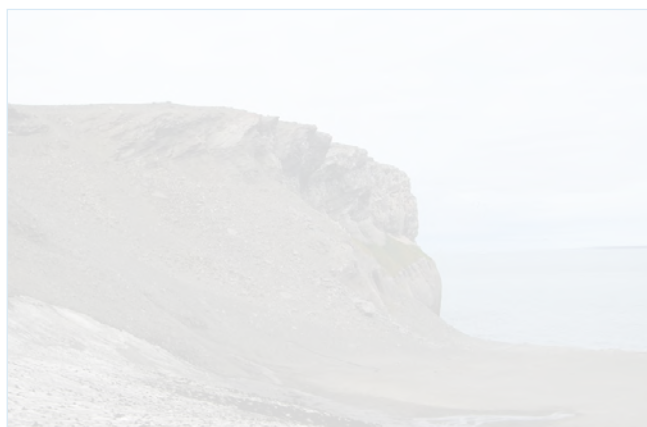


ческие пейзажи, порты, полярные станции. Собрания художественных произведений Пинегина имеются в нескольких российских музеях: Русском, Арктики и Антарктики, Центральном военно-морском, Петрозаводском краеведческом. В эти же годы он работал над романом «Георгий Седов», который, к сожалению, не успел закончить, не дожив и до 60 лет.

Пинегин похоронен в Петербурге на дорожке географов Литераторских мостков Волковского кладбища.

Именем Пинегина названы остров в группе о-вов Южные Крестовые около западного побережья Новой Земли, юго-западный входной мыс залива Иностранцева на западном побережье Новой Земли, мыс на востоке острова Брюса архипелага Земля Франца-Иосифа, ледник на Северном острове Новой Земли, озеро на севере острова Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа, речка на южном острове Новой Земли.

*Г.П. Аветисов (ВНИИОкеангеология)*



Юго-западный входной мыс залива Иностранцева на западном побережье Новой Земли. Фото Е.А. Кораго

## ТРИДЦАТЬ ЛЕТ АНТАРКТИЧЕСКОЙ СТАНЦИИ ПРОГРЕСС

1 апреля 1988 года в Антарктиде была открыта новая российская станция Прогресс. Этому событию предшествовал ряд важных подготовительных мероприятий. В декабре 1986 года геологи открыли сезонный полевой лагерь в оазисе Холмы Ларсеманн. На его базе в период 33-й сезонной САЭ была организована зимовочная станция, официальное открытие которой и состоялось 1 апреля 1988 года.

как опорную базу для отечественных геолого-геофизических исследований. Для новой станции было выбрано место в пяти километрах от старой. Это место и сама станция получили название Прогресс-2, а за местом старой станции закрепилось имя Прогресс-1. В период 34-й САЭ в 1989 году началось строительство нового комплекса станции. В 1991 году здесь появились двухэтажное служебно-жилое здание



Станция Прогресс под осенним солнцем. Фото А.В. Миракина

Первая зимовка в составе шестнадцати человек под руководством А.Н. Семенова опиралась на инфраструктуру, построенную для сезонного полевого лагеря, поэтому уже через год было решено законсервировать эту станцию как непригодную для зимовки. В 1991 году остатки сооружений станции были уничтожены, и во время сезонных операций ее территория была полностью очищена. Все эти операции проводились по плану геолого-геофизических работ и организовывались Полярной морской геологоразведочной экспедицией.

В 1988 году было решено построить в районе станции Прогресс большой экспедиционный комплекс с аэродромом

по проекту «Лена», ангар с гаражом и дизельной электростанцией, нефтебаза и другие сооружения. В связи с финансовыми проблемами в 1992 году станция Прогресс-2 была законсервирована.

Новый этап в истории станции связан с принятием постановления Правительства РФ от 28 августа 1997 года № 1113, в котором было предусмотрено выполнение работ по переносу транспортного узла со станции Мирный на станцию Прогресс и строительство здесь нового экспедиционного центра. С 1998 года были начаты работы по созданию на станции Прогресс нового зимовочного комплекса и аэродрома.

Постоянная работа на станции Прогресс была возобновлена в 2003 году. Строительство нового зимовочного комплекса началось в районе расположения станции Прогресс-2, а район базы Прогресс-1 стал использоваться как место формирования внутриконтинентальных транспортных походов. 31 декабря 2012 года был подписан акт о приеме в эксплуатацию нового экспедиционного комплекса станции Прогресс. К этому времени на станцию была полностью переведена транспортная база для внутриконтинентальных походов, проводимых с целью обеспечения станции Восток и для научных исследований в центральных районах Антарктики.

Сегодня станция Прогресс является «столицей» Российской Антарктики. Зимовочный комплекс станции самый современный из всех наших станций и максимально комфортный для ее сотрудников. На станции проводятся наблюдения по метеорологии, гидрологии, океанологии, морской биологии, гляциологии, геофизике. Взлетно-посадочная полоса станции Прогресс является базовым аэродромом для внутриконтинентальных полетов самолетов, в том числе на станцию Восток.

*А.В. Клепиков (начальник РАЭ)*

## НЕБО – ЕГО ОБИТЕЛЬ

13 февраля 2018 года исполнилось 11 лет со дня смерти известного отечественного журналиста, прекрасного популяризатора деятельности советской и российской авиации, славных наших соотечественников летчиков и других авиационных специалистов Василия Михайловича Карпия. Он родился 9 ноября 1948 году на Украине в селе Новоселовка Запорожской области. С детских лет он мечтал о профессиональной работе в небе, стремясь стать летчиком, для чего после окончания средней школы попытался поступить в Харьковское авиационное училище. По разным причинам ему было отказано в приеме документов, и он избрал для себя абсолютно земную профессию — инженера-механика и поступил в Тульский политехнический институт. Однако уже на студенческой скамье он всерьез увлекся журналистикой, став внештатным корреспондентом тульской молодежной областной газеты «Молодой коммунар». Его первые публикации получили прекрасные отзывы читателей, и поэтому молодой «технар» после окончания института в 1972 году получил распределение не на один из тульских заводов, а в редакцию вышеназванной газеты. Новая профессия полностью овладела им. Он стремился расширить круг и географию своих профессиональных интересов, добиваясь разнообразных командировок с желанием рассказать об интересных людях, их боевых и трудовых подвигах, необычных человеческих судьбах. При этом детская мечта стать покорителем неба не покидала его. В середине 80-х годов он смог поменять место работы, переехав в Москву для работы в редакции газеты «Воздушный транспорт», пройдя в ней путь от заместителя ответственного редактора до главного редактора. С этого момента Василий Михайлович обрел «второе дыхание». Он получил возможность ездить в командировки по всей стране, посещая многочисленные летные подразделения гражданской авиации, встречался с прославленными ветеранами полярной авиации и летчиками — участниками Великой Отечественной войны. Он навсегда полюбил холодные и суровые высокоширотные районы планеты — Арктику и Антарктику, где совершались многочисленные подвиги и осуществлялись уникальные перелеты. В некоторых таких полетах ему довелось принимать участие.

22 февраля 1986 года самолет Ил-76ТД Центрального управления воздушных сообщений под командованием Г.П. Александра вылетел из Ленинграда по маршруту Ларнака (Кипр) — Джибути в столицу африканского Мозамбика — г. Мапуту. Начальником перелета был назначен главный штур-

ман Министерства гражданской авиации СССР В. Я. Киселев. На борту самолета находился корреспондент газеты «Воздушный транспорт» В.М. Карпий. Ранним утром 25 февраля самолет произвел посадку в аэропорту Мапуту и поздним вечером этого же дня вылетел в Антарктиду на советскую станцию Новолазаревская. После успешной посадки на снежно-ледовом аэродроме этой станции самолет Ил-76ТД перелетел на станцию Молодежная, где была подготовлена взлетно-посадочная полоса по технологии уплотнения снега. Это была первая подобная посадка тяжелого транспортного самолета на колесном шасси на такую взлетно-посадочную полосу. Все теоретические расчеты и технология строительства данной ВПП были подготовлены и выполнялись при непосредственном участии специалистов проектной организации «Ленаэропроект». Однако подобная операция производилась в Антарктиде впервые в мире и поэтому была сопряжена с высокой степенью риска. Именно в этом был особенный «кайф» для Василия Карпия. Он не только описывал чужие подвиги, но и сам стал непосредственным участником этой уникальной работы. В 1988 году В.М. Карпий совершил первый перелет на самолете «Боинг-747» из Москвы в Нью-Йорк и обратно. В таких полетах словно сбывалась его детская мечта. Его особый статус позволял ему быть в гуще событий — а не выполнять обязанности простого пассажира регулярных авиарейсов. Он находился в пилотских кабинах, беседовал с членами экипажа, выспрашивая мельчайшие подробности профессионального мастерства этой веземной профессии. В своих публикациях он воспевал мужество и героизм летчиков, специалистов, которые создают и готовят к полетам авиационную технику, проектируют и строят аэродромы, управляют воздушным движением. Он полностью погрузился в эту уникальную и романтическую жизнь, которая доступна далеко не многим, но о которой мечтают миллионы молодых людей.

Василия Михайловича интересовала не только жизнь и работа современных авиаторов, он стремился познать многогранность и сложность исторических событий, которые сопровождали развитие отечественной авиации. Среди ярких и волнующих публикаций В.М. Карпия необходимо упомянуть его рассказ об уникальном советском пилоте периода Великой Отечественной войны Иване Антоновиче Леонове, который, потеряв левую руку в результате ранения, вернулся в строй и продолжал воевать летчиком-истребителем. Документальный фильм «Одной правой», снятый по сценарию Василия Карпия, в котором впервые была рассказана ре-



В.М. Карпий