

СЛОЖНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОПЕРАЦИЯ В АНТАРКТИЧЕСКОЙ БУХТЕ ТАЛА

Изменения на капитанском мостике всегда вызывают повышенное внимание. И не только экипажа, когда речь идет о таком уникальном судне, как «Академик Федоров», — ледовом флагмане отечественного экспедиционного флота и РАЭ. Тем более что Антарктика приготовила серьезное испытание Олегу Георгиевичу Калмыкову уже в самом начале его первого рейса в качестве капитана. Бухта Восточная — традиционное место подхода судна для выгрузки на главную российскую станцию Прогресс — в 2016 году оказалась заполнена айсбергами.

Процесс их образования происходит следующим образом: сначала примерно на глубине 10–15 см от дневной поверхности припая появляется слой размягченного льда толщиной всего несколько сантиметров (своеобразный аналог «пятен мокрого снега»). Затем он превращается в прослойку воды округлой или овальной формы. Оставаясь подо льдом, эта «лужа» постепенно развивается вглубь, становясь подледным озерком. Некоторые озерки протаивают насквозь. В результате припай приобретает вид кочковатого болота — поверхностный слой льда сохраняется над центрами луж и озерков,



Панорама бухты Восточная 13 декабря 2016 года.

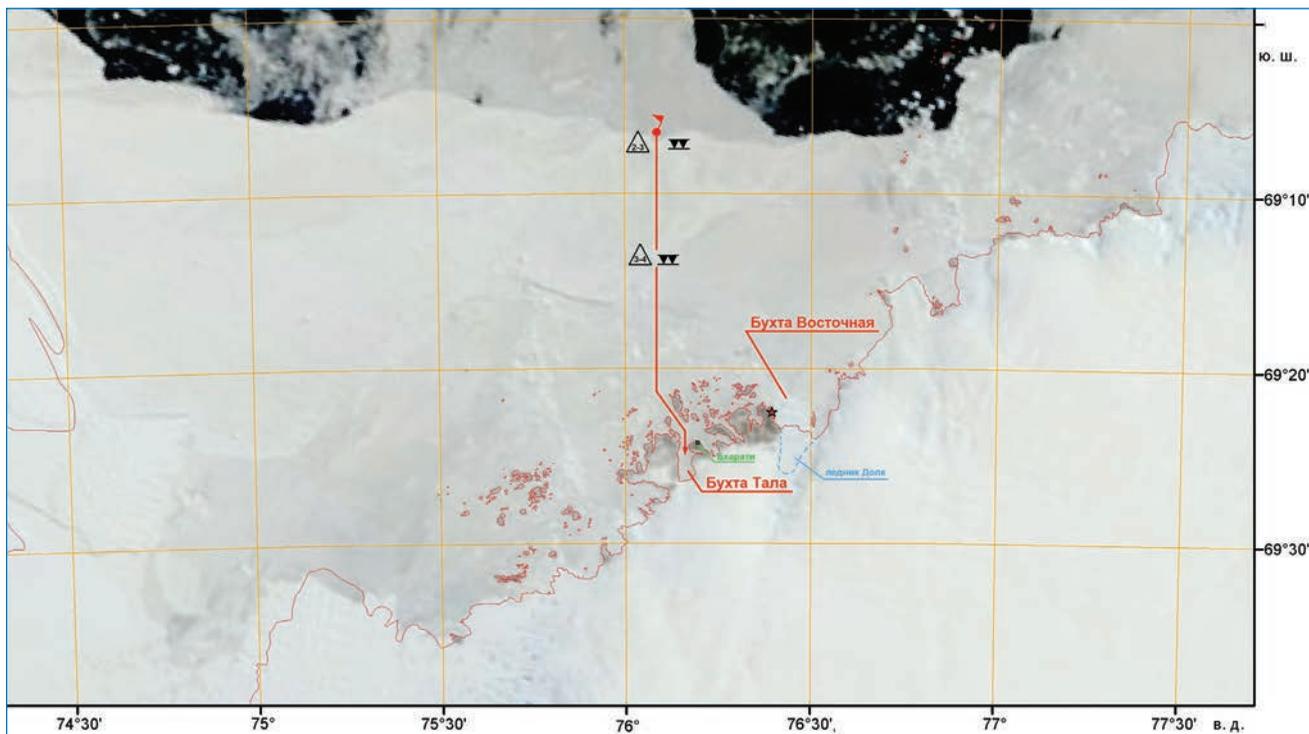
Исходя из сложившейся неблагоприятной ледовой обстановки и отсутствия возможности провести разгрузку в этой бухте в декабре 2016 года, ААНИИ были разработаны несколько новых вариантов осуществления такой важной логистической операции, как слив топлива для станции в другом месте. Вначале планировалось подойти в район расположения индийской станции Бхарати, чтобы оттуда проложить по припаю топливный трубопровод длиной 10 км к складу ГСМ на полуострове Миррор. Однако оказалось, что под западным берегом полуострова припайный лед, как всегда сильно загрязненный песком со скал оазиса, но очень мало заснеженный в этом году (2016), к концу декабря пришел в состояние, уже не позволявшее проводить на нем грузовые операции. Это произошло из-за развития характерной для прибрежной зоны Антарктики особой разновидности «скрытых» снежниц,

максимально истончаясь по их периметру. Таким образом, от проведения разгрузки и в этом районе пришлось отказаться.

В итоге впервые в нашей практике судовых разгрузочных работ была использована бухта Тала, расположенная в 10 км к западу от станции Прогресс. На пути к ней «Академику Федорову» пришлось преодолеть двадцатимильную зону припая. Правда, припай был преимущественно ровный, толщиной в среднем 110 см и заснеженностью всего 15 см. Непрерывное движение судна в таком припае со скоростью 1–1,5 узла поддерживалось даже при неполной мощности судовой энергетической установки (без использования одного малого дизель-генератора). Однако в точке входа судна в припай (69° 06' ю.ш. 76° 04' в.д.) прикромочная припайная зона шириной 0,5 мили представляла собой тяжелый набивной лед, всторошенный до 2–3 баллов, толщиной 120–150 см, покрытый полуметровым

Сильно термически разрушенный припай под северо-западным побережьем полуострова Миррор, 21 декабря 2016 года.





Ледовая обстановка в районе оазиса Холмы Ларсеманн при форсировании припая. НЭС «Академик Федоров» на пути в бухту Тала 1–3 января 2017 года.

слоем снега. Форсирование ударами форштевня судна ледяного покрова этой зоны заняло 5 часов и сопровождалось частыми клинениями. Одно из клинений длилось около часа, и выйти из него удалось только после баллаستировки судна. Аналогичная зона, но вдвое шире и торосистостью 3–4 балла, встретилась в точке 69° 14' ю.ш. 76° 01' в.д. Это бывший дрейфораздел между припаем, установившимся ранее на мелководном шельфе, и дрейфующим льдом на прилегающей глубоководной акватории, который позже, смерзшись, тоже

превратился в припай. Прохождение этой тяжелой зоны заняло почти 20 часов и сопровождалось частыми клинениями. В целях их уменьшения канал пробивался «елочкой»; за один удар судно продвигалось на 10–20 м.

превратился в припай. Прохождение этой тяжелой зоны заняло почти 20 часов и сопровождалось частыми клинениями. В целях их уменьшения канал пробивался «елочкой»; за один удар судно продвигалось на 10–20 м.

На обратном пути, 7 января 2017 года, в этом трудном для продвижения месте «Академику Федорову» пришлось окалывать д/э «Иван Папанин», направлявшийся к станции Бхарати.

На заключительном этапе прокладки канала НЭС «Академик Федоров» искусно маневрировало между многочисленными айсбергами, застрявшими на мели и вмержшими в припай. Затем оно благополучно прошло узости шхерного района островков архипелага Белингген. Несмотря на недостаточную гидрографическую изученность бухты Тала, которая ограничивается фактически несколькими точечными измерениями глубин, проведенными здесь при выполнении океанографических станций с припая, судно прошло в бухту Тала рекордно далеко на юг.

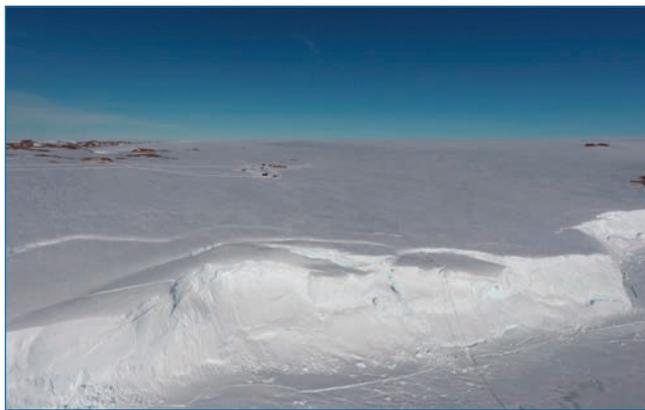
Походные транспортеры «Pisten Bully Polar-300» с емкостями 16 м³ бункеровались на ровном участке ледника, расположенном примерно в 600 м от восточного берега бухты на высоте 65 м над уровнем моря. Сюда с помощью вертолета

НЭС «Академик Федоров» в бухте Тала.





Бункеровка «мобильной нефтебазы».



Место сосредоточения походных машин с емкостями на леднике.

от НЭС «Академик Федоров» был протянут шланг протяженностью около 1,5 км, по которому топливо подавалось без промежуточных насосных устройств под давлением 7 атм. Доставка топлива на базу ГСМ станции Прогресс осуществлялась по 30-километровой трассе с перегрузом на заключительном участке в топливозаправщик «Уралочка», который использовался для преодоления скального перевала на полуострове Миррор. Всего было скачано около 300 т дизельного топлива.

Таким образом, благодаря этой успешно проведенной логистической операции для станции Прогресс, в случае невозможности использовать бухту Восточная, появился новый альтернативный вариант выгрузки топлива в бухте Тала. Привлекательность его заключается в том, что теперь появилась возможность без применения вертолетов быстро обеспечить топливом внутриконтинентальный поход всего в 6 км от места его старта на станцию Восток. Правда, необходимо учесть при планировании проведения грузовых операций в будущем, что заходу судна в бухту Тала опять-таки могут помешать айсберги, в том числе и локального происхождения, если они забло-

кируют проливы между расположенными на подходах к бухте островами.

Новый вариант выгрузки в бухте Тала стал возможен благодаря настойчивости и решительности капитана НЭС «Академик Федоров» О.Г. Калмыкова, а также слаженным и профессиональным действиям всего судового экипажа. Преодоление необычно широкого припая с тяжелыми торосистыми участками потребовало от них едва ли не всего спектра соответствующих судоводительских навыков.

Нельзя не отметить, что особенно сложной морской операцией для капитана и его команды стал заход судна в бухту Тала, который явился хорошим примером продолжения традиций полярных капитанов-первопроходцев, основанных на профессионализме, грамотной оценке гидрометеорологической, гидрографической и ледовой обстановки и желании наилучшим образом выполнить задачи экспедиции.

*А.И. Коротков (ААНИИ),
В.А. Комаровский (НТС НЭС «Академик Федоров»).
Фото предоставлены авторами*

НОВОСТИ КОРОТКОЙ СТРОКОЙ *

3 февраля 2017 г. Пресс-центр ПАО «НК «Роснефть». Арктический научный центр НК «Роснефть» выпустил уникальный экологический атлас «Карское море». Издание состоит из шести тематических глав и представляет собой собрание ценных научных данных по физической географии, океанологии, гидрометеорологии, экологии, истории исследований и экономической освоенности акватории Карского моря и прилегающих территорий. В атласе отражена подробная информация о типизации берегов Карского моря, а также приведены актуальные сведения о морских млекопитающих и птицах. <https://www.rosneft.ru/press/news/item/185583/>.

7 февраля 2017 г. ИП «WWF России». В Якутии будет создан природный заказник «Новосибирские острова», который обеспечит охрану Великой Сибирской равнины. Это уникальное место, где не замерзает вода и куда на зимовку собираются многие обитатели Арктики. Спроектированный Всемирным фондом дикой природы (WWF) федеральный природный заказник «Новосибирские острова» получил положительное заключение государственной экологической экспертизы и одобрение правительства Якутии. <http://www.wwf.ru/resources/news/article/14908>.

7 февраля 2017 г. ИА «Арктика-Инфо». В правительстве утвердили изменения в плане реализации Климатической доктрины РФ до 2020 года. В рамках одной из поправок в России начали разработку национальной стратегии по адаптации к изменению климата. Разработку поручили федеральным ведомствам: Минстрою, Минэкономки, Минэнерго – и властям регионов. Совместно им предстоит создать методику оценки рисков и ущерба от климатических изменений и разработать комплекс мер и сценариев адаптации для зданий, систем транспорта и инфраструктуры. <http://www.arctic-info.ru/news/07-02-2017/rossiya-nachnet-adaptatsiyu-k-izmeneniyu-klimata/>

8 февраля 2017 г. ИГ «Фонтанка Fi». Верфь Arctech Helsinki Shipyard в 2017 году сдаст в эксплуатацию четыре ледокольных судна снабжения добывающих платформ по заказу ПАО «Совкомфлот» для проекта «Сахалин-2». Первый ледокол, который получил название «Геннадий Невельской», будет сдан в эксплуатацию в феврале, после чего сразу отправится на Сахалин для обеспечения работ на шельфе. Еще три судна также получат названия, связанные с именами людей, в честь которых названы ведущие учебные заведения водного транспорта нашей страны, – это Степан Макаров, Федор Ушаков и Михаил Лазарев. <http://fontanka.fi/articles/32684/>