

# Паруса в двух шагах от полюса

К 150-летию со дня открытия архипелага  
Земля Франца-Иосифа

**Мария Гаврило**

*Расстояние от Северного полюса до ближайшей евразийской суши — всего 900 км. И находится эта суша в архипелаге Земля Франца-Иосифа (ЗФИ), на границе Баренцева моря и глубоководного Арктического бассейна. Самой северной островной точкой Евразии считается м. Флигели, точнее — безымянный невыразительный мыс рядом с ним, на о. Рудольфа (81°51'с. ш.) Севернее расположены лишь несколько участков побережья Гренландии. Но примечательная особенность ЗФИ в том, что южный берег ее все же самый северный среди всех арктических архипелагов: он лежит на широте 79°46'.*





8

Открыли эти земли довольно поздно, всего 150 лет назад (позже обнаружили только архипелаг Северная Земля, расположенный в центре Сибирской Арктики с гораздо более суровыми ледовыми условиями в окружающих морях).

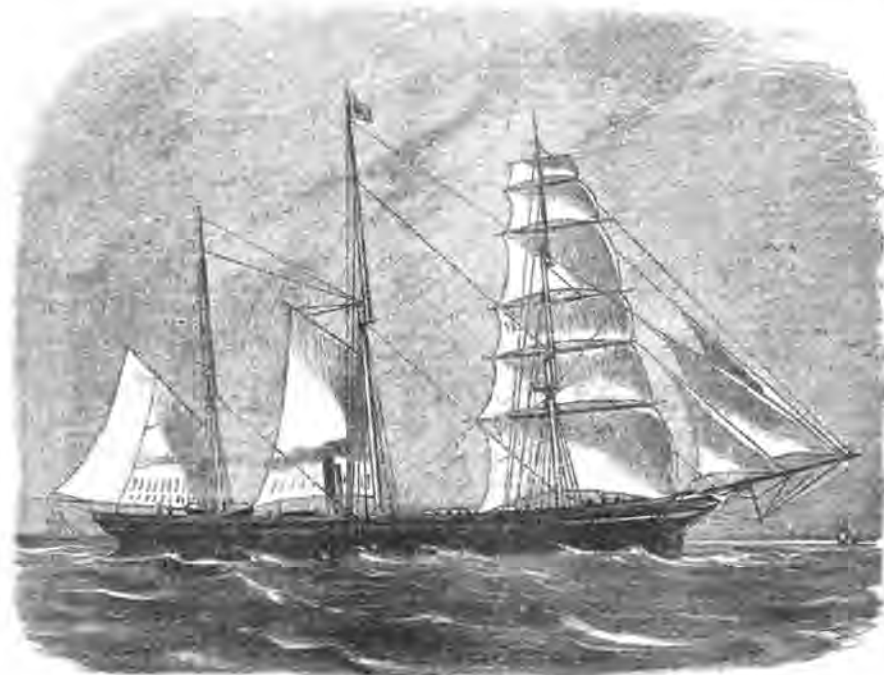
Открытие и начало освоения ЗФИ проходило в эпоху становления парового флота, когда паруса еще играли довольно существенную роль в мореплавании. Паровые суда с парусным вооружением были основным средством достижения этой земли и работы в водах, омывающих архипелаг, вплоть до 1930-х гг., затем эстафету приняли ледоколы, но спустя 60 лет паруса вновь вернулись к берегам ЗФИ, правда, уже в ином качестве.

Попробуем проследить основные вехи освоения и исследования ЗФИ.

### 1873 г. «Адмирал Тегетхоф»

13 июня 1872 г. из германского порта Бремерхафен под командованием Юлиуса Пайера в полярную экспедицию вышла парусно-паровая баркентина «Адмирал Тегетхоф». Заявленная цель экспедиции, как писал в своих воспоминаниях Пайер, «исследование неизвестной области к северу от Сибири» с проходом до Берингова пролива и обратно. Также рассматривалась возможность «сделать попытку достижения Северного полюса лишь в том случае, если достижение Берингова пролива в упомянутый срок (2 зимы и 3 лета) будет по всей видимости обеспеченным».

Навигация 1872 г. оказалась непростой. Скоро судно, замороженное во льды, пустилось в дрейф и оказалось к северу от Новой Земли. Экипаж пережил долгую полярную ночь, а корпус судна с достоинством выдержал натиск льдов.



Трехмачтовая баркентина «Адмирал Тегетхоф» (SMS «Admiral Tegetthoff»). 1872 г., верфь Tecklenborg & Veurmann, Германия. Длина 38,34 м, водоизмещение 220 т, паровая машина 100 л.с., запас угля 130 т, автономность по продовольствию 2,5–3 года плавания, экипаж 24 человека. Конструкция деревянного корпуса обеспечивала сопротивление сдавливанию льдами

В полдень 30 августа 1873 г., в конце второго лета путешествия, в самой северной точке пребывания «Тегетхофа» (79°43' с. ш., 59°33' в. д.) на горизонте показалась неизвестная земля. «Тысячелетия миновали, а человечество ничего не знало о существовании этой земли. Открытие ее было наградой кучке неудачливых моряков за силу их надежды и выдержку в период тяжелых испытаний. Эта кучка людей, наверное, считавшихся на родине погибшими, дала новооткрытой стране имя Земли кайзера Франца-Иосифа».

Береговая партия экспедиции предприняла санные экскурсии на север, открыла и описала несколько островов, в том числе самый северный остров не только архипелага, но и всей евразийской суши, — Землю кронпринца Рудольфа. Здесь, на м. Флигели, в честь достижения наиболее дальней точки своего маршрута участники похода водрузили флаг Австро-Венгерской империи и оставили записку, закупоренную в бутылку: «Участники австро-венгерской экспедиции к Северному полюсу достигли здесь, на 82°5', своей наиболее северной точки после семнадцати дней пути от зажатого на 79°51' сев. широты судна. Вдоль берега на небольшом протяжении была обнаружена чистая вода. Она была окружена льдом, доходившим в северном направлении до неизвестных берегов. Расстояние до этих земель, конфигурация которых не могла быть изучена, составляло в среднем около 60–70 миль. Немедленно после возвращения на корабль и некоторого отдыха вся команда покинет судно и возвратится в Австро-Венгрию. К этому вынуждает безнадежное положение корабля и случаи болезни среди экипажа».

Мыс Флигели, 12 апреля 1874 года. Антонио Занинович, матрос; Эдуард Орел, мичман; Юлиус Пайер, начальник».

Участники экспедиции, за исключением умершего от цинги механика Отто Криша, на шлюпках через Новую Землю благополучно вернулись на родину. А шхуна «Адмирал Тегетхоф» стала первым кораблем, затонувшим вблизи берегов ЗФИ.

Но на этом история «Тегетхофа» в акватории архипелага не закончилась, и спустя 120 лет шхуна снова оказалась возле открытых ею земель! В марте 1993 г. атомный ледокол «Таймыр» доставил полномасштабную реплику легендарного экспедиционного судна на ЗФИ. Здесь «Тегетхоф» был заморожен в припай у о. Циглера и участвовал в съемках исторического фильма-реконструкции в рамках проекта Arktis Nordost австрийской телекомпании ORF (режиссер и руководитель экспедиции Хельмут Войтл). Три фильма об открытии ЗФИ вошли в сериал, посвященный 1000-летию образования Австрии.

### 1880–1882 гг. «Эйра»

Следующей значимой вехой в изучении архипелага стали частные британские экспедиции 1880–1882 гг. на барк «Эйра» под руководством английского юриста и полярника-энтузиаста Бенджамина Ли Смита.

После трех походов в Арктику на арендованных судах с чужеземной командой Ли Смит осознал, что ему нужно собственное специализированное судно. Таким и стала «Эйра». В свой первый поход она отправилась в 1880 г. Путь лежал на Шпицберген, но, как это часто бывало в истории освоения полярных регионов, погода и льды решили иначе. 14 августа судно оказалось у неизвестных к тому времени южных берегов ЗФИ и прошло около 150 миль, открывая и описывая новые острова. В свою вторую экспедицию, специально организованную для продолжения изучения архипелага, «Эйра» вместе с командой из 25 человек в компании с котом Тибом, собакой Бобом и канарейкой вышла из шотландского Питерхеда 14 июня 1881 г. Придя на ЗФИ, Ли Смит устроил на о. Белл убежище Eira Lodge — базу возможных будущих экспедиций к Северному полюсу. Затем «Эйра» прошла к о. Нортбрука и встала в припай у м. Флора для выполнения береговых научных исследований. 21 августа 1881 г. при смене направления приливно-отливного течения и внезапном притоке густого льда с востока баркентина оказалась заблокирована льдами, получила серьезную пробоину и в течение двух часов затонула. Экипаж успел выгрузить с судна на лед шлюпки, парусину, часть провианта, компасы, хронометры и некоторое другое

снаряжение. Ли Смит сумел сохранить команду в условиях суровой незапланированной зимовки и следующим летом покинуть архипелаг на судовых шлюпках. В течение 10 месяцев люди не только выживали, но и продолжали вести геологические, метеорологические и биологические наблюдения, сохраняли собранные коллекции. Спасенные у берегов Новой Земли поисковой экспедицией под командованием Аллена Юнга, все члены экипажа вместе с псом Бобом вернулись в Англию.

На современной карте ЗФИ 12 островов и 37 географических объектов, открытых и названных по результатам экспедиций «Эйры». За вклад в исследование Арктики Ли Смит был награжден золотой медалью британского Королевского географического общества.



Барк «Эйра» («Eira»), 1880 г. Первое паровое судно верфи Stephen & Forbes (Питерхед, Шотландия). Длина 39,5 м, водоизмещение 240 т, паровой двигатель 50 л.с. Судно, специально сконструированное для морских экспедиций в Арктике, имело деревянный корпус с ледовым усилением

Место крушения «Эйры» подробно описано в дневниках экспедиции Ли Смита. Оно находится в прибрежном мелководье, поэтому начиная с 1985 г. попытки найти корабль предпринимались неоднократно. Однако труднодоступность района, суровые природные условия и сильно изменившиеся в последние десятилетия берега очень осложняли поиски. В конце концов более чем десятилетние усилия Александра Чичаева, полярного исследователя, водолаза-инструктора и шкипера, увенчались успехом. В 2017 г. на глубине 20 м бортовыми навигационными приборами парусно-моторного судна «Альтер Эго» он обнаружил место кораблекрушения, а на следующее лето вернулся к нему с археологической экспедицией. Шестеро водолазов в сложных условиях



13 раз спустились к затонувшему судну. На дне нашли сильно разрушенный и обросший корпус и паровую машину. Среди деревянных обломков скрывались многочисленные артефакты, определенно доказывающие, что найденные части принадлежат именно «Эйре».

Оказалось, что это самый северный в мире выявленный объект подводного культурного наследия, а проведенные командой проекта «Открытый океан» исследования у берегов ЗФИ — первые подводные работы на выявленном объекте археологического наследия в Российской Арктике.

### 1894–1895 гг., 1897 г. «Виндворд»

Дальнейшее освоение архипелага связано с трехлетней экспедицией Джексона — Хармсворта, которую сопровождало судно снабжения — бывший парусный китобой «Виндворд», построенный на той же верфи, что и «Эйра» в 1860 г., а в 1866 г. дополнительно оснащенный паровой машиной. Он успешно пережил зиму во льдах у берегов ЗФИ. Именно на нем в 1896 г. вернулся на материк знаменитый полярник Фритьоф Нансен, переживавший со своим спутником



Трехмачтовый китобойный барк «Виндворд» («Windward»). 1860 г., верфь Stephen & Forbes, Шотландия. Длина 36 м, водоизмещение 321 т. Деревянный корпус усилен металлическими листами



Трехмачтовый барк «Стелла Поларе» («Stella Polare»), бывший «Джейсон» («Jason»). 1881 г., верфь Frambaes Mekaniske Vaerksted, Норвегия. Длина 147 м, водоизмещение 495 т. Суда этого типа предназначались для парусного крейсерства у кромки льдов и обладали хорошими лавировочными качествами. Паровая машина имела вспомогательное значение, зато корпус отличался усиленным набором. (В 1892–93 гг. «Джейсон» поставил рекорд высокоширотного плавания в Антарктике в ходе научно-промысловой китобойной экспедиции)

Юлмаром Юхансенем на острове, названном в честь руководителя спасшей его британской экспедиции Фредерика Джексона. Эта экспедиция стала первой целенаправленной и крупнейшей за первые полвека истории ЗФИ научно-исследовательской экспедицией на архипелаге.

### 1899–1900 гг. «Стелла Поларе»

Летом 1899 г. к северу от Земли Рудольфа на широте 82°04' барк «Стелла Поларе» — бывший норвежский китобой, приобретенный и переоборудованный для итальянской полярной экспедиции принца Луиджи Амадео герцога Абрुцского, поставил рекорд высокоширотного свободного плавания в европейском секторе Арктики. Рекорд был побит лишь спустя 30 лет, в 1929 г., но уже гораздо более серьезным судном — ледокольным пароходом «Георгий Седов».

Принц, как и многие путешественники того периода, хотел покорить Северный полюс. Его экспедиция провела зиму на о. Рудольфа, санная партия предприняла попытку достичь заветной цели, но поставила лишь очередной рекорд продвижения к северу (86°34' с. ш.), лишившись при этом трех человек. «Стелла Поларе»,

несмотря на пробоину, полученную во время зимовки, успешно вернулась с оставшимися членами экспедиции на материк.

### 1898–1905 гг. Арктическое шоу

Американские попытки освоения ЗФИ и достижения с берегов архипелага Северного полюса продолжались с перерывами с 1898 по 1905 г. Одной экспедицией руководил журналист Уолтер Уэлман, две другие спонсировал американский миллионер, «король разрыхлителя для теста» Уильям Циглер, а возглавляли их последовательно метеоролог Эвелин Болдуин и кавалерист и фотограф Энтони Фиала. В этих экспедициях принимали участие вспомогательные транспортные суда баркентина «Капелла» (1899), барки «Бельжика» (1901), «Фритьоф» (1898, 1901) и «Терра Нова» и экспедиционное судно «Америка», оставшееся на зимовку (1901–1902, 1903–1904).

Экспедиции Уэлмана удалось завершить картографирование общих очертаний архипелага, открыв последний из четырех крупных и самый восточный остров. Он получил имя изобретателя телефона Александра Грэм-Белла. Американские путешественники несколько

раз пытались сделать «рывок к Северному полюсу», их санные партии многократно пересекали архипелаг в разных направлениях в поисках новых географических объектов для насыщения карты ЗФИ именами покровителей экспедиций, венчурных капиталистов, магнатов и Вашингтонских политиков. На маршрутах движения были заложены, порой в самых неожиданных местах, многочисленные депо. Полюсные рывки оказались довольно скромными, карты новооткрытых земель — весьма неточными, а порой и ошибочными, один из членов экспедиции скончался, а «Америка» была раздавлена льдами у берегов о. Рудольфа. Самой результативной оказалась экспедиция Фиалы. Ее материалы по картографии, геофизике, метеорологии и биологии были опубликованы в 1907 г. отдельным томом трудов Национального географического общества в Вашингтоне. Тем не менее общий вклад американцев в освоение ЗФИ был образно назван Величайшим шоу в Арктике — именно так озаглавил свою монографию историк П. Дж. Капелотти (P. J. Capelotti. The greatest show in the Arctic: the American exploration of Franz Josef Land, 1898–1905, University of Oklahoma Press, 2016, 624 p.).

Шотландский китобойный барк «Эскимос» / «Америка» («Eskimos» / «America»). Водоизмещение 466 т. «Америка» лунной рождественской ночью в экспедиции Болдуина-Циглера, 1901 г.







### 1913–1914 г. Русские паруса

В 1913 г. к берегам ЗФИ подошел первый парусник под российским флагом — «Святой мученик Фока» (правда, накануне, уже в ходе экспедиции, ее начальник внезапно поменял имя судна на «Михаил Суворин»), с участниками первой Русской полярной экспедиции под командованием старшего лейтенанта Георгия Седова. В бухте Тихая «Фока» провел свою вторую за экспедицию зимовку (первая состоялась годом раньше у берегов Новой Земли). Седов — первый русский мореплаватель и исследователь, поставивший своей основной целью достижение Северного полюса. Но и в этот раз полярный рывок с ближайшей суши оказался безуспешным, а сам его руководитель погиб в районе о. Рудольфа. Остальные участники экспедиции тем временем заложили в Тихой астрономический пункт и вели разнообразные научные наблюдения, в том числе гляциологические и геофизические.

Истратив еще к началу зимовки на ЗФИ практически все запасы угля, в конце лета 1914 г. «Фока» выходил из архипелага, сжигая в топке собственную среднюю палубу, часть надстройки, такелажа и мебель, а также принесенные с берега м. Флора разобранные постройки предшествующих экспедиций. Миновав льды, остаток пути по Баренцеву морю «Фока» преодолел под парусами

*Двухмачтовая модернизированная шхуна «Святой мученик Фока», в прошлом трехмачтовый китобойный барк «Гейсир» (1870–1899, верфь А. В. Булл, Норвегия). Длина 40,5 м, водоизмещение 243 (375) т, паровая машина 100 л.с.*

*Вот как описывал его при покупке один из будущих членов команды: «Пароход нам казался страшной, трехмачтовой, на двух мачтах прямые паруса. Корпус деревянный, до половины парохода обшит железом. Форштевень тоже обшит толстым железом узкими полосами. На средней мачте на топе брам-стеньги прикреплен деревянный бочок. Нас очень интересовал этот пароход своей постройкой» (Точилев Т. Е., «Послание из прошлого». Северодвинск, 2011)*

и успешно прибыл на материк. «Наш дряхлый, но бесконечно милый “Фока” окончательно вышел победителем из двухлетней борьбы со льдами. Правда, он пострадал жестоко, но ведь рубцы и раны являются украшением для старого воина...» — так с благодарностью вспоминал о судне участник экспедиции, впоследствии знаменитый океанолог Владимир Юльевич Визе.

На борту «Фоки» на материк вернулись и двое уцелевших участников другой русской полярной экспедиции: штурман Валериан Альбанов и матрос Александр

Конрад, — которых судно подобрало на м. Флора. Тремя месяцами раньше, находясь к северу от ЗФИ, вместе с еще девятью членами экипажа они покинули шхуну «Святая Анна», которая уже второй год безнадежно дрейфовала в тяжелых льдах. «Святая Анна» с экспедицией под командованием лейтенанта Георгия Брусилова вышла из Санкт-Петербурга так же, как и «Фока», летом 1912 г. и имела своей целью плавание по Северо-Восточному проходу с разведкой зверобойных промыслов по дороге

во Владивосток. Неудачи и непредвиденные сложности сопровождали путешественников с момента выхода из Санкт-Петербурга в Карском море «Святую Анну» затерло льдами. В начале октября 1912 г. судно стало дрейфовать на север. Последние известные на момент ухода группы Альбанова координаты местоположения судна 82°55,5' с. ш., 60°45' в. д. находятся в 130 км к СВ от ЗФИ. Судьба «Святой Анны» и оставшихся на ней 13 членов экипажа во главе с Брусиловым неизвестна.

Следы пропавшей береговой партии группы Альбанова — человеческие останки, дневник и личные вещи — удалось обнаружить на о. Земля Георга поисковой экспедиции клуба «Живая природа» в 2010 г. Загадка «Святой Анны» не перестает будоражить умы путешественников и исследователей. В 2017, 2021 и 2022 гг. экспедиции «Открытый океан: архипелаги Арктики» на борту «Альгер Эго» продолжили поиски следов шхуны «Святая Анна» и участников отряда под руководством В. И. Альбанова на других островах архипелага, ведь, по одной из версий, шхуну могло прижать к северным островам ЗФИ.



*Прежде чем стать «Святой Анной», британская баркентина, спущенная на воду в 1867 г., пережила немало перевоплощений: четырехпушечный военный корабль «Ньюпорт» в 1868 г. стал научным судном и первым прошел Суэцким каналом после его открытия. В 1881 г. судно в качестве яхты приобрел британский арктический исследователь Ален Юнг и переименовал его в «Пандору II». Собственная полярная карьера судна с новым именем «Бленкатра» началась в 1890-х гг. после покупки его британцем Либурном Пофамом. Новый владелец укрепил корпус, снабдив его тройной дубовой обшивкой и доведя толщину борта до 27 дюймов. Старую 40-сильную паровую машину сменила современная мощностью 400 индикаторных сил, что увеличило скорость хода под парами с 5 до 7,5 узла. «Святой Анной» приобретенное для экспедиции судно Брусилов назвал в честь своей тети Анны Николаевны Брусиловой, пожертвовавшей основную сумму на его предприятие*



## 1923 г. «Персей»

Еще не приняли декрет 1926 г. о советском секторе Арктики, и ЗФИ, по сути, была ничьей, так как в официальной ноте 1916 г. Министерства иностранных дел России в списке полярных владений Российской империи архипелаг не числился. Тем не менее этот район вошел в сферу научных интересов, и исследование его акваторий было запланировано уже в первом рейсе легендарного первенца советского научного северного флота — «Персея». В сентябре 1923 г. «Персей», выполняя океанологический рейс по сорок первому меридиану, подошел с экспедицией Плавморнина к м. Флора, но высадка не состоялась из-за неблагоприятных ледовых условий.

## 1925 г. «Айланд»

Одним из последних судов уходящей эпохи парусного флота на ЗФИ стала 30-метровая бригаantina «Айланд» британской арктической экспедиции под командованием Франка Уорсли. Он был капитаном «Эндюранс» трансантарктической экспедиции Шеклтона. Уорсли вместе с канадцем Греттиром Алгарсоном планировали найти гипотетическую Землю Джиллиса и вышли во льды к северу от Шпицбергена с намерением следовать на восток. Движение в тяжелых условиях привело к поломке, а затем и к полной потере гребного винта, но это не остановило опытного моряка и полярника. Дальнейшее плавание к берегам ЗФИ Уорсли описал как «последнюю битву паруса без посторонней помощи с полярным паковым льдом». Судно подошло к м. Баренца на востоке о. Нортбрука, где капитан водрузил «Юнион Джек» и провозгласил себя вместе с корабельным инженером первыми новозеландцами, ступившими на архипелаг. Экспедиции, кстати, удалось даже открыть небольшой островок, получивший название в честь обнаружившего его второго офицера судна В. Тома.

## 1929–1990 гг. Эпоха ледокольного флота

Походом ледокольного парохода «Георгий Седов», которому в 1929 г., в отличие от норвежских парусно-моторных китобоев, удалось достичь берегов ЗФИ с официальной миссией провозглашения на островах советской власти, началась эпоха освоения архипелага ледокольными судами. Но и с приходом стальных ледоколов парусники не сразу

покинули акваторию ЗФИ. Большие неповоротливые ледокольные пароходы выполняли в первую очередь снабженческие функции и имели преимущества при работе в тяжелых льдах. «Первое же (1921 г. — Прим. авт.) комплексное плавание показало полную несовместимость



*Двухмачтовая гафельная шхуна «Персей» (1923, Лайский док, Архангельск) построена на основе корпуса зверобойного судна, приспособлена для плавания во льдах и оборудована как научно-исследовательское судно. Длина 41,5 м, водоизмещение 550 т, паровая машина 360 л.с. Обводами она напоминала знаменитый «Фрам», корпус имел сплошной набор, сосновая обшивка — дубовое ледовое усиление, а носовая часть — металлическую оковку. В лабораторной рубке на носовой палубе размещались пять лабораторий и библиотека*

планомерных исследовательских работ с хозяйственными задачами...» — точно подметили участники экспедиции Плавучего морского научного института на ледокольном пароходе «Малыгин». Так что за небольшими более маневренными парусно-моторными судами еще надолго сохранились важные исследовательские функции. В 1931 г. на архипелаге работала экспедиция Всесоюзного арктического института на деревянной парусно-моторной шхуне «Ломоносов». В прошлой жизни, до ремонта и перестройки в 1928 г. после пожара и затопления, это был шотландский трехмачтовый китобойный барк «Эклипс» (Абердин, 1867), позже проданный в Норвегию. В 1914 г. под командованием знаменитого норвежского капитана Отто Свердруп «Эклипс» участвовал в поисках «Святой Анны».

В 1932 г. судно впервые в свободном плавании обогнуло ЗФИ с севера. Им был парусно-моторный бот «Николай Книпович», который одновременно установил рекорд высокоширотного плавания для судов этого класса — 82°05' с. ш.

С 1929 г. на ЗФИ начался советский этап освоения, развивалась исследовательская инфраструктура: были построены полярные гидрометеорологические станции Бухта Тихая (1929), Остров Рудольфа (1932), обсерватория Дружная (нынче станция имени Э. Кренкеля) на о. Хейса (1957). Чуть позже сеть расширилась объектами Минобороны и погранслужбы (базы и аэродромы на о-вах Земля Александры, Грэм-Белл, Гофмана). Усилиями советских гидрографов и географов в 1952–1953 гг. карта архипелага приобрела современный вид, на ней появились многочисленные отечественные топонимы и 20 новых мелких островков. К счастью, уцелели все первоначальные названия, присвоенные зарубежными первооткрывателями, и топонимика архипелага может служить увлекательным справочником по истории его открытия и освоения.

*«Николай Книпович» — двухмачтовый бот (1928, верфь Gravdals Skibsbyggeri, Норвегия), длина 25,9 м, водоизмещение 100 т, паровая машина 120 л.с., основной корпус с усиленной дубовой ледовой обшивкой. Построен как специализированное научно-исследовательское судно по заказу Мурманской биологической станции*





## Наши дни. Возвращение паруса

Практически одновременно с атомными ледоколами в архипелаге снова появился парус. Это была частная экспедиция ICESAIL на борту германской яхты «Дагмар Аен» под командованием Арведа Фукса. В 1991 г. ему первому удалось получить разрешение на плавание в водах архипелага. 22 года спустя Фукс решил повторить поход, чтобы задокументировать стремительные изменения природы ЗФИ и отследить проявления современного потепления на архипелаге, на 85% покрытом ледниками. К сожалению, этим планам не суждено было воплотиться в жизнь: «Дагмар Аен» не продвинулся к ЗФИ ближе Угольной гавани в порту Мурманска, где экипаж провел две недели в ожидании разрешений. Быстро обрушаются ледники на ЗФИ, но крепко стоят административные препоны...

Относительно регулярное плавание парусно-моторных яхт на ЗФИ началось через 20 лет после первого похода «Дагмар Аен» приходом в 2011 г. яхты «Апостол Андрей» (Россия) и участников первой высокоарктической



Рыболовный куттер «Дагмар Аен» («Dagmar Aaen»). 1931 г., верфь N. P. Jensen, Дания. с 1978 г. использовался как яхта. Длина 23,9 м, дубовый корпус с усиленным набором и обшивкой, стальной обшивкой подводной части, дополнительные водонепроницаемые переборки. А. Фукс в 1988 г. переоборудовал его в экспедиционное судно с дополнительным ледовым усилением

регаты «80-я параллель» (Adventure race 80 degrees) яхт «Петр I» (Россия) и «Лена» (Финляндия). С тех пор туристы и яхтсмены проявляют к архипелагу все большее внимание, но заявленная международная регата не получила развития.

Примерно в это же время благодаря отступающим летом льдам на ЗФИ возобновились научные исследования с привлечением парусных судов. Основная заслуга здесь принадлежит малому экспедиционному парусно-моторному судну «Альтер Эго» научного проекта «Открытый океан».

Уже в свой первый арктический поход в 2012 г. «Альтер Эго» поднялась в акваторию ЗФИ, где научно-исследовательская экспедиция за 50 суток обследовала 41 остров и совершила высадки в 44 точках. Восемь специалистов выполнили внушительный объем исследований по географии,

почвоведению, ботанике и зоологии, обследовали памятные места и задокументировали состояние памятников. Всего за семь арктических сезонов в период с 2012 по 2022 г. «Альтер Эго» совершила девять исследовательских экспедиций и приняла участие в яхтенной регате на ЗФИ.

Бермудский кеч «Апостол Андрей» (1996, Россия) — океанская яхта длиной 16,2 м, водоизмещением 25 т. Вспомогательный двигатель 85 л.с. Создана специально для плавания в полярных морях: сварной стальной корпус имеет граненые обводы, утолщенная обшивка (20 мм на днище), усиленные переборки. Экипаж 5–7 человек. Бессменный шкипер — легендарный капитан, заслуженный мастер спорта Николай Литая



Фото Владимира Мельника

В 2016 г. «Альтер Эго» первым из судов задокументировал исчезновение о. Перламутровый на юге ЗФИ: яхта пересекла местоположение острова (максимальная отметка 20 м над уровнем моря), обозначенное на навигационных картах, имея 4 м под килем. В 2018 г., обходя

ЗФИ с севера, «Альтер Эго» первой прошла новообразованным проливом, отделившим о. Ева-Лив от остатков п-ова Месяцева.

Современный существенно потеплевший климат позволяет летом работать в архипелаге бок о бок и атомоходам, и парусникам. Ледоколы привозят сюда туристов, а экипаж «Альтер Эго» видит свою миссию в исследовании хрупкой природы Арктики, содействии сохранению ее морского природного и культурного наследия, продолжении эстафеты парусно-моторных первопроходцев, ведь парусные суда — самые экологичные!

Встреча «Альтер Эго» с атомным ледоколом «50 лет Победы» у м. Флигели, в 900 км от Северного полюса



Бермудский шлюп «Альтер Эго» океанского класса (1997, Мариуполь) — единственное научно-экспедиционное парусно-моторное судно, работающее в Российской Арктике с 2012 г. в целях изучения и сохранения морского наследия. Длина 17,6 м, водоизмещение 42 т, двигатель 132 л.с., экипаж 11 человек. Стальной корпус с усиленной подводной частью, комплект современного навигационного оборудования и средств связи для работы в полярных водах и на мелководьях. Для обеспечения береговых и морских работ, в том числе подводных, судно оборудовано аппарелью и оснащено двумя моторными лодками.

Встреча «Альтер Эго» с атомным ледоколом «50 лет Победы» у м. Флигели, в 900 км от Северного полюса



Фото Arved Fuchs