

Антарктида – это загадочный шестой континент нашей планеты с ледяным куполом на южном полюсе. Впервые я попал на него в 1978 году в составе 23-ей Советской Антарктической Экспедиции (САЭ). За свои семьдесят с лишним лет я побывал во многих странах на разных континентах, но отчетливей всего воспоминания сохранились о детских годах и годах, проведённых в Антарктиде на полюсе холода, на внутриконтинентальной станции «Восток».

Первая моя экспедиция описана в журнале «На русских просторах» (№№ 9, 10 2013 г.). Отзимовал я хорошо, живым и здоровым вернулся в родной Ленинград. Думал, что побывал в Антарктиде, посмотрел и достаточно. Продолжил работу на заводе «Русский дизель».

Но 15 октября 1980 г. мне позвонил Владимир Ширшов, начальник технического отдела Института Арктики и Антарктики (ААНИИ) и попросил приехать в институт. Он сказал, что в автомобильной аварии повредил ногу сотрудник, который должен отправляться в экспедицию на станцию «Восток» начальником дизельной электростанции (ДЭС). Лечение займет не менее двух-трёх месяцев. Двадцать шестая экспедиция была сформирована. Отправление назначено на 27-ое октября. Мне предложили в силу форс-мажорных обстоятельств снова отправиться в Антарктиду.

За неделю решил все вопросы с увольнением по переводу в ААНИИ. Получил климатическую одежду на складе, и 27 октября 1980 г., попрощавшись с женой и дочками, прибыл на Витебский вокзал. В Одессе сели на теплоход «Башкирия». В одной каюте со

многие были электрик Владимир Дорофеев, зимовавший на станции «Восток» в 23-ю САЭ, и механик-водитель Костя Уткин, который впервые шёл на зимовку. Мы поздоровались, познакомились.

После проверки паспортов пограничниками мы вышли на палубу. Теплоход дал прощальный гудок. На этот раз пошли по Средиземному морю в Атлантический океан. На Канарских островах забункеровались водой и топливом, все погуляли, попили пива и снова сели на корабль. С Канарских островов взяли курс на Южную Америку, в порт Бразилии – Ресифи. При пересечении экватора прошёл традиционный обряд – праздник Нептуна, о котором я писал в журнале «На русских просторах» № 9. В Ресифи бункеровались два дня. Посмотрели город. Удивило, что через пустые каналы, напоминающие русла рек, были перекинуты мосты. Когда мы возвращались в полдень на корабль, попали под тропический ливень, и, пока мы стояли под навесом у одного из зданий, эти русла наполнились водой. Через сорок минут дождь прекратился, вода медленно начала убывать, и через пару часов каналы снова стали сухими.

Следующим пунктом захода теплохода был крупный порт Монтевидео – столица Уругвая. Там мы тоже вышли в город и зашли в магазины одежды. Продавцы свободно говорили на русском языке. Оказалось, что после революции 1917 года туда уехало много русских эмигрантов. Сидевший на одной из скамеек старичок, услышав русскую речь, заговорил с нами, и, узнав, что мы из Ленинграда, заплакал.

Далее бункеровались водой на Фолклендских островах, принадлежавших Британии. Недавно Фолкленды самоопределились и вошли в состав Аргентины. В бухте располагалась база бывшей китобойной флотилии и перерабатывающий завод. Стояли небольшие аккуратные домики для жилья рабочих, небольшая кирха. В верхней части располагалось озеро с водой, стекающей вниз в бухту. У самой кромки воды на берегу грелись на солнышке огромные морские слоны, которые знали, наверное, что охота на них запрещена.

Снова пошли на юг, теперь уже на станцию «Беллинсгаузен» – самую «тёплую» антарктическую станцию, расположенную в самой северной части западной Антарктиды у пролива Дрейка. На моторном боте подошли к берегу. Невдалеке была расположена метеостанция Аргентины. На берегу лежали тюлени, котики, расхаживали пингвины, которых почему-то называли полицейскими, наверное, за их полосатый окрас. Высадив новую смену полярни-

ков и забрав отзимовавших, направились вдоль берегов по Южному океану к антарктической станции «Молодёжная». Начали попадаться по пути большие айсберги. На палубе стало холодно, все оделись в тёплую одежду. Шестого декабря на траверсе станции «Молодёжная» встретились с танкером «Наварин» и забункировались топливом. Высадили вертолёт на станцию новую смену и смену сезонного состава и забрали отзимовавшую смену полярников. Из-за сильных ветров на станции, до которой было примерно километров пятьдесят, пришлось задержаться на целую неделю. По окончании смены полярников направились дальше к станции – обсерватории «Мирный», расположенной на берегу моря Дейвиса. Аккуратно лавируя между айсбергами, теплоход «Башкирия» подошёл к припаю (однолетний лёд толщиной до 2-х метров). Затаяв якоря на лёд, матросы пришвартовали теплоход к кромке припая на временную стоянку. Спустили трап, мы вышли на лёд.

Невдалеке стояла стайка королевских пингвинов. Грациозно подняв головы, они гордо обозревали всё вокруг. Рядом находились небольшие шустрые пингвины Адели, которые бегали друг за другом, как малыши в детском саду. На палубе в районе бассейна команда «Башкирии» соорудила из деревянных брусьев и досок посадочную площадку. На следующий день 2-го января 1981 г. нас начали вертолётными высаживать на берег у сопки «Комсомольская» антарктической станции-обсерватории «Мирный». Погода стояла солнечная, тёплая, градусов на 5–10 ниже нуля, просто весенняя по ленинградским меркам. Расположились



в старых домиках станции, так сильно занесённых снегом, что забирались туда через люки в крыше. В домиках было тепло и тихо.

Как начальник дизельной электростанции, я осмотрел электростанцию, расположенную на сваях у самого края скалистого берега. В помещении дизельной электростанции стояли новенькие дизель-генераторы Ленинградского завода «Звезда» мощностью 500 кВт. От электростанции шла эстакада с электрокабелями к жилым корпусам и лабораториям, расположенным на скалах сопки Комсомольская на расстоянии около километра. На следующий день по трансляции услышали объявление: «Всем прибывшим восточникам собраться в кают-компанию».

Начальник станции Семёнов объявил: «Завтра полетит первый борт и заберёт пять человек. Первым бортом полетят начальник ДЭС Шевляков М.В., механик-водитель Костя Уткин, два аэролога и я. Следующим бортом полетят радист Геллер, магнитолог Корнапелев, метеоролог Кочергин и два космика. Затем вылетают врачи, повар, буровой отряд. Руководить отправкой будет Эдуард Загривный. Отправкой грузов самолётами будет заниматься электрик ДЭС Владимир Дорофеев. Очерёдность отправки грузов я буду сообщать радиogramмами».

Пятого января «мирненское такси» – маленькая броневая машина пехоты на гусеничном ходу – подвезла нашу пятёрку к аэродрому. Самолёт ИЛ-14 был подготовлен к полёту. У штурвала сидел выдавший виды, как на северном полюсе, так и на южном, сам командир отряда Кравченко. В первый рейс на «Восток» в этом сезоне он решил лететь сам. Забрались в салон, разместились со своими мешками, уже наполовину похудевшими – климатическая одежда переключалась на наши плечи и ноги. Самолёт развернулся и взял курс на станцию «Восток». Через три с половиной часа в иллюминатор я увидел знакомую картину: домики станции «Восток» и мысленно с ним поздоровался.

Встречающие нас полярники радостно махали руками. После приземления, не выбираясь из кабины, Кравченко развернул самолёт и отправился обратно в «Мирный».

Знакомая картина, оставленная два года назад, снова предстала перед глазами. Буровая, дом геофизиков с огромным шаром (антенной) на крыше, кают-компания, новый дом науки, построенный нами в 23-ю САЭ. Памятник АТТ на пьедестале, здание родной моей ДЭС уже с пристройкой, пристроенной тоже нами, стояло на месте с уже вившимися из двух труб струйками дыма. На тяжёлом артиллерийском тягаче (АТТ) подъехали к своим домам. Мы с водителем Костей Уткиным зашли в пристройку к ДЭС – два тёплых балка для механиков с входом прямо в машинное отделение. Начальник ДЭС – инженер из Лен. НИИ дизелестроения Николай Максимов встретил нас и разместил на теперь уже наши места. Начались распросы. Пришлось долго рассказывать. Начала побаливать голова от высоты и недостатка кислорода. Николай налил нам по пятьдесят граммов спирта, разведённого водой, чтобы не так болела голова.

Через пару часов я осмотрел ДЭС: всё знакомо до последнего винтика, вышел, осмотрел технику, зашёл на буровую, в домик аэрологов, дом науки и в кают-компанию. Уже начался ужин, отзимовавшие полярники интересовались Олимпиадой. Подробно

всё рассказал и особо остановился на закрытии. Когда символ Олимпиады – медведь Миша медленно стал улетать вверх под мелодию песни Пахмутовой, у многих стояли слезы в глазах. Так было жаль расставаться.

Особенно всем интересовался метр экспедиций, как в Арктику, так и в Антарктику, начальник станции Арнольд Будрецкий. После ужина началась передача дел новой смене. Николай принёс акты передачи материальных ценностей на подпись.

На следующий день (условно, потому что солнце светило в это время в Антарктиде круглые сутки) прилетели два борта, с ними все наша смена, кроме Володи Дорофеева. До 8 января все полярники 25-ой экспедиции вылетели в «Мирный». Начальник станции «Восток» дал радиogramмы всем полярным станциям Антарктиды, как советским, так и иностранным, что Советская 26-ая антарктическая экспедиция на станции «Восток» начала свою работу. Прилетали самолеты в основном с продуктами, мы их разгружали и складывали в продуктовый балок и на склад в кают-компани. 15 февраля 1981г. прилетел последний борт, с которым прилетел мой электрик ДЭС Володя Дорофеев, и улетели со станции отзимовавший буровик Родионов и писатель-корреспондент газеты «Смена» Владимир Стругацкий, не раз зимовавший на северных дрейфующих станциях и много раз побывавший в походах на судах арктического плавания, автор книг: «По океану на айсберге», «Блуждающий спутник океана», «Впереди – ледовая разведка», «К полюсам земли», «Подвиг на полюсе холода», посвящённых советским и русским полярным исследователям.

Началась повседневная жизнь на станции. У всех полярников новой смены практически продолжались те же наблюдения, что и в предыдущей. Моя вторая зимовка мне показалась намного легче, чем первая в 23-ью САЭ. Мы, работники ДЭС, занимались обеспечением станции теплом и светом: работали два дизель-генератора, электроэнергии хватало для нормальной жизнедеятельности, без перебоев работал камбуз, бесперебойно мы снабжали водой баню и кают-компанию. Все дома обогревались горячей водой от радиаторов, т.е. с каждым годом жизнь полярников на станции становилась комфортней.

Вся деятельность полярников станции «Восток» в повседневной жизни описана мной в журнале «На русских просторах» в выпуске № 10.

Особо надо отметить буровиков, пробивающихся в толщу льда континента. Однажды при переходе с работающего дизель-гене-

ратора, обеспечивающего электроэнергией бытовые нужды и буровую установку, на другой резервный для технической профилактики, резервный внезапно остановился, пришлось переходить на только что остановившийся. В результате прошло около двух минут обесточивания линии электропередачи. В это время саряд Эдуарда Загривного был на глубине 1600 м. Задержись перебой с электропитанием ещё на минут 10–15, и снаряд мог замёрзнуть во льду, а это – катастрофа – впустую уйдут несколько лет бурения.

После вахты я пошёл к Эдуарду и высказал свои сомнения. Он ответил, что у них есть свой движок с генератором на 16 кВт, и что его можно запустить в работу. Я заметил, что на это уйдёт несколько минут, а то и час времени, а надо сделать так, чтобы напряжение от него получить в течение 2–5-ти минут. Объединив усилия Эдуарда, Валерия Шашкина, мы подключили этот дизель к горячей системе отопления, идущей от основной ДЭС. Сделали систему включения стартера от аккумуляторной батареи, и при отключении основного питания дизелёк можно было запускать за пару минут. Сделали, опробовали, и вся эта система заработала. Правда, в нашу зимовку использовать дизелёк необходимости не было, зато в следующую 27-ую САЭ он сыграл огромную роль в жизни зимующих на станции полярников.

Пошёл июнь месяц, подошла середина зимовки. По традиции организовали праздник посвящения в полярники. Был накрыт стол, сервирован, как в ресторане. Пришёл эстрадный оркестр в следующем составе: баян-врач Базылев, гитара – магнитолог Корнопелев, балалайка – буровик Шашкин и барабан – радист Геллер, а также «певица», постоянно присутствующая на станции «Восток».

Облачили в наряд Бога Зевса инженера буровой установки Юрия Зеленцова, как самого внушительного и авторитетного полярника, врача Хмелькова нарядили в наряд богини Геры. Певицу установили на пьедестал у стены в наряде бикини. Под громкие звуки оркестра впервые участвовавшие в экспедиции зимовщики, прибывшие на станцию «Восток», должны были подойти к эстрадной певице и подобрать ей бюстгальтер из лежавших рядом на тумбочке. Они были вырезаны из бумаги, раскрашены, и были, разумеется, разных размеров. Проделав такую процедуру, смущённый товарищ отходил в сторону. Ну, а бывшие волки-полярники с комментариями оценивали его вкус, и естественно потом выставлялась положительная оценка. После этого полярника отправляли к богам на посвящение. Преклонив левое колено и по-

ложив правую руку на грудь в районе сердца, зимовщик представал перед богами. Зевс огромным мечом делал укол в правое плечо зимовщика и, посоветовавшись на месте с богиней Герой, разрешал коленапреклонённому встать. Затем брал из рук богини Геры заготовленную грамоту и громогласно произносил: «Житель Земли Российской, пересекший Южный полярный круг, пробившийся в Центральную Антарктиду на полюс холода планеты – станцию «Восток» с широтой 78° 27'S долготой 0° 52'E на высоте 3488 метров над уровнем моря при температуре минус 88,7°С – принял сего дня 22-ого июня 1981 г. исторический обряд посвящения в полярники. С сей даты является членом славной семьи советских полярников». Это свидетельство за подписью богов Зевса, Геры и начальника станции Семёнова вручалось новому полярнику под громкие аплодисменты и музыку ансамбля. После этого богиня Гера подносила на золотом подносе из фанеры и льда стакан пунша, приготовленного поваром из спирта, апельсинового сока и куска льда, приговаривая при этом: «Пей до дна!». Вот такие забавные процедуры, придуманные самими полярниками, скрашивали суровые будни зимовщиков в тёмную длинную полярную ночь на станции «Восток» в Антарктиде.

После этого ужина наша зимовка пошла на убыль. Конечно, отмечали дни рождения и наши советские праздники. Особую радость принесло появление солнца на горизонте, которое оповестило о конце полярной ночи, а также прибытие санно-гусеничного поезда из «Мирного». Это событие восприняли с ликованием. Встречали походников с хлебом-солью и с чаркой водки. Обнимались, радовались, поздравляли с успешным прибытием. Мыли их в бане, а вечером накрывали праздничный стол. Разгружали грузы, соляровое топливо (300 тонн), оборудование, запчасти, муку и сахар, брикеты замороженного мяса. Через четыре дня отдохнувшие походники, забрав пустые цистерны из-под топлива и керны льда от буровиков, ушли обратно в «Мирный». До окончания зимовки оставалось не более месяца. Каждый специалист начал готовить отчёт о проделанной работе по своей программе.

22 декабря буровики отмечают свой профессиональный день. Пригласили на буровую, угостили древнейшим напитком, которому несколько тысяч лет, поднесли стаканчик со спиртом и кусочек многотысячелетнего льда. Опустил кусочек в стаканчик, и от него пошли пузырьки воздуха. Завораживающая картина поразила меня. Я выпил пару глотков пунша со льдом с глубины тысяча шестьсот метров. Подошёл к концу декабрь, стали с нетерпением

ждать прилёта самолетов, а с ними и новой смены, которая на т/х «Башкирия» уже подошла к «Мирному». С последней бутылкой шампанского встретили новый 1982-ой год. Мешки практически уже упакованы. И вот долгожданный ИЛ-14 4 января 1982 г. появился в небе над станцией. На АТТ Костя с аэрологами и метеорологами поехали встречать прилетевших.

Первым бортом прибыл начальник станции новой смены Астахов Пётр Григорьевич, начальник ДЭС Алексей Карпенко, механик-водитель Сергей Касьянов, аэрологи и метеоролог.

Я встретил Карпенко, помог затащить его вещи в свою каюту, а также вещи механика-водителя Касьянова. Попросил их не выходить, прилечь и отдохнуть. В течение двух дней передал Алексею ДЭС, рассказал ему о работе дизелей, где что находится, и через пару дней нас – пятерых отзимовавших полярников – принял на борт Ил-14. Моторы взревели, самолёт развернулся и, взлетев, взял курс на «Мирный». Прощай станция «Восток»!

В «Мирном» было теплее и дышалось легко. Оттуда нас вместе с отзимовавшими полярниками «Мирного» вертолётами доставили на т/х «Башкирия», где «восточников», отзимовавших в более тяжёлых условиях, разместили в каютах 1-ого класса. По громкоговорящей связи капитан объявил: «Внимание участников антарктической экспедиции! Теплоход «Башкирия» успешно завершил работы у берегов шестого континента. Мы направляемся домой. Наш маршрут пройдет по ревушим сороковым широтам Южного океана, вдоль западных берегов Африки, на Канары, по Средиземному и Черному морям, в родной порт Одессу. Это около месяца пути».

## Домой

Мы стояли на палубе. Со мной рядом стоял врач с «Мирного» Владимир Ганджа, побывавший в антарктическом походе вглубь ледяного материка, и перенесший трудности этого похода. Он посмотрел на остров Буромского, на котором стоят оцинкованные гробы погибших полярных исследователей, и грустно произнёс: «Прощай, море Дейвиса, прощай, Антарктида!».

В это время сухогруз «Пионер Эстонии» у припая возле «Мирного» выгружал грузы, так необходимые для зимовщиков станции «Восток» и обсерватории «Мирный». Стрелами выгружали грузы на припай. Подцепляя на подвеску вертолёта груз, матросы почувствовали подъём льда, пошли трещины. Только подцепили

поддон с последним грузом, как лёд начал торошиться. Стрелой подняли матросов на борт. Срочно стали отходить, лавируя между расходившимися айсбергами, а на месте стоянки сухогруза стали вздыматься глыбы льда, толщиной до двух метров. Выйдя на чистую воду, капитан сухогруза получил радиограмму: «Срочно идти к рыболовному траулеру «Калитва», забрать больного матроса-рыбака на борт и доставить его в море Дейвиса к обсерватории «Мирный». Рыболовному траулеру самому в этих льдах не пробиться. Встретившись у берега Правды, корабли не могли подойти друг к другу в такую качку – можно было порвать борта или сделать пробоину. С третьей попытки набросили бросательный конец на палубу траулера. Вытащили туда длинный швартовой конец, закрепили носилки, и по воздуху лебёдкой переправили больного на сухогруз «Пионер Эстонии». Больного перенесли в судовой лазарет. Судовой врач осмотрел раны и сказал, что нужна срочная операция. Отправили радиограмму в «Мирный»: «Готовьте операционный стол. У больного начинается гангрена». «Башкирия» прибавила ход, но подойти к припаю не удалось из-за ухудшения погоды. В это время операционную готовили в обсерватории «Мирный». Старший врач «Мирного» Виктор Кустов подготовил препараты для анестезии. Виктор был опытным анестезиологом, так как в Ленинграде он работал в институте травматологии и анестезии. Здесь же находились только что отзимовавший на станции «Восток» врач-кардиолог Алексей Емельчнов, готовившийся пойти в поход вглубь континента, и хирург Ленинградской клинической больницы № 22 Юрий Шилов, прибывший на зимовку в «Мирный». Вертолёт с палубы «Башкирии» забрали доктора Ганджу и отправили в «Мирный». Устроили небольшой консилиум по проведению операции при таких травмах.

Тем временем сухогруз «Пионер Эстонии» подходил к припаю обсерватории «Мирный». Близко подойти не удалось из-за штормовой погоды. Вертолёт из «Мирного» полетел навстречу «Пионеру Эстонии» и кружил, пока сухогруз не врубился в припай. Командир Владимир Воробьёв посадил вертолёт на лед, не выключая двигателей, чтобы – неровен час – не провалиться под лёд; там глубина больше километра. Появилась стрела «Пионера Эстонии». «Только осторожней!» – закричал старпом. Плот с носилками и больным опустили на лёд. Тут же подбежали врачи и быстро погрузили его в вертолёт. Захлопнулась дверь, вертолёт направился в «Мирный». Наш теплоход на расстоянии примерно в полтора километра дрейфовал около суток, пока в «Мирном»

оказывали помощь больному сменному мастеру добычи рыбы Сергею Галкину. И вот по громкой связи объявили: «Судовой команде приготовиться принять вертолёт с больным на борту». Через несколько минут вертолёт завис над кормовой площадкой и сел. Вышел доктор Ганжа, затем осторожно вытащили носилки с больным и понесли в судовой лазарет. Вертолёт взлетел, а наша «Башкирия» полным ходом пошла к берегам Африки.

Врач Ганжа ежедневно по несколько раз ходил в лазарет и с судовым врачом осматривал больного. Через несколько дней сообщил, что у больного на левой ноге на большом пальце началась гангрена и необходима клиническая помощь. Доложили об этом капитану. До ближайшего порта Кейптаун было около суток хода. У нас тогда с ЮАР не было дипломатических отношений из-за апартеида в ЮАР, и заход нашим судам был запрещён. Но, так как на нашем корабле находился больной, то в соответствии с международной конвенцией врачей нам можно было зайти в порт любой страны для оказания помощи больному. Подняв флаг, означающий, что на борту больной, т/х «Башкирия» вошёл в порт. Меня поразило, что нас никто не встречал. А когда до причала оставалось двадцать пять метров, подъехала машина, высадила матросов у одного кнехта, затем у второго для приема швартовых. Палубные матросы с т/х «Башкирия» бросили лини на причал, их подхватили матросы на причале и, вытащив швартовые концы, надели их на кнехты. Затем сели в машины и уехали.

Остальное было делом капитана. Только мы спустили трап, подъехала карета скорой помощи. Вынесли больного, и Ганжа поехал вместе с ним в госпиталь. По возвращении Ганжи расспросили его, как устроили больного. «Блеск! – ответил он. – Одноместная палата, холодильник, телевизор, душ, туалет, стол, телефон, письменные принадлежности, халат, тапочки». И добавил: «Между нами говоря, мальчики, у нас такого нет. Ну, только если для работников ЦК».

Забункеровались водой и топливом (ни одной капли топлива не пролилось на причал), затарились свежими овощами и фруктами и отбыли в Атлантический океан. Следующий заход в Сенегал – в страну, вступившую на социалистический путь развития. На берег не выходили. Там забункеровались водой и топливом. Во время бункеровки вода и топливо из рваных шлангов лилось рекой, и всё это с причала в бухту. По сравнению с бункеровкой в ЮАР – разница значительная. Дальнейший путь на Канары, затем через Средиземное море в Стамбул.

В Стамбуле многое произвело большое впечатление: висячий мост, соединяющий Европу и Азию, Голубая мечеть с музеем ковров, до дыр пробитых коленями, сидевших на них мусульман во время молитвы, Софийский собор и Дворец султана, куда нас, однако, не пустили.

Последний переход, и вот мы утром 22 февраля 1982 г. пришвартовались в родном порту Одесса. Высадились, получили паспорт и посадочные талоны на поезд в Ленинград. Прибыли на Витебский вокзал, где опять была встреча с родными, полная восторгов и слёз радости.

\* \* \*

Неожиданно рано утром 14 апреля 1982 г. раздался тревожный телефонный звонок, и я услышал: «Михаил Васильевич, приезжайте, пожалуйста, в технический отдел института Арктики и Антарктики». По дороге в институт всё время мучился в догадках, что случилось.

В техническом отделе за столом, обняв голову руками, сидел начальник отдела Владимир Ширшов.

– Михаил Васильевич, у нас беда. Сгорела ДЭС на станции «Восток».

Эти слова сразили меня как молния. Я, как стоял, так и упал на стул; всё старался выговорить: «К..ка..как?».

– Сслучился пожар. Вчера получили радиogramму со станции «Восток». Погиб при пожаре сменивший вас на станции Алексей Карпенко. Как можно помочь восточникам? Самолётом туда уже не долетишь, мороз, темно, взлётная полоса не работает, да и лыжи не скользят. Сбрасывать груз на парашютах опасно, так как он может упасть на дом, а если упадёт в стороне, то как его доставить на станцию?

– Но там мы с Эдуардом Загривным, руководителем группы буровиков, подготовили аварийный дизель-генератор мощностью 16 кВт. Это в условиях станции, где не хватает кислорода – 12 кВт электроэнергии.

– Но этого мало.

– Есть ещё двадцатикиловатный дизель-генератор частотой в 400 Гц, завезённый ещё в 23-ью САЭ. Он на эстакаде в семидесяти метрах от буровой. Если есть там хорошие электрики, его можно попытаться переделать на частоту 50 Гц, приемлемую для всех приборов и оборудования. Был отвезён туда же демонтированный из пристройки ДЭС дизель-генератор на 48 кВт в рабочем состоянии.

– Это мы передадим радиогаммой на станцию.

– Есть ещё печки-капельницы, работающие на соляровом топливе. Они находятся на буровой и под снегом в старом помещении ДЭС в пятидесяти метрах от новой станции.

Главное – есть топливо и продукты питания. В одном помещении можно прожить до весны, то есть до ноября месяца, а потом санно-гусеничным поездом можно доставить аварийную электроустановку из «Мирного». Да и на станцию «Восток», работающую в экстремальных условиях, надо подбирать людей более опытных.

– Мы и так стараемся это делать, смотрим на навыки, опыт работы, читаем характеристику, но в душу ведь каждому не заглянешь.

Поговорив и посокрушавшись о случившемся, я попрощался и вышел из института. Но мысли о станции «Восток» не покидали меня до тех пор, пока не возвратились со станции отзимовавшие в тяжелейших условиях участники 27-ой экспедиции.

\* \* \*

Что представляла собой ДЭС к 27-ой экспедиции?

Открытую и построенную из балков во 2-ую САЭ под руководством заслуженного полярника А.Ф. Трёшникова, Героя Социалистического Труда, директора ААНИИ, станцию «Восток» полностью занесло снегом, и было принято решение рядом построить новую станцию с большими домами на высоких сваях для продувки ветром, чтобы не задерживался снег. Строительство началось в 19-ую экспедицию и закончилось в 23-ю.

Из беседы с доктором технических наук Горного университета в Санкт-Петербурге, зимовавшего в 20-ю экспедицию, узнал, что на новую ДЭС, построенную в 20-ю экспедицию, были поставлены дизели Токмакского машиностроительного завода (Запорожская обл., Украина) мощностью 48 кВт, но они были не отработаны на заводе и через каждые 100 часов работы надо было менять втулки головных подшипников. Подсчитали, что запасных втулок хватит только на полгода. Пришлось самим пропиливать фрезой дополнительные канавки для лучшей смазки подшипника втулки. Это и спасло нас от беды. Моторесурс увеличился до пятисот часов. Но постоянные переборки двигателей вымотали механика Лазарева так, что он похудел за зимовку на 20 кг. В эту же зимовку провели отопление горячей водой от двигателей в кают-компанию и на буровую, и в балки, пристроенные к ДЭС для механиков, также была установлена снеготаялка. Сварили



ковш, ёмкость для воды изолировали пенопластом и установили под эстакаду пристройки к ДЭС. Здесь же установили лебёдку. А якорь из рамы дизель-генератора закопали в снег на расстоянии 25 метров, протянули трос, и снеготаялка с электрическими тенами начала подавать воду для нужд станции. Осталась в прошлом заготовка брусков снега для снеготаялки, наверное, самая тяжёлая работа на станции «Восток».

В ДЭС над пятикубовой ёмкостью с водой были устроены банька и тёплый туалет.

\* \* \*

В 23-ю экспедицию, когда я зимовал начальником ДЭС, строительный отряд построил большой современный дом для научных работ с радиостанцией. К кают-компани была пристроена банька, где расположился тёплый склад для продуктов и каюта начальника станции. К ДЭС была пристроена секция-отсек для двух ёмкостей дизельного топлива на 28 м<sup>3</sup> и пятикубовой – для масла. Это позволяло закачивать топливо один раз в два месяца вместо четырёх раз в месяц ранее, что в условиях станции очень трудоёмкий процесс. На ДЭС установили четвёртый дизель-генератор мощностью 75 кВт, был предусмотрен слив топлива из ёмкостей на улицу, устроена аккумуляторная для запуска дизелей и мастерская для ремонта и профилактики дизелей. К трубе, подающей воду на камбуз и в кают-компанию и в помещение ДЭС, был врезан пожарный кран, к которому присоединялся резиновый шланг длиной в 25 м с расплюснутым наконечником, рассеивающим струю воды. В случае пожара можно было включить насос, открыть кран

и направить струю воды в нужное место. На буровой был введён в строй резервный дизель-генератор на 16 кВт. Имелись также углекислотные огнетушители.

Вот так выглядела ДЭС на станции «Восток» к 27-ой САЭ, где было предусмотрено всё для борьбы с пожаром.

\* \* \*

Многие писатели говорили об удручающем моральном состоянии зимовщиков на станции «Восток». Полярник Лев Саватюгин в интервью корреспонденту Би-би-си на вопрос о моральной и психологической обстановке в коллективе отвечал, что некоторые люди сходили с ума и кончали жизнь самоубийством. Ничего подобного я за две зимовки не наблюдал, и вообще на станции «Восток» этого никогда не было. Моральная обстановка во время зимовок на «Востоке» была обычная, как в любом коллективе на Большой земле. Всё зависит от характера человека и того, как он оценивает окружающую обстановку, как относятся к выполнению поставленных перед ним задач. Многое зависит и от начальника, его умения сгладить конфликты, наладить хорошие отношения и психологический климат в коллективе. Вот несколько примеров, иллюстрирующих настрой и взаимоотношения полярников в мою бытность на станции.

В 23-ю экспедицию нам повезло: с нами зимовал строительный отряд, а строители – всегда люди весёлые. Начальником станции был Ананьев Владимир Анатольевич, спокойный, рассудительный, умудрённый жизненным опытом человек, не раз зимовавший на Северном Полюсе и в Антарктиде. В самом начале зимовки он вызвал меня к себе и говорит:

– Михаил, на тебя возложена большая ответственность. Если мы по каким-то причинам не передадим сводку, сорвём запуск зондов, или повар не вовремя обед приготовит, все переживут, но если что-нибудь случится с ДЭС – это катастрофа. Будь, пожалуйста, повнимательнее.

Этому наказу я и старался следовать. Один пример.

При понижении температуры в большом доме науки становилось прохладно, мощностей двух генераторов не хватало. Начальник станции Семёнов потребовал запустить третий дизель-генератор. Я ему ответил, что у нас не хватит топлива.

– А как же санно-гусенечный поезд к нам из «Мирного» идёт, где он топливо берёт?

– Они заранее развозят топливо по дистанции.

Он не поверил. Пришлось по формулам сделать выкладки и объяснить ему, какой у нас расход топлива, и сколько его у нас в наличии. Вот только когда показались дымки санно-гусеничного поезда, который вёз нам 300 тонн дизельного топлива, я запустил третий дизель-генератор.

\* \* \*

Обычно после середины зимовки наступала апатия. Трудней всего было врачам и астрономам – у них работы было меньше. Для тех, кто занят работой, время всегда бежит незаметно и быстро, скучать некогда.

Жизнь в Антарктиде – это обычная жизнь, как везде, но в более сложных и трудных условиях. Это условия, где нужны предельная концентрация внимания и безошибочное принятие решений, потому что Антарктида ошибок не прощает.

Вот, что рассказал по возвращению отзимовавший участник многострадальной 27-ой САЭ – радист Валерий Головин.

«Работа на станции в начале зимовки сложилась неудачно. Не все участники адаптировались к высокогорью, – высота над уровнем моря в районе станции около четырёх тысяч метров. Людям не хватает кислорода, давление ниже, воздух разряжённый. В начале февраля с признаками горной болезни был вывезен в «Мирный» механик ДЭС Юрий Астафьев. Затем слёг с такими же признаками болезни инженер Михаил Родин. Врачи долго боролись с болезнью Михаила. Он был подсоединён к дыхательному аппарату с кислородным баллоном. Но болезнь развивалась стремительно, начался отёк легких, и потребовалась срочная эвакуация. В это время температура воздуха на «Востоке» около 70<sup>0</sup>С. Самолёты не могут садиться уже при температуре ниже 60<sup>0</sup>С. Снег становится похожим на песок, и лыжи самолёта плохо скользят по полосе. А больному становилось всё хуже. О ситуации сообщили в ААНИИ и на станцию “Молодёжная”. Самолёты в это время на станции “Молодёжная” были уже законсервированы. Но один самолёт должен был лететь в Советский Союз. Пилот Кравченко, опытный полярный летчик, не раз летавший на станции “Северный Полюс”, а последнее время возглавлявший авиаотряд в Антарктиде, решил лететь за больным на станцию «Восток». Как он потом выразился, “шла борьба – жизнь за жизнь”. При полёте к станции Кравченко запросил температуру. Метеоролог Велло Парк немного слукавил и ответил, что – 60<sup>0</sup>С на полосе, хотя на самом деле температура была ниже. Кравченко попросил при-

вязать больного к носилкам, а конец оставить свободным, чтобы его можно было забросить в дверь самолёта. Носилки с больным должны были забирать на ходу. Больного подготовили и подвезли к взлётной полосе. Самолёт сел и с открытой дверью покатил по полосе, направляясь к больному. Приостановился буквально на несколько секунд, мы забросили конец в дверь и уже на ходу затолкали носилки. Самолёт развернулся и, медленно скользя, всё же взлетел в конце полосы. Больной Михаил был спасён!»

В разговоре с начальником бурового отряда Эдуардом Загривным, зимовавшим со мной в 26-ую САЭ, который оставался в сезон на полтора месяца и передавал буровую установку новому начальнику Борису Моисееву, выяснилось, что работа в коллективе на ДЭС с самого начала зимовки не задалась. Карпенко как-то не вписался в работу коллектива ДЭС. Это было видно по некорректным разговорам с коллегами в кают-компании, что-то у них не ладилось в отношениях; может быть повлияло и то, что со станции был вывезен заболевший механик Юрий Астафьев.

Вот, что рассказал участник 27-ой экспедиции, начальник бурового отряда Моисеев Борис Сергеевич.

«Беда пришла 12 апреля – как раз в День космонавтики. Пожар начался в три – четыре часа утра. Было темно – в это время темно почти круглые сутки, так как через десять дней начинается полярная ночь. Механик-дизелист Сергей Кузнецов проснулся в каюте и почувствовал запах дыма. Быстро оделся, вышел в тамбур и увидел, что угол пристройки ДЭС охвачен огнём. Он побежал в машинный зал, зашёл в электроцитовую, где вахтенный механик Сергей Касьянов записывал показания приборов в журнал и прокричал:

– Сергей, у нас пожар в пристройке! Беги, буди Алексея (начальника ДЭС) и хватай огнетушители, а я побегу к начальнику станции и радисту, чтобы оповестить всю станцию.

Начальник станции Астахов выглянул в окно и, увидев на углу пристройки пламя, начал быстро одеваться. Но на «Востоке» быстро надеть всю одежду не получается.

Зимовщики, поднятые с постели сообщением радиста, начали быстро одеваться и бежать к ДЭС. Пристройка и угол ДЭС были объаты пламенем. Кто-то из механиков уже подставил лестницу к стене пристройки. Я с Максимовым – доктором-физиологом, забрались на крышу. Другие ребята по цепочке начали подавать ведра со снегом, бросать лопатами снег на крышу, на горящий угол, но всё было бесполезно. Тающий снег шипел, выделяя пар, пламя

всё больше и больше разгоралось. В условиях станции «Восток» что-либо сделать быстро невозможно, так как от нехватки кислорода мучает одышка.

– Брезент, быстрее брезент! – крикнул я.

Кто-то из буровиков побежал за брезентом, который висел около входа в буровую. Притащили, забросили на крышу, надвинули на угол, но он стал сворачиваться от температуры и, быстро сторев, ничем не помог.

Сергей Кузнецов бросился на эстакаду к задней двери ДЭС, откуда затаскивали дизели в машинный зал. Там внутри возле двери находился пожарный кран. Но он только открыл дверь, как в лицо ударил едкий дым и, закрыв дверь, Сергей попятился назад, споткнулся, упал и сильно ушиб ногу. Касьянов бросился к входу со стороны кают-компания. Там недалеко находился насос, подающий воду в столовую и на ДЭС к пожарному шлангу. Но только открыл дверь, как в легкие ворвались тысячи удушающих болезненных иголок. "Как я закрыл дверь, не помню", – потом рассказывал он.

А на крыше всё ещё продолжали бороться с огнем. Я принимал вёдра со снегом. Аркадий Максимов бросал снег на огонь. Серёга-механик бросал принесённые из других домов углекислотные огнетушители в огонь, но ничего не помогало. Всё новые и новые порции огня вырывались из помещения ДЭС. Крыша от угла до середины ДЭС вдоль стены прогорела и начала оседать. Начальник станции Астахов приказал быстро всем спускаться с крыши.

Только спустились с крыши, как пламя охватило всю пристройку и всю крышу ДЭС. Загорелось топливо в расходных ёмкостях. Дима увидел, что огонь начал разгораться на трубе для закачки топлива от емкостей в ДЭС, проложенной ещё механиками ДЭС в 26-ую САЭ. Подставил лестницу, начал разбирать намотанный изоляционный материал. С невероятными усилиями содрал утеплитель с трубы на расстоянии одного метра. Такое расстояние огонь не преодолеет и не подберётся к емкостям. Так оно и вышло, огонь дошёл до разрыва и погас, сорвавшиеся обгорелые остатки от трубы упали на снег. Все стояли и смотрели на разбушевавшийся пожар, но ничего сделать уже не могли.

Вдруг Сергей Кузнецов с испугом проговорил:

– А где наш начальник? Кто видел Алексея?

Все переглянулись и посмотрели на пылающий ДЭС. Касьянов сказал:

– Последний раз я его видел в дизельной. Он побежал в щитовую и остановил дизель-генераторы.

Серёжа Кузнецов предложил:

– Давайте, я обяжусь веревкой, разобьем окно в щитовую, и я попробую его там найти. Но где взять веревку?

Метеоролог Миша Гусев, вспомнив, что видел моток верёвки в своём доме, бросился за ним. Серёжу обвязали вокруг тела веревкой, голову обмотали смоченным водой полотенцем, разбили локтиком окно в щитовой. Астахов спросил: «Какая верёвка? Пеньковая сгорит». – И вообще запретил это делать.

Все стояли и смотрели на полыхающую ДЭС. Температура воздуха 12 апреля была около 70<sup>0</sup>С ниже нуля. Но никто не ощущал холода то ли от пожара, то ли от усталости. Рядом с пылающей ДЭС на расстоянии пятнадцати метров стояли ёмкости с дизельным топливом. Это топливо было привезено санно-гусеничным поездом из «Мирного» для работы дизелей и техники. Если бы они вспыхнули, все замерзли бы. Спасло то, что дизельное топливо при морозе ниже 50<sup>0</sup>С загустевает и превращается в массу, похожую на вазелин, и до воспламенения его надо сильно нагреть.

А пламя всё бушевало, заревом освещая станцию. Горело дизельное топливо, которого в помещениях ДЭС было 28 тонн. Хорошо ещё, что ветер дул в сторону от цистерн с дизельным топливом. Пожар продолжался 2 дня. Снег вокруг станции почернел от копоти.

Астахов посмотрел на уставших полярников и произнес:

– А теперь быстро всем разойтись по своим домам, спустить воду из систем отопления, чтобы не полопались трубы и батареи. Всем одеться потеплее, взять необходимые вещи и собраться в уют-компани.

Начальник поступил мудро. Чтобы ни у кого не было криво-толков и разногласий, он обратился к собравшимся со словами: «Что будем делать?»

Первым высказался метеоролог Велло Парк: «Топливо есть, продукты есть – перезимуем. Ведь путешественники-покорители Южного Полюса в одних палатках преодолевали все трудности». Его поддержало большинство товарищей, но были и сомневающиеся, впервые прибывшие на работу в Антарктиду молодые полярники.

– Нам надо выжить! Помощи ждать неоткуда. Будет трудно, но мы отзимует до прихода санно-гусеничного поезда, который привезёт нам новую электростанцию, – сказал Астахов и обратился к повару. – Хлеб есть? Надо накормить людей.



– Да, я только что перед началом пожара закончил выпекать хлеб, и ещё осталась кипячёная вода. Вскрою консервы и накормлю все станцию.

Зажгли свечи и уже в прохладном помещении позавтракали.

– А теперь всем заняться переброской продуктов, которые боются холода, в кают-компанию и на буровую. Установите печки-капельницы в кают-компанию, на буровой и на радиостанции, и надо это сделать как можно быстрее.

И вот здесь как раз пригодился тот резервный маленький в 16 кВт дизель-генератор, который был подготовлен в 26-ую САЭ Эдуардом Загривным – начальником бурового отряда».

Вот ещё, что рассказал Валерий Головин, радист 27-ой САЭ.

«ДЭС ещё горела, а Борис Сергеевич Моисеев уже запустил аварийный движок. Опытный инженер-полярник, не раз побывавший в сложных ситуациях, быстро справился с задачей. Вместе с Сергеем Кузнецовым они изготовили нормальную систему охлаждения дизеля, ведь система от сгоревшей ДЭС уже не работала. Взяли пустую бочку, шлангом соединили с насосом дизеля, перекрыли систему отопления от ДЭС. Если будет перегреваться, то будем подбрасывать снег в бочку, а вода горячая пригодится. Свет на буровой уже горел. Повар принёс электрическую плиту, проверили – работает. На буровую стали постепенно приносить те продукты, которые боялись холода. Рядом стали пристраивать печку-капельницу. Вывели трубу через крышу. Утеплили помещение склада чем могли, и на буровой стало тепло. Повар нагрел чай, нарезал хлеб, уже успевший остыть, достал масло, консервы и, как мог, накормил людей обедом. Спали и отдыхали здесь же.

Затем начали думать, как установить связь с Большой землёй. Надо было перебросить кабель от буровой к дому радио, так как все кабели и электрические лампочки, находящиеся на ДЭС, сгорели; у буровиков нашли электрокабель длиной около трёхсот метров. Разматывать было трудно, промёрзшая бухта не разматывалась, пришлось факелами прогревать мотки электрокабеля. С большими усилиями размотали кабель, затащили его в дом радио и подсоединили к электрощиту радиостанции. В доме радиостанции уже прорубили в стене дыру и установили печь-капельницу. Труднее всего пришлось катить по снегу бочку с топливом, она утопала в снегу, а тащить на листе по снегу ещё труднее. Но всё же мы её притащили и затолкали в дверь, залили топливо в расходный бачок и затопили, но коптила печь изрядно. Наконец-то, тепло пошло в помещение. Люди от усталости буквально валились с ног, спали здесь же в доме радио и на буровой.

Повар колдовал над электроплитой, за перегородкой работал дизель-генератор. Моисеев вместе с электриком Харлампиевым соорудили переходное устройство к щитку генератора и подключили кабель к радиостанции.

А в это время со станции “Молодёжная”, из обсерватории “Мирный” шли радиограммы: “Ответьте. Почему молчите? Ответьте”. Но “Восток” молчал. Из ААНИИ всё время запрашивали “Молодежную” и “Мирный”, почему молчит “Восток”. Но ответ был один: “Не знаем. Связи нет”.

Наконец, в 14 часов 12 апреля на щите радиостанции появилось питание. Радист Валерий Головин прогрел радиостанцию, нажал на ключ:

– Ура! Радиостанция заработала. Будет связь!

Вся зимовщики собралась в маленькой комнате радиостанции. Начальник станции передал в руки радисту совсем коротенький текст зашифрованной радиограммы: “У нас сгорела ДЭС. Погиб начальник ДЭС Карпенко”. Только Валера передал этот текст, дизель заглох, и свет погас. Все в радиорубке ахнули и побежали на буровую. Здесь механик Кузнецов уже успел проволокой затянуть шланг на трубке подачи топлива. Зажимавший её хомутик поржавел от старости и из-за тряски треснул. Дизель снова запустили, и свет появился.

Пришла радиограмма из ААНИИ, где спрашивали, чем нужно помочь, и передали, что на эстакаде свалки есть дизель-генератор 20 кВт на 400 Гц и дизель-генератор на 48 кВт. Астахов передал радисту радиограмму: “Отопление сделали, связь есть, продукты есть. Мы выдержим и перезимуем!”

Закончилась наша лёгкая жизнь, начались дни выживания. После аврала по переносу продуктов в тёплые помещения и работ, связанных с установкой радиосвязи, начали изготавливать снеготаялку. Для этого нашли бочку из-под спирта, вырезали электросваркой дно, установили в тёплое помещение, загрузили брусками напильного снега и опустили туда ТЭН (типа кипятильника только побольше и помощней). Заготовка брусков снега сопровождалась большими трудностями, так как снег вокруг станции почернел от копоти и сажи, и пилить его приходилось в стороне, где он был чистый. В климатической одежде движения затрудняются, носить снег к снеготаялке было тяжело, поэтому после каждой ходки приходилось отдыхать.

В статье Петра Астахова написано, что полярники пилили лёд, но это не так. Лёд начинается на глубине около пятидесяти метров, поэтому пилили плотный снег. Постепенно механики с большими трудностями изготовили ещё три печки, которые установили в кают-компанию, туда же принесли кровати и установили в три яруса. Спать было не очень комфортно, внизу холодно, а на верхней кровати жарко, поэтому приходилось меняться местами. Сюда же на камбуз принесли часть продуктов, которые боялись холода: яйца, картошку, овощи, соленья. Дежурили у печек по очереди постоянно – повторного возгорания мы бы не перенесли.

Во время установки печки в своей каюте Астахов повредил себе большой палец рваным металлом обшивки стены, пошло заражение, и, в конце концов, врачам пришлось ампутировать палец.

Дальше надо было позаботиться об освещении в помещениях. Взяли парафин, завезённый для научных целей, и асбестовый шнур, изготовили небольшой усечённый конус, в который заправляли шнур, и заливали расплавленным парафином. После застывания парафина снимали конус – свеча была готова. Свечи изготавливали до сентября, а дальше начинался круглосуточный полярный день.

Хлебный вопрос решали так. Сначала ели сухари, потом стали приклеивать узкие полоски теста к трубе печки, и получали неплохой хлеб. А затем аэролог Иван Козорез стал выпекать лепёшки на сковородке, которые полярники прозвали козорезками. Потом в маленькую кастрюльку клали тесто, накрывали крышкой и получали маленькие буханочки. Процесс изготовления хлеба был трудоёмким и отнимал много времени.

Картошку жарили на сковородке и побольше солили, потому что она была подмороженная и сладковатая.

После выполнения первоочередных задач по выживанию отыскали на эстакаде свалки дизель-генератор на 400 Гц, но притащить его своими силами было невозможно, решили запустить промерзший АТТ – тягач. Укрыли его брезентом, подтащили печь (пушку) для прогрева техники, благо она работала на керосине и её не пришлось разогревать. Запустили, рукава от печи заправили под брезент и грели наш АТТ целые сутки. Но как запустить двигатель? Ведь аккумуляторы сгорели в ДЭС. Кузнецов с Моисеевым притащили от дома аэрологов баллон с газом для запуска аэрозондов, соединили баллон с системой запуска двигателя, и на следующие сутки запустили двигатель тягача. Подцепили сани, подъехали к эстакаде, затащили на сани дизель-генератор и потащили к буровой. Но, не доехав метров пятнадцать, тягач заглох, видимо, дизельное топливо после прогрева застыло в баке АТТ. Пришлось оставить всё на месте. Соорудили над санями брезентовую палатку, установили бочку с дизельным топливом, привели все системы в рабочее состояние и после прогрева запустили дизель-генератор. Работал он, в основном на камбуз, баньку и снеготаялку, и это уже было большое подспорье, ведь дизель-генератор на буровой работал только на сеансы связи, киноустановку и другие неотложные дела, и мы его берегли, как зеницу ока.

Далее надо было позаботиться о бане. Ведь все полярники больше двух недель ходили грязные, в копоти и саже, и были похожи на трубочистов. Их одежда пропиталась запахом гари и солянки. Необходимость в бане была первостепенной, важнейшей задачей, и механики её соорудили. На печку-баллон насадили бочку, в её днище выжгли отверстие; места соприкосновений проварили, а низ бочки снабдили сливным патрубком. Сооружение было похоже на самовар, который загружали кусками снега. Оно и работало как самовар, но вместо углей горело дизельное топливо. Мылись по очереди по мере нагревания необходимого количества воды. Обычно в течение дня мылись три-четыре человека. Иногда текла «ржавая» вода. Это означало, что кто-то из дежурных поленился и не сходил за чистым снегом, а взял грязный неподалёку. Первый раз все помылись к 1-му мая. Приделались к празднику, на камбузе повар Анатолий Калмыков с дежурными-помощниками приготовили праздничный ужин. Сели за стол, выпили по 100 граммов «фронтowych», посмотрели кинофильм, и, уставшие, пошли спать.

Научная деятельность у метеорологов, геофизиков, магнитологов практически прекратилась только на время борьбы с пожа-

ром, и продолжались дальше, так как их наблюдения не требовали больших энергоёмких затрат.

Дальше постепенно разобрали завалы сгоревшей ДЭС. Обнажились обгорелые остовы дизель-генераторов и скрученные от высокой температуры несущие балки. Когда обнаружили обгоревшие останки Алексея Карпенко (он лежал лицом вниз в метре от входной двери), почти все полярники не могли сдержать слез.

Механики сколотили гроб, положили в него останки Алексея. Обили гроб оцинкованным железом и прибили табличку с надписью:

**Карпенко**  
**Алексей Илларионович**  
**05.01.1940 – 12.04.1982**

Постоянные дежурства, заготовка снега, нехватка воды, нагрев и переливание дизельного топлива в бочки, перетаскивание их к печкам, недосыпание вымотали нас до чёртиков. Но мы выдержали, мы выстояли и остались живыми, и некоторые из нас даже пошли повторно в экспедицию на станцию “Восток”».

Санно-гусеничный поезд пришёл на “Восток” на пару недель раньше, чем обычно. Он доставил новые дизель-генераторы, материалы для строительства новой дизельной станции. Гроб с останками Алексея отправили с этим поездом, и установили его на острове Буромского в море Дейвиса недалеко от станции “Мирный”.

В конце декабря прилетела новая смена 28-ой экспедиции, и всех отзимовавших в тяжелейших условиях полярников 27-ой САЭ доставили на теплоходе «Башкирия» в Ленинград. Их встречали как настоящих героев».

Почему возник пожар на ДЭС? Почему не воспользовались системой пожаротушения водой (ведь об этом должны были знать работники ДЭС)? Это остаётся загадкой. На эти вопросы смог бы ответить, наверное, только погибший в пожаре Алексей Карпенко.