

АРКТИКА И АТОМ

Владимир Блинов



Nuclear power
and the Arctic

В августе 1990 года впервые в истории арктических путешествий атомоход "Россия" доставил на Северный полюс иностранных туристов. В последующие годы эти рейсы стали регулярно осуществлять по 2-3 раза за летний сезон атомоходы "Советский Союз" и "Ямал". К августу 2002 года уже 41 раз корабли пяти стран побывали на Северном полюсе.

Такова новая, во многом коммерческая реальность плаваний в арктических льдах, пришедшая на смену героике и романтике былых десятилетий. И все же. Разве затем создавались, совершенствовались в изнурительных баталиях со льдами атомные богатыри, чтобы теперь возить туристов? Не слишком ли ничтожна нынешняя плата за усилия наших предшественников? Как говорят, вопросы остаются. С техникой, преодолевающей громаду льдов, мы сумели разобраться. Но чтобы понять настоящее, прежде надо понять прошлое.

Со словом "история" гражданский атомный флот России еще как-то не очень гармонирует. Жив-здоров, слава богу, академик Николай Хлопкин, стоявший у истоков создания первого атомного ледокола. Да и у многих моряков Мурманского морского пароходства, поныне плавающих в Арктике, есть в трудовых книжках запись: атомный ледокол "Ленин".

Если вам доведется побывать на борту атомохода, мимо этой фотографии никак не пройдет – посреди Кольского залива движутся навстречу друг другу ледоколы "Ленин" и "Ермак". Последний называют дедушкой русского ледокольного флота, хотя по справедливости отметим: с него в начале века берет отсчет мировая история ледоколостроения. Старенький паровичок, ходивший на угле, незаслуженно порезали на металл в середине 60-х годов, хотя не будь его, любимого детища адмирала С.О. Макарова, вряд ли заладилась судьба первенца атомного флота и его

младших братьев. И ведь намеревался адмирал дойти на "Ермаке" до Северного полюса. Да что ледокол. В приполюсные районы на заре века стремились парусно-моторные шхуны "Геркулес", "Святой Фока", "Святая Анна"... Так уж устроен человек: в дерзких своих замыслах и устремлениях опережает время, не жалея собственной жизни. А получилось, в пределах одного века все поворотные достижения цивилизации в части мореплавания прошли испытание Арктикой – от энергии ветра к энергии пара и до энергии атома. Только в сооружении ледокола "Ленин" участвовало около пятисот предприятий, а во главе проекта стояли всемирно признанные ученые академики И.В. Курчатов и А.П. Александров. И все же не столько ради мирового престижа была сконцентрирована огромная энергия ума и воли людей. Как ни покажется удивительным, знаменитое, уже веками отделенное от нас пророчество Ломоносова о могуществе России, которая будет прирастать Сибирью и морями ледовитыми, послужило основанием и для создания атомного ледокольного флота.

Сейчас много спорят, стоило ли с нашим российским размахом осваивать Север, возводя десятки городов и поселков на арктическом побережье, мало пригодном для цивилизованной жизни. Говорят о необходимости убрать оседлого человека с Севера, внедрять вахтовый метод... Но прошлое не вернешь, не переделаешь, его можно критиковать, но гораздо полезнее извлекать из него уроки ради будущего.

Никто в предвоенные годы не мог предположить, какие ледоколы способны обеспечить стабильную круглогодовую работу на Северном морском пути, но уже становилось очевидно: Арктика станет доступной, если произойдет научно-технический прорыв, качественно меняющий стратегию и тактику ледового плавания.

За первые шесть навигаций, каждая из которых продолжалась более ста суток, была подтверждена проектная автономность плавания атомохода "Ленин" на одной загрузке ядерного топлива. И что, пожалуй, самое важное, ни в эти годы, ни в последующие на судне не было ни одного радиационного инцидента, который представлял бы угрозу экипажу и окружающей среде. Не случилось подобных событий и на атомных ледоколах второго, третьего поколения и атомном лихтеровозе-контейнеровозе "Севморпуть".

Техническая сторона дела не замедлила отразиться на результатах нового этапа освоения Арктики. Перечислить все достигнутое на протяжении нескольких десятилетий в одной статье просто невозможно, а потому вспомним лишь некоторые наиболее значительные вехи.

1961 год, октябрь. Высадка с борта атомохода "Ленин" на льдину в районе острова Врангеля дрейфующей станции "Северный полюс-10".

1970 год. Начиная с 1970 года навигационный период в Арктике был продлен с 5 до 10 месяцев. Объем перевозок грузов в зимний период увеличился в 36 раз.

1971 год, май. Высокоширотный рейс, севернее всех островов Евразии, атомохода "Ленин", осуществившего проводку из Мурманска на Дальний Восток ледокола "Владивосток". Через 7 лет аналогичным путем атомоход "Сибирь" уже проведет транспортное судно "Капитан Мышевский".

1977 год. 17 августа атомоход "Арктика" впервые в надводном плавании достиг географической точки Северного полюса. (Руков. экспедиции Т.Б. Гуженко, капитан Ю.С. Кучиев)

1978 год. 1 мая состоялся необычайно ранний приход в Дудинку каравана судов под проводкой атомных ледоколов "Сибирь", "Ленин" и ледокола "Капитан Сорокин". Положено начало круглогодичному плаванию на трассе Мурманск – Дудинка для обеспечения грузоперевозок Норильского комбината.

В 1983-м и в 1994 году в аномально тяжелой ледовой обстановке атомоходы "Арктика", "Россия" и "Ямал" обеспечивали доставку жителям арктического побережья товаров и грузов для их жизнедеятельности.

1987 год. Состоялся высокоширотный рейс атомного ледокола "Сибирь" с беспрецедентной в истории арктического мореплавания многоцелевой научной экспедицией. Снят с дрейфующей льдины состав научной станции СП-27, открыта станция СП-29, атомоход достиг Северного полюса с научными целями.

Начиная с 1977 года почти весь завоз грузов в восточный район Арктики с запада был поручен Мурманскому морскому пароходству. Задачи про-



First commercial journey of ice-breaker "Rossiya" to the North Pole, August 1990

мысленно-экономического освоения Крайнего Севера России с годами меняются. Сегодня основной упор делается на освоение прибрежных и шельфовых месторождений нефти и газа. Ископаемые богатства здесь настолько велики, что их называют природной кладовой планеты. Но чтобы обеспечить их вывоз, необходимо мощное ледокольное обеспечение.

Таковы некоторые итоги. У России, располагающей наибольшим по протяженности в мире арктическим побережьем, не было иного выбора при освоении богатых природных кладовых, как создать и вывести на трассы Северного морского пути флот, способный противостоять самой суровой стихии на планете. Почти сорок пять лет его стабильной эксплуатации подтвердили, что данная стратегия себя полностью оправдывает.

Cosmonaut Yuri Gagarin and Yuri Kuchiyeu, captain of atomic-powered "Arktika"

