

Литература

1. География. Краткие сведения из истории открытия и исследований Антарктиды. Электронный ресурс URL: <https://geographyofrussia.com/kratkie-svedeniya-iz-istorii-otkrytiya-i-issledovaniy-antarktity/> (дата доступа 29.03.2017)
2. Клуб 7 вершин. Антарктида. История исследования. Электронный ресурс URL: http://7vershin.ru/articles/all/item_29/ (дата доступа 29.03.2017)
3. Geography7. История исследования Антарктиды. Электронный ресурс URL: <http://geography7.wikidot.com/history-of-antarctica> (дата доступа 29.03.2017)

ВКЛАД ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЛЕДОКОЛОВ В ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ

Д.А. Знаменщиков

Томская Торгово-промышленная палата, г. Томск, Россия

Ледокол – судно вспомогательного флота, основной задачей которого является поддержание навигации в зимнее время путем прокладывания во льдах судоходных каналов, освобождения судов изо льда и проводки их по проложенному каналу.

Первый русский ледокол, был переоборудован из английского буксирного парохода “Пайлот” для проводки торговых судов по Балтийскому морю купцом М.О. Бритневым в 1864 году. В 1868 году М.О. Бритнев построил ледокольные буксиры “Бой” и “Буй”.

В 1870-х годах построено несколько десятков ледоколов для обеспечения навигации в пределах портов. В связи с расширением полярных исследований, борьбой за покорение Северного полюса и увеличением оборота портов России, возникла необходимость постройки судна, способного ломать арктические льды.

В ноябре 1897 г. была создана комиссия для разработки чертежей ледокола, в работе которой принимали участие вице-адмирал С.О.Макаров, Д.И. Менделеев. Вскоре был объявлен конкурс, которая выиграла английская фирма “В. Г. Армстронг и К^о”. 4.03.1899 г. построенное судно вошло в гавань Кронштадта. Ледокол назвали “Ермак”. Основные данные “Ермака”: длина 97,5 м, ширина 21,64 м, осадка 8,55 м; водоизмещение 8730 т; скорость 14 узлов; ледопробитость 0,8–1,6 м; экипаж 115 человек. Вскоре состоялись и первые научные экспедиции, организованные С. О. Макаровым. Первое плавание продолжалось с 29.05 по 14.06 1900 года в районе Шпицбергена. Еще один поход состоялся в период с 16.05 по 1.09 1901 г. в район Новой Земли. Сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа, составлена карта Новой Земли, собрано большое количество материалов, проведены научные исследования. В октябре ледокол передали в ведение Комитета по портовым делам и до 1934 г. занимался обслуживанием торговых портов. В 1938 г. ледокол участвовал в эвакуации полярников станции “Северный полюс-1” под руководством И. Д. Папанина. В период войны ледокол переоборудован во вспомогательный крейсер и защищал морские порты. После войны выполнял разные задачи - проводил суда в Арктике, освобождал затертые льдами суда, помогал геологическим партиям. В конце 1962 г. он совершил свой последний рейс в Арктику, из которого вернулся в Мурманск. 23 мая 1964 г. был подписан приказ о списании “Ермака” и его разрезали на металлолом.

В 1916 году та же фирма построила для России ледокол похожий на “Ермак”, но более мощный, названный “Святогор”. Его приписали к порту Архангельск. В 1 мировую войну был захвачен англичанами, но после войны выкуплен Россией и

переименован в “Красин”. Всемирную известность “Красину” принесло участие в экспедиции по спасению экипажа дирижабля “Италия”, который, возвращаясь из полета к Северному полюсу под командованием У. Нобиле, 25.05.1928г. потерпел катастрофу в районе архипелага Шпицберген. Позже, 24 августа ледокол вышел на поиски самолета Р. Амундсена, пропавшего без вести. Этот поход принес и другие важные результаты. Советский Союз получил международное признание как государство, влияющее на развитие Арктики. С 1929 года “Красин” обслуживал Карскую товарообменную экспедицию для доставки в Сибирь товаров и вывоза сырья. В 1934 году прошел Северным морским путем из Мурманска на Дальний Восток, где встретил войну. В 1954 году ледокол передали в состав Мурманского арктического пароходства. В 1972 году ледокол передан Министерству геологии СССР для экспедиций на Землю Франца-Иосифа и Шпицберген. В настоящее время ледокол стоит на вечной стоянке набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге.

В 1930-х годах началось активное использование Северного морского пути. В 1935 году в СССР начата постройка 4 дизель-электрических ледоколов – “И.Сталин”, “В.Молотов”, “Л. Каганович” и “А. Микоян”. По конструкции суда повторяли “Красин”, но были на 7 м длиннее и на 1,5 м шире. В первый рейс ледокол “И.Сталин” вышел 23 августа 1938 г. для оказания помощи ледокольному пароходу “Г. Седов”. За выполнение этой операции 3.02.1940 года ледокол “И.Сталин” награжден орденом Ленина. В следующем году ледокол совершил второй рейс, пройдя два раза за одну навигацию весь Северный морской путь. С 17 августа по 7 сентября 1940 года ледокол впервые в истории обеспечил переход Северным морским путем подводной лодки Щ-123, из Кольского залива на Дальний Восток. В феврале 1939 г. построен ледокол “Л. Каганович”. Ледоколы “А. Микоян” и “В. Молотов” вошли в строй в конце 1941 г. и сразу же приняли участие в боевых действиях в качестве вспомогательных крейсеров, осуществляя проводку на север военных кораблей. После войны ледоколы “И.Сталин”, “В.Молотов”, “Л. Каганович”, “А. Микоян” работали на севере, проводя суда по трассе Севморпути. Были списаны на слом в 1967-1970 годах.

25.08.1956 г. на судостроительном заводе в Ленинграде начато строительство первого в мире атомного ледокола “Ленин”. 29.04.1960 г. ледокол “Ленин” прибыл в порт приписки Мурманск. Данные ледокола “Ленин”: длина 134 м, ширина 27,6 м, осадка 10,5 м, водоизмещение 16 800 т, мощность 44 000 л. с., скорость 19,6 узлов, экипаж 210 человек. Данный ледокол преодолевал льды толщиной 2 метра со скоростью 2 узла. Первая арктическая навигация атомохода “Ленин” началась 19 августа 1960 г. и продолжалась 3 месяца и 10 дней. Ледокол прошел 10 тысяч миль, проведя 92 судна. В 1970 г. атомоход “Ленин” возглавил эксперимент по продлению навигации в Арктики, в котором участвовало несколько ледоколов. Это дало начало продлению перевозок в Карском море, которые вскоре стали круглогодичными. За большой вклад в обеспечение арктических перевозок и использование атомной энергии в мирных целях 10.04.1974 г. ледокол награжден орденом Ленина. В апреле 1976 г. состоялся первый рейс ледокола “Ленин” вместе с теплоходом “Павел Пономарев” к берегам полуострова Ямал по доставке грузов разведчикам нефти и газа. В 1989 г. ледокол “Ленин” совершил свой последний рейс в Арктику. За 30 лет ледокол прошел 650 000 миль. 5.05.2009 г. ледокол поставлен на вечную стоянку в Мурманске.

Ледокол «Арктика» стал первым в серии из шести атомных ледоколов проекта 10520 (“Арктика”, “Сибирь”, “Россия”, “Советский Союз”, “Ямал”, “50 лет

Победы”). Строительство этих ледоколов началось в 1972 г., а завершилось в 2007 г. Их главные задачи – обслуживание Северного морского пути, а также проведение различных экспедиций в Арктике. Атомоход “Арктика” был заложен 3 июля 1971 г. на Балтийском заводе в Ленинграде, спущен на воду 26 декабря 1972 г. и 25 апреля 1975 г. принят в эксплуатацию. Основные технические данные – водоизмещение 23 460 т, длина 148 м, ширина 30 м, осадка 11 м, силовая установка – 2 ядерных реактора по 75 000 л. с., скорость 20,8 узлов (во льду толщиной 2 м – до 3 узлов), экипаж 115 чел. 1 мая 1975 г. атомный ледокол “Арктика” прибыл в порт приписки Мурманск. 7 мая судно вышло на испытания к устью Енисея. С 1977 г. ледокол принимает участие в зимних плаваниях к полуострову Ямал для проводки судов снабжения газовиков. Историческим событием в истории освоения Арктики и в мировом мореплавании стал поход атомного ледокола к Северному полюсу, задачей которого являлось определение возможностей атомных ледоколов осуществлять высокоширотное плавание. 11 августа “Арктика” обогнул архипелаг Новая Земля, достигнув меридиана 130° и взял курс на Северный полюс. Несмотря на сложную ледовую обстановку, движение осуществлялось с опережением графика. Разведку маршрута обеспечивал самолет Ил-14. 17 августа 1977 г. в 4 часа утра, завершив трудное плавание сквозь паковые льды, ледокол “Арктика” достиг вершины планеты. За 7 суток и 8 часов он прошел 2528 миль. Впервые в истории человечества надводное судно достигло Северного полюса Земли, где был водружен Государственный флаг СССР. На льду состоялся митинг. Исторический поход завершился в Мурманске 23 августа. Ледокол был награжден орденом Октябрьской Революции. В последующие 15 лет ледокол работал в Арктике, обеспечивая сообщение на всей трассе Северного морского пути, пройдя при этом 600 000 миль. В 1998 г. “Арктика” впервые осуществила проводку через Северный полюс судна “Поларштерн”. В 2005 г. он прошел миллионную милю со дня ввода в строй. В 2008 г. ледокол “Арктика” выведен из эксплуатации.

В настоящее время навигацию в Арктике обеспечивают четыре атомных ледокола – “Таймыр”, “Вайгач”, “50 лет Победы” и “Ямал”. Кроме них работает 20 дизель-электрических ледоколов. Восстановление активного судоходства на Северном морском пути требует увеличения числа атомных ледоколов. Значение ледоколов возрастает в условиях обострившейся международной конкуренции в борьбе за ресурсы арктического шельфа.

МУЖЕСТВО И ГЕРОИЗМ РОБЕРТА СКОТТА

М.И. Колодная

Научный руководитель профессор О.А. Пасько

*Национальный исследовательский Томский политехнический университет,
г. Томск, Россия*

Арктика – суровый и неизведанный край, отторгающий человека в своих экстремальных условиях. От первооткрывателей Арктики потребовались мужество, сила духа, воля, устремленность к неизведанному, стремления открыть человечеству эту загадочную и опасную землю – Арктику. Это были сильные и смелые люди и среди них выдающийся исследователь Арктики – Роберт Скотт.