим не ограничивалась. Известный австрийский воздухоплаватель с легко произносимой фамилией Трифонов и именем Иван поднялся сам на воздушном шаре в небо Антарктики и устроил аттракцион для участников экспедиции. Поднимались на высоту до 350 метров, сидя вдвоем на газовом баллоне и не пристегиваясь. С корзиной же шар поднялся в воздух только 9 января 2000 года на Южном полюсе (для того, чтобы рекорд был зарегистрирован). И это также было впервые в истории воздухоплавания.

Праздничный новогодний стол длиной около 30 метров был изготовлен из снега. Встретив новый 2000-й год по Москве, Минску, Мадриду, местному времени представителей таких стран, как Япония, Индия, Джибути и др., мы отправились к полюсу. Предстояло пройти всего около 2500 км (с учетом обратной дороги) и первую часть пути (к полюсу) преодолевать препятствия, связанные с высотой. Лагерь, с которого мы стартовали, находится на высоте около 800 м над уровнем моря, а полюс - на 2900 м, то есть приходилось карабкаться на ледовый купол. Покинув лагерь вечером 2 января, уже в ночь с 7 на 8 января экспедиция достигла Южного полюса. В промежуточном лагере были оставлены четыре неисправные машины. Позади было несколько холодных ночевков. Температура к полюсу постепенно понижалась от -10 в районе Пэтриот Хиллс до -20 в районе промежуточного лагеря (86 параллель) и до -35 на Южном полюсе.

Встретили нас на Южном полюсе тепло, можно сказать душевно. Сотрудники американской станции Амундсен-Скотт вышли навстречу нам (правда без хлеба с солью, "все же это не Россия"). Они с восторгом бросались под колеса наших вездеходов (давление-то почти нулевое) целыми группами и фо-



тографировали друг друга под колесами и из-под колес. Здесь же запустили воздушный шар с корзиной. Обратно мы летели почти без остановок. Это меня особенно радовало, так как, помимо других дел, мне приходилось выполнять обязанности главного домового: разбивать в чистом морозном поле лагерь для ночевки, устанавливать палатки, пилить снег для того, чтобы снежными кирпичами защитить палатки от ветра и т.д. Мне помогали те, кто был в это время свободен из числа баллонистов, а затем все мы помогали друг другу.

"Домой" летели по снежной равнине на всех 8 машинах (четыре неисправные белорусским умельцам удалось реанимировать) до первого сломанного подшипника или редуктора, поэтому и установили рекорд скорости передвижения по Антарктиде и достижения полюса. Останавливались, чинились и снова в путь. Дошли все.

Покидали Антарктиду со слезами на глазах, под непрерывную мелодию ветра. Постоянный по направлению ветер выдувает в снежно-фирновой поверхности материка глубокие полости, напоминающие трубки разного диаметра и вместе образующие огромный природный орган. Органная музыка звучит в Антарктиде почти постоянно, так как ветра здесь - явление обычное.

Самолет взлетал за нами из Пунта Аренас дважды, и только со второй попытки летчикам удалось через 4 с лишним часа полета найти брешь в плотных облаках и совершить посадку на уже знакомой ледовой полосе, протянувшейся вдоль горного массива, и забрать всех участников экспедиции. Поздно вечером 23 января нас уже встречали в Москве.

Экспедиции в трудноступенные районы всегда представляли огромный интерес для исследователей. В частности, исследователей природы - географов. В данном случае это была удачная попытка соединения спортивных целей экспедиции с выполнением научной программы. Исследования в Антарктическом районе имеют важное значение для изучения климата Земли. Известно, что основным климатообразующим фактором является электромагнитное излучение Солнца. Иными словами, поступающее к Земле от Солнца тепло. Далее это тепло перераспределяется по Земле при помощи механизмов атмосферной циркуляции. Действие этих механизмов во многом определяется контрастом температур между полярными областями и экваториальной областью Земли. Чем резче контраст, тем интенсивнее циркуляция и наоборот. Это, конечно, очень упрощенная схема. Нам известно, что существует тесная корреляционная зависимость соотношения изотопов кислорода в снежно-фирновом покрове со среднегодовой температурой воздуха в районе. Поэтому для исследования климата Антарктиды нами была отобрана серия образцов по профилю от массива Пэтриот Хиллс до Южного полюса на изотопно-кислородный анализ. До этого изотопно-кислородному анализу подвергались ледовые керны, полученные при бурении льда на антарктических станциях. Это позволяло делать выводы об изменении температурного режима во времени для данной точки пространства. Профилирование же позволяет делать выводы о пространственных изменениях температурного режима на полярном плато Антарктиды. Это относится к исследованию природы.

Важный вывод, который касается человека, связан с тем, что очевидно понятной становится значимость победы над собой. Преодолевая бытовые неудобства, собственную лень, усталость, иногда боль, прочие препятствия, и в конечном итоге - побеждая себя, достигаешь намеченной цели. И если бы многие из нас в жизни стремились прежде всего к победе над собой, а не над другими, то на Земле было бы меньше зла и насилия и больше добра и мира.

Валерий Федоров,
заместитель заведующего НИЛ геоэкологии Севера
географического факультета МГУ