

МБОУ «Хозьминская основная школа «18»

Сухондяевский Владимир Николаевич-
полярник

Черных Алексей, ученик 8 класса

Руководитель- Дроздова Татьяна Валентиновна

2013 г

Оглавление

1. Введение
2. Историческая справка
3. Биография Сухондяевского В.Н.
4. Из воспоминаний А.Д.Аверина
5. Из воспоминаний летчика Кравченко
6. Вывод
7. Список источников
8. Приложение

Исследование Антарктиды началось сравнительно поздно. В 1772-75 английский мореплаватель Джеймс Кук совершил плавание вокруг южной полярной области, заходил в глубь зоны, но антарктической суши не обнаружил. Он высказал ошибочное мнение, что сколько-нибудь значительной и интересной для людей суши в этой части земного шара быть не может. Честь открытия антарктической суши за Южным полярным кругом принадлежит русской экспедиции Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева, которая в 1819-21 году на кораблях «Восток» и «Мирный» совершила кругосветное антарктическое плавание и впервые установила наличие огромного материка в Южном полушарии, чем и опровергла утверждения Кука.

16 января 1820 корабли Беллинсгаузена и Лазарева в районе нынешнего Берега Принцессы Марты подошли к неизвестному "льдинному материку". Этим днем датируется открытие Антарктиды. Еще трижды они пересекали Южный полярный круг, в начале февраля вновь приблизились к Антарктиде у нынешнего Берега Принцессы Астрид, но из-за снежной погоды не смогли его хорошо рассмотреть.

В марте, когда плавание у берегов материка из-за скопления льдов стало невозможным, суда по договоренности разлучились, чтобы встретиться в порту Джексон (ныне Сидней). Беллинсгаузен и Лазарев отправились туда разными маршрутами. Были произведены точные съемки архипелага Туамоту, обнаружен ряд обитаемых атоллов, в том числе острова Россиян.

В ноябре 1820 корабли вторично направились в Антарктиду, обогнув ее со стороны Тихого океана. Были открыты острова Шишкова, Мордвинова, Петра I, Земля Александра I. 30 января, когда выяснилось, что шлюп "Восток" дал течь, Беллинсгаузен повернул на север и через Рио-де-Жанейро и Лиссабон 24 июля 1821 прибыл в Кронштадт. Участники экспедиции пробыли в плавании 751 день, прошли более 92 тысяч километров. Было открыто 29 островов и один коралловый риф.

В 1831-32 англичанин Дж. Биско во время кругового обхода антарктической области обнаружил Землю Эндерби и Землю Грейма. В период 1838-43, в результате экспедиционных плаваний французского исследователя Ж. Дюмон-Дюрвиля, американца Ч. Уилкса и англичанина Д. Росса, были открыты новые значительные участки берегов южной суши.

Первую зимовку с научными целями на южном материке осуществил в 1898-1900 норвежский исследователь К. Борхгревинк.

В 1910-12 состоялись две экспедиции к полюсу: норвежская, под руководством Р. Амундсена, и английская, под руководством Р. Скотта. В экспедиции Р. Амундсена принимал участие русский моряк А. Кучин, впоследствии командовавший судном «Геркулес» в последней арктической экспедиции А. Русанова.

Первыми в декабре 1955 года к берегам ледового континента вышли моряки-северяне: экспедиция располагалась на дизель-электроходах "Обь" и "Лена", находившихся в составе управления арктического флота Северного морского пароходства. Экспедицию возглавил знаменитый полярник Михаил Сомов, получивший звание Героя Советского Союза за работу на станции "Северный полюс-2". Приняв на борт группу гидрографов и полярников, погрузив в трюмы и на палубу стройматериалы, топливо, оборудование, авиатехнику, "Обь" ушла к южному континенту. 5 января 1956 года дизель-электроход достиг его берегов. Экипаж судна, члены экспедиции приступили к строительству первой советской станции "Мирный".

14 декабря 1955 года дизель-электроход "Лена" вышел из Калининграда в рейс. Командовал судном капитан Александр Иванович Ветров. Будущим зимовщикам пришлось размещаться даже в трюме.

20 января "Лена" подошла к Антарктиде, а покинула берега шестого континента только в марте. Чтобы выгрузить около трех тысяч тонн груза, приходилось менять место стоянки, вновь и вновь подыскивать надежный лед,

прокладывать по нему дороги. И бесчисленное количество раз срочно сниматься со швартовых, когда рушился "причал".

Впоследствии научное судно "Обь" еще 19 раз участвовало в антарктических экспедициях. Дизель-электроход "Лена" - только дважды. У него была другая задача: выполнение снабженческих рейсов в Арктику. Экипаж за короткое заполярное лето успевал доставить грузы на острова Визе, Шмидта, Уединения и еще полтора десятка других, раскиданных в самых дальних точках Карского моря и моря Лаптевых. Он начинал продленную арктическую навигацию на линии Мурманск - Дудинка.

Все мальчишки в детстве мечтают быть героями. В своих мечтах спасают людей, планету, животных. И только читая материалы про ежедневный труд таких людей, как мой земляк Сухондяевский В.Н. Понимаешь, что подвиг, это не слава и почет, а жизнь, отданная делу, любимой работе. Материал о Сухондяевском В.Н. находится в школьном музее.

На берегу Правды в Восточной Антарктиде в 1956 году была основана советская научная обсерватория «Мирный». В декабре 1957 года на высоте 3488 метров в 1260 км от берега на полюсе холода Земли (около 90 градусов) основана научная станция «Восток». Именно здесь работал мой земляк- Сухондяевский Владимир Николаевич. Три раза он был в экспедициях в Антарктиде: механиком-водителем в 15-ой, инженером-механиком в 19-ой, начальником транспортного отряда в 23.

Сухондяевский Владимир Николаевич родился в 1937 году в д.Бурцево Вельского района Архангельской области. В семье. Кроме него. Было еще 6 детей. С 1 по 4 классы учился в Смольянской начальной школе, а с 5 по 7 класс в Хозьминской средней. По воспоминаниям односельчан любимым занятием мальчика была рыбалка. После окончания школы закончил Вельский сельскохозяйственный техникум, затем служба в армии, которая круто изменила его жизнь. Потому что попал Владимир в Северный флот и навсегда полюбил

море и холод. После окончания службы поступает учиться в Ленинградский инженерно-строительный институт, из которого переходит в Арктический и Антарктический. Закончил институт по специальности инженера-механика.

Приезжая на Родину, Владимир Николаевич рассказывал землякам об экспедициях. Первый раз пересекая экватор, окунулся в водах океана и выпил рюмку соленой воды по традиции. Как удивился температуре воздуха на станции «Восток», которая достигала 80 градусов мороза, а ветер был такой, что приходилось выходя связываться веревкой по двое. Много было пингвинов, и они совсем не боялись людей. Передвигались по Антарктиде на вездеходах «Харьковчанках», лишь они могли выдержать такую температуру.

А.Д.Аверин, полярный исследователь, написал в письме, что Владимир Николаевич был патриотом своего дела, знал технику в совершенстве. Был человеком честным, смелым, умел действовать в любой экстремальной ситуации. Случай, который произошел на куполе (так называют полярники это место), тронул всех полярников до глубины души.

Вот как рассказывает об этом участник похода В. А. Хренов в книге В. Стругацкого «Подвиг на полюсе холода»: ... от «Мирного» до «Востока» - 1400 км. Вездеход карабкался вверх, проваливался в ямы, одна машина 8 раз «разувалась» - гусеница рвалась и сразу уходила под сани. С тягача отпрыгнешь - не отдышаться, а надо «пальцы» забивать при морозе в 60⁰. Первая, средняя и последняя машина - с рациями. Идет неделя, вторая. В 6 км. от «Востока» заночевали. В. Н. Сухондяевский повел машину на заброшенную станцию. Там надо было оставить сани с топливом. К утру он вернулся, и мы снова двинулись в путь. В полдень как всегда заправка тягачей.

Ни разу не подвел своих товарищей Виктор Николаевич. Но однажды ему стало плохо. По книге Стругацкого «На полюсе холода» (к сожалению ее у нас нет, только отрывки) это описано так:

Механики занимались своим делом, а я - обедом. Вдруг открывается дверь в камбузный блок и на пороге - Сухондяевский. Стоит, рот раскрывает,

как рыба, глотнуть воздуха хочет, да не может. И с порога навзничь падает в снег. Подбежали водители, вытащили сиденье из тягача, положили начальника и понесли в «Харьковчанку». Врач решил, что обморок от усталости.

До 5 вечера шли, но Сухондяевскому стало хуже и врач решил поезд остановить, определив паралич. Сообщили по радию в Мирный.

Получили приказ срочно готовить аэродром. А ровного места нет на сотни километров. Ребята измучились, но никто слова не проронил. Врач делает укол Сухондяевскому, а он в сознание не приходит. К тому же поднялась сильнейшая метель, мороз под 60° , при таком самолёты не летают. Но наш ас Кравченко каким-то чудом сумел сесть, взлететь и доставить его в Мирный.

Из воспоминаний летчика Кравченко:

Мы уже несколько дней не летаем на «Восток», нет погоды по трассе. Завоз груза туда еще не закончен, и это нас очень тревожит. Рассчитывать на хорошие погодные условия во второй половине февраля, а тем более в марте, нет резона: придется буквально ловить каждый погожий день. Настроение у всех подавленное. И вдруг 17 февраля меня срочно вызвал начальник станции «Мирный» Арнольд Богданович Будрецкий.

Арнольд Богданович без предисловий огорошил меня печальной вестью:

— Мне передали, что начальника поезда Сухондяевского разбил паралич.

Володю я хорошо знал. Мой одноклассник, коренастый крепкий парень, отличный товарищ и специалист, он в последние недели занимался подготовкой санно-гусеничного поезда, который должен был еще до наступления полярной ночи доставить на «Восток» топливо для станции. Работа хлопотная, нервная, отнимающая много сил, поэтому виделись с ним накоротке: «Привет!», «Здорово!» И все... В поход они ушли только 1 февраля.

— Что врачи говорят?

— По всем признакам — инсульт, кровоизлияние в мозг. Нужна срочная госпитализация. Сможешь выручить?

— Надо подумать, — сказал я. — А других вариантов нет? Бурдецкий поднял на меня красные от бессонницы глаза:

— Если бы были, тебя бы не ждали, — он подошел к карте участка Антарктиды, где работала экспедиция. — Они находятся вот здесь, — Арнольд Богданович ткнул пальцем в точку, лежащую чуть ниже станции «Комсомольская», — почти на полпути до «Востока» — до него идти семьсот семьдесят километров. Чуть больше они уже прошли. Можно, конечно, бросить сани с цистернами и развернуть поезд в «Мирный». Но тогда ребята на «Востоке» останутся без горючего. Уже сейчас там его — в обрез.

На «Восток» тащить Сухондяевского нет смысла, на станции он не выживет. Да и не довезут его — врач, который идет с поездом, настаивает на немедленной эвакуации больного. С каждым часом ему становится все хуже.

В общем, так, — Бурдецкий вернулся за стол. — Мы тут все варианты перебрали и сошлись на одном — без авиации не обойтись.

— Легко сказать... — такого крутого поворота событий я не ожидал.

— Тебе решать, ты здесь самый главный авиационный начальник.

— Надо подумать, — сказал я.

— Только думай побыстрее, ребята ждут помощи...

Я вернулся к себе. Экипажи, вымотанные рейсом на «Восток», спали. Достал карту, развернул и тут же отодвинул в сторону — этот маршрут я знал, как собственную ладонь, и мысленно мог «пролететь» по нему с точностью до метра, ведь я слетал туда уже больше двухсот раз.

Оставалось определить: с кем лететь?

В этой экспедиции я был заместителем командира летного отряда и, согласно своим обязанностям, регулярно летал с обоими экипажами Ил-14, которые базировались в «Мирном». Работы было много, поэтому я «налетывал» предельно допустимую саннорму, что заодно позволило мне хорошо изучить профессиональные и физические возможности каждого, с кем летал. Как показала жизнь, все они могли выполнить любую задачу в сложных погодных

условиях, но..... Во-первых, сезонные работы подходили к концу и у людей накопилась физическая и моральная усталость. Во-вторых, полет, в который я собрался, судя по всему, должен был стать одним из самых сложных, которые до этого выполнялись в Антарктиде нашей авиацией. А в-третьих, сам для себя я мог принять любое решение, но приказать лететь со мной не имел ни служебного, ни морального права. Поэтому я попросил командиров собрать свои экипажи в кают-компании, где и обрисовал им ситуацию, которая сложилась с санно-гусеничным поездом и Сухондяевским.

Повисло тяжелое молчание. Потом я услышал чье-то:

— Черт подери, этого сейчас нам только и не хватало.

И вдруг все заговорили разом, перебивая друг друга, словно пытаюсь объяснить кому-то, что лететь невозможно, что Ил-14 не выдержит такого издевательства, которое его ждет на ледовой целине, при морозе в полсотни градусов..... Но тут кто-то тихо сказал:

— Мужики, там же Сухондяевский гибнет. Тихо, но все почему-то услышали.

Я поднялся со своего места:

— Приказать лететь ни вам, ни мне никто не может. Даже министр гражданской авиации. Дело добровольное. Я полечу. Кто еще со мной?

Первым поднялся экипаж Виктора Пашкова: командир, второй пилот Анатолий Волков, штурман Виктор Семенов, бортмеханик Степан Кобзарь, бортрадист Анатолий Киреев.

Летчикам удалось совершить невозможное: взлететь, долететь, приземлиться, снова взлететь, долететь.... А это каждая секунда жизни больного и самого экипажа.

Самолётом Сухондяевского В.Н. вывезли в Ленинград, где сделали операцию, обнаружили ещё и рак желудка. Три с половиной года жил Сухондяевский после операции и умер 8.09.81. Похоронен в г. Ленинграде.

Кто сказал, что подвиги можно совершить только на войне? Вся жизнь моего земляка Сухондяевского Владимира Николаевича доказывает, что любовь к своему делу, к товарищам, к Родине – это подвиг.

Список источников.

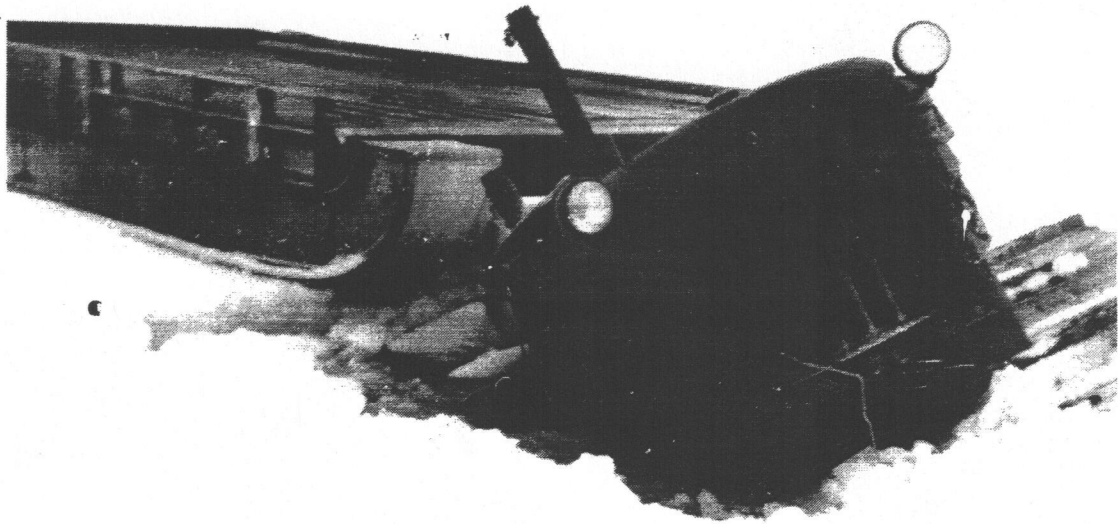
1. Я познаю мир: Детская энциклопедия: Арктика и Антарктика / А.Л.Бочавер, А.А.Прокудин / ООО «Фирма» «Издательство АСТ» 2000
1. Материалы школьного музея МБОУ Хозьминская ООШ» 18»
2. Поморская энциклопедия 1 т / гл. редактор Н.П.Лаверов / Архангельск: Поморский государственный университет им. М.В. Ломоносова. 2001
3. Русские географы и путешественники / Академия наук Союза ССР / М: Искусство. 1972
4. [http:// www.pravdasevera](http://www.pravdasevera) статья «Спасти человека» Владимир СОКОЛОВ 19/01/2006
5. Я познаю мир: Детская энциклопедия: Арктика и Антарктика / А.Л.Бочавер, А.А.Прокудин / ООО «Фирма» «Издательство АСТ» 2000



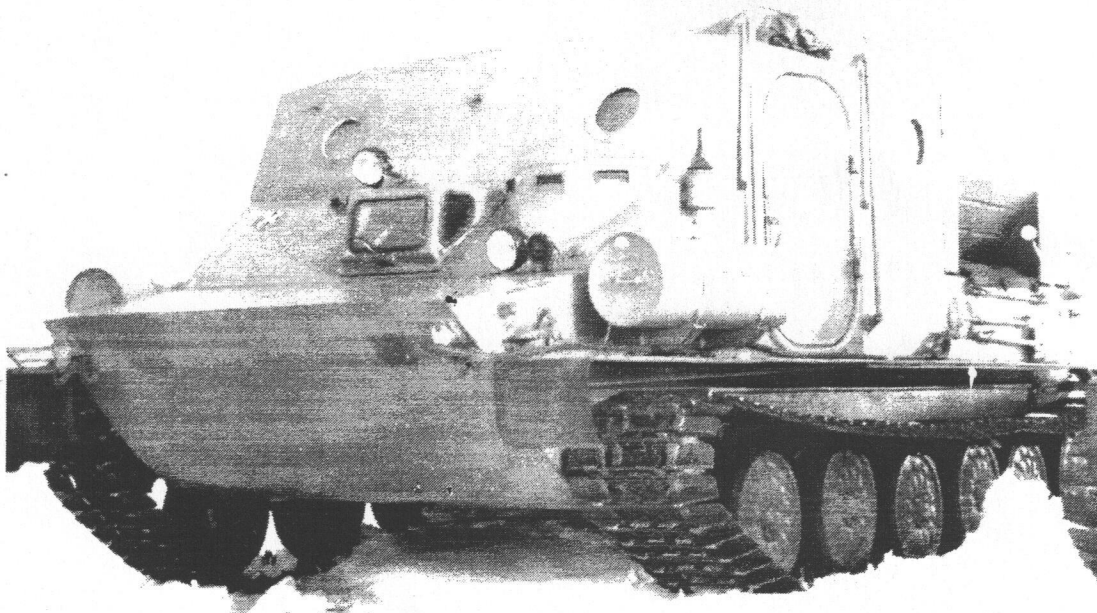
1962
Ленинград

Сухондяевский В.Н. оставил
о себе самую
светлую память у всех,
кто его знал.

Заслугой Сухондяевского
было то, что в походах техника
нас никогда не подводила.
Он перед походами
ночами не спал,
всё за наши машины переживал,
как перед боем.



Трактор с прицепом
попал в ледовую трещину.



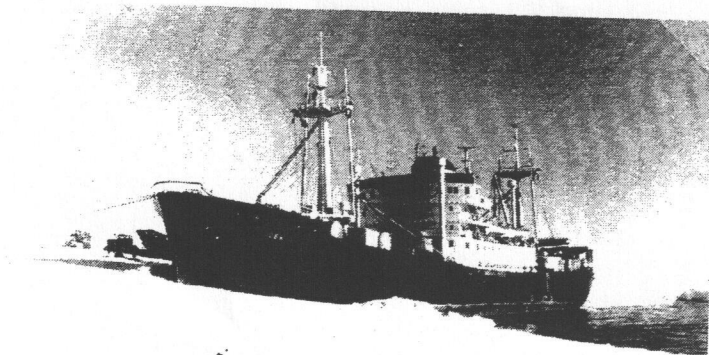
НА ТАКИХ ВЕЗДЕХОДАХ
ЕЗДЯТ В АНТАРКТИДЕ



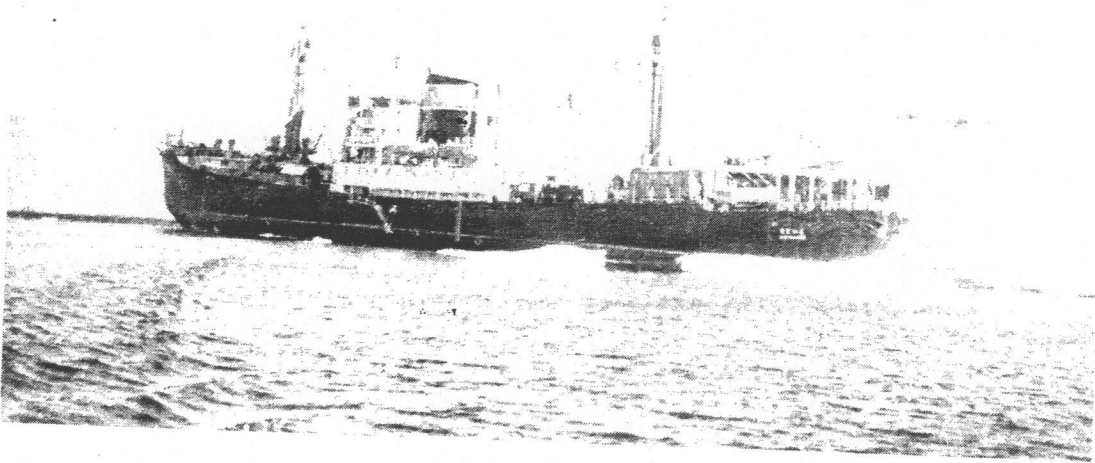
Владимир Николаевич проверяет готовность
транспортного снаряжения к походу.
/станция Молодёжная/



Прибытие на станцию “Молодёжная” 1969 год
(фото из архива А.М.Митиной)



Легендарный теплоход “Обь”,
побывавший в Антарктиде 19 раз.



Дизель-электроход "Лена"
прибыл в Антарктиду



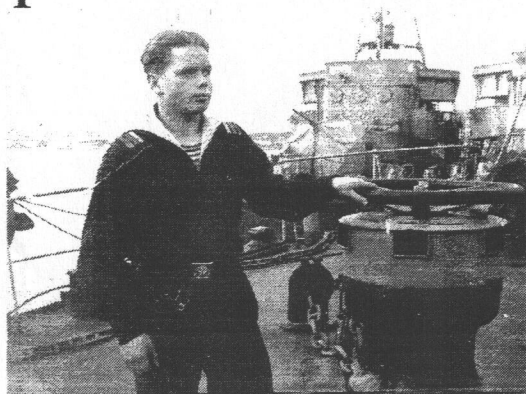
Главные обитатели Антарктиды



Сухондяевский В.Н.
23 антарктическая экспедиция



18 антарктическая экспедиция



Сухондяевский В.Н.
в дни службы на Северном флоте