

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

УДК 551.465.5 (268.52)

Поступила 25 декабря 2009 г..

## ЛЕДОКОЛ «КАПИТАН БЕЛОУСОВ» НА МЕЛИ

канд. геогр. наук В.Ф.ДУБОВЦЕВ

ГНЦ РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, Санкт-Петербург, aaricoop@aari.nw.ru

После окончания Высшего Арктического училища 6 июля 1948 г. я получил назначение в Арктический научно-исследовательский институт. 7 июля меня зачислили в отдел общего ледоведения. 8 июля после краткого инструктажа начальника отдела А.Ф.Трещникова я вылетел в г. Архангельск и в тот же день прибыл на борт ледокола. Ледокол в порту Молотовск (ныне Северодвинск) находился на ремонте по замене сломанных лопастей гребного винта и готовился к выходу в море для проводки транспортных судов во льдах Западного района Арктики. Так стремительно началась моя экспедиционная деятельность.

В 1944 г. во время войны на СМП начали эксплуатировать ледоколы «Северный ветер» и «Северный полюс», полученные по ленд-лизу из США. Эти ледоколы имели дизель-электрическую энергетическую установку, работающую на жидком топливе, запасов которого хватало на всю арктическую навигацию. Это было огромным преимуществом по сравнению с паровыми ледоколами, которые после активной работы в течение 3–4 недель вынуждены были отвлекаться от проводки судов во льдах на бункеровку. Пройти в льдах этих ледоколов была также повышенной, поэтому при проводке караванов судов они обычно были ведущими. Ледокол «Северный ветер» получил название «Капитан Белоусов».

Научно-оперативная группа на ледоколе состояла из младшего научного сотрудника В.Ф.Дубовцева и техника-синоптика Н.А.Карповой. Главной задачей группы были сбор информации и составление консультаций о ледовой и метеорологической обстановке для командования ледокола.

20 июля ледокол «Капитан Белоусов» под командованием капитана А.И.Койвунена

после замены лопастей гребного винта пошел к проливу Карские Ворота и включился в проводку судов. 27 июля ледокол «Капитан Белоусов» совместно с ледоколом «Ермак» провел второй караван судов от пролива Карские Ворота в Ямальскую полынью. При работе в тяжелых льдах ледокол «Капитан Белоусов» сломал лопасть правого гребного винта и вынужден был следовать в п. Молотовск для очередного ремонта.

9 августа ледокол вернулся на трассу и принял участие в проводке судов сначала в Карском море, затем в море Лаптевых. В периоды, свободные от проводки судов, ледокол работал на севере морей Карского и Лаптевых по кораблеисследовательской программе Арктического научно-исследовательского института.

3 октября 1948 г. из Штаба морских операций было получено задание провести через море Лаптевых пароходы «Кингисепп» и «Севан», следовавшие из порта Тикси на запад. В это время море Лаптевых было покрыто серыми и серо-белыми льдами толщиной от 5–10 до 30 см. Продвижение ледокола по молодым льдам не представляло затруднений. Достаточно сказать, что средняя скорость при проводке парохода «Севан» составляла более 9 узлов.

9 октября при подходе к пароходу «Кингисепп» в точке 73° 40 с.ш. 130° 00 в.д. (к северо-востоку от дельты реки Лены) ледокол попал на мелководье. Попытки выйти с мелководья не дали положительных результатов, т.к. продолжительное действие ветров юго-восточной четверти создало большой сгон воды в этом районе, который продолжался и после посадки на мель. Максимальная скорость дрейфа в северо-западном направлении достигала 1 мили в час.

В результате создалась чрезвычайная ситуация. Наиболее активный ледокол вышел из строя в ответственный период завершения арктической навигации, когда нужно было срочно выводить суда из Арктики. На трассе СМП повсеместно наблюдалось интенсивное ледообразование и замерзание морей. Посадка ледокола «Капитан Белоусов» на мель в корне изменила весь ход морских операций в море Лаптевых. Пароходы «Кингисепп» и «Севан» были вынесены на северо-запад — в центральную часть моря Лаптевых, где попали в дрейф на север моря. Кроме того, возникла опасность зимовки ледокола, обеспечение которой вызвало бы необходимость выполнения весьма сложных мероприятий (вывоз части экипажа, доставка на ледокол топлива, продовольствия и т.п.), большие финансовые затраты. Наконец, имела место реальная угроза повреждения ледокола, находившегося на мелководье, дрейфующим льдом.

Понимая серьезность положения, капитан А.И.Койвунен в первую очередь попытался найти выход из зоны мелководья, однако попытки движения в различных направлениях везде встречали препятствия в виде малых глубин. Ледокол был окружен молодыми дрейфующими льдами. Старший помощник капитана А.Татарчук предложил для поиска выхода из мелководья произвести промер глубин со льда. Сложность этого мероприятия заключалась в том, что лед с довольно большой скоростью проносил мимо ледокола. Временами скорость дрейфа достигала одной мили в час. Для обеспечения безопасности

людей, находящихся на льду, нужно было выбрать такие направления и удаление от ледокола для промера глубин, чтобы обеспечить их возвращение на борт. Первыми на лед вышли старший помощник капитана и гидролог. В последующем в промерах глубин приняли участия и штурман ледокола. Обнаружить свободный выход на большие глубины не удалось. Ледокол, находясь на плаву, оказался в котловане. В результате промеров был выбран оптимальный вариант движения ледокола на выход, но он упирался в бровку мелководья. Тогда было принято решение попытаться размыть песчаный грунт бровки винтами ледокола. После довольно длительной работы проход был размыт и 15 октября в 13 ч 00 мин ледокол самостоятельно вышел из зоны мелководья. Участники промера глубин, способствовавшие разрешению критической ситуации, получили положительную оценку Штаба морских операций Западного района Арктики и поощрения от командования ледокола.

14 октября в Штабе морских операций Западного района был разработан план вывода ледокола с мелководья. Совещание с участием капитанов судов, находившихся в порту о. Диксон, и начальника экспедиции на ледорезе «Литке» А.Ф.Лактионова рассмотрело и одобрило этот план и рекомендовало его капитану ледокола. Но, как это часто бывает в подобных ситуациях, рекомендации руководства запаздали.

Работа научно-оперативной группы получила положительный отзыв командования ледокола.