



«ՍԵԳՈՎԻ»
ՀԵՐՈՍԱԿԱՆ
ԴՐԵՅԾԸ



910.4
Է-93



910.4

Խ-93

այ

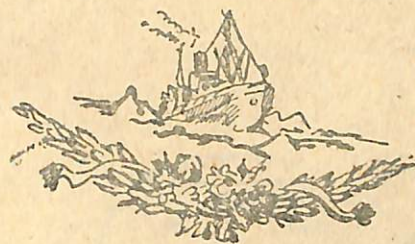
-5 OCT 2011

Պրակտիկա ընդ յերկրների, միացե՛ք

Լ. ԽՎԱՏ ՅԵՎ Մ. ԶԵՐՆԵՆԿՈ

„ՍԵՂՈՎԻ“ ՀԵՐՈՍԱԿԱՆ ԴՐԵՅՖԸ

Խորհրդային Միության Հերոս Պ. Շիրզովի
ներածական հոդվածով



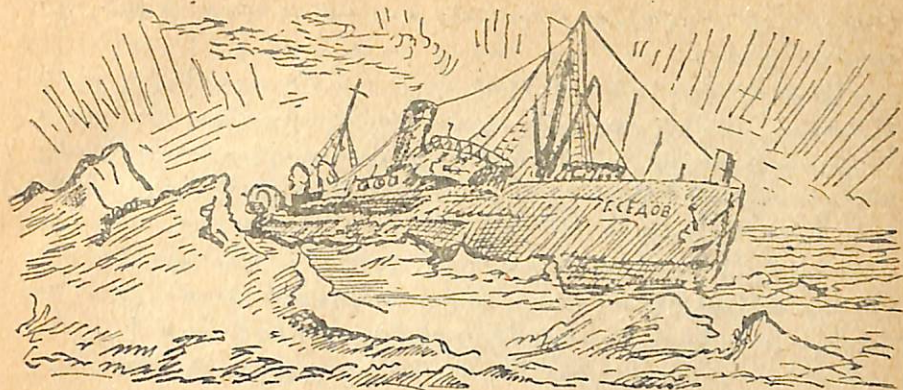


3422
40

Л. ХВАТ И М. ЧЕРНЕНКО

ГЕРОИЧЕСКИЙ ДРЕЙФ «СЕДОВА»

Государственное издательство политической литературы
ЕРЕВАН ● 1940



ՄՏԱՂԻՆԻ ԱՆՈՒՆՈՎ



Խորհրդային Միության Հերոս
Գ. ՇԻՐՇՈՎ



որհրդային ամբողջ ժողովուրդը չթուլացող ուշադրությամբ հետևում էր ստացհատ շոգենավ «Գեորգի Սեդովի» դրեյֆին, մի նավի, վորի վրա համարյա 27 ամիս պատվալոր ստալինյան հերթակալություն էլին տանում տասնհինգ անվահեր ծովազնացներ:

Չնայած հակայական դժվարություններին, սառուցների սեղմվելուն, մրրիկներին և դաժան սառնամանիքներին, սեղովականները պլանաչափ և կանոնավոր կերպով ընդարձակ գիտական հետազոտություններ էլին կատարում: Թե՛ ամառը, թե՛ ձմեռը, թե՛ բևեռային գիշերները, թե՛ արկտիկ գարնան մառախլապատ օրերին նրանք նույնչափ լարված և արգասավոր աշխատանք էլին կատարում: Դրանով արտահայտվում էր խորհրդային մարդկանց յերեկելի առանձնահատկությունը, այն է՝ սկսած գործը միշտ հասցնել մինչև վերջը: Սեղովականները մի անգամ ևս ցույց տվին, վոր հայրենիքի առաջադրանքը, Ստալինի առաջադրանքը

կատարող խորհրդային մարզկանց վոչ մի դժվարութիւնն չի սարսափեցնում:

Ամեն մի վտանգի դեմ մղած պայքարում ցուցաբերվող արի- ությունը, անձնվիրութիւնը, համարձակութիւնը—այս բոլոր բարոյական բարձր հատկութիւնները, վոր կուսակցութիւնը դաստիարակում է խորհրդային ժողովրդի մեջ, հիանալի կեր- պով արտահայտւեցին «Սեղովի» կոլեկտիվի առօրյա գործերի մեջ: Վոչ մի արգելք չկարողացավ կոտորել նրանց բոլշևիկյան վոզին: Բեկոսային ծովազնացների ամուր, ստալինյան բարեկա- մությամբ դողված կոլեկտիվը շարունակ ապրում էր մեկ կյան- քով մեծ հայրենիքի հետ: Սեղովականները գիտեցին, վոր հայ- րենիքը, կուսակցութիւնը, մեծ Ստալինը նրանց դժբախտու- թյան մեջ չեն թողնի և, յերբ այդ անհրաժեշտ կլինի, հզոր ձեռք կմեկնեն իրենց դժբախտներին ողնելու համար:

«Սեղովի» հերոսական եպոպեան գիտական մի բարձր սըլ- րադործութիւնն է, վորն արժանի տեղ կգրավի մեր յերկրի պատ- մության մեջ:

Սեղովականների գիտական հետազոտութիւնները կենտրո- նական բեկոսային ավազանում գիտութիւնը տալիս են ամենա- արժեքավոր տեղեկութիւններ, վորոնք լուսաբանում են մեր մո- լորակի ամենահեռաքրքրական բնադավառներից մեկը: Այդ հե- տազոտութիւններն ունեն վոչ միայն հսկայական թերթիական հետաքրքրութիւն: Նրանք կողմեն հյուսիսային ծովազնացներին նավերն անցկացնելու Հյուսիսային ծովային ճանապարհով, կող- նեն պայքար մղելու արկախի սառուցների դեմ՝ բեկոսային ծո- վազնացների այս մշտական թշնամու դեմ:

«Սեղով» սառցահատ շոգենավի դրեյֆին հետևում էր ընկեր Ստալինը: Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը միշտ հետաքրքրվում էր, թե ինչպէս է ընթանում կյանքը դրեյֆող նավի վրա, հարցուփորձ էր անում սեղովականների գիտական աշխատանքների մասին, սիրտ էր տալիս նրանց, վորքեչնում էր անձնվեր աշխատանքի:

1938 թ. դարնանը Լապտեյների ծովի սառուցներում միա- ժամանակ դրեյֆող յերեք սառցահատ նավերում գտնվում էր 217 մարդ: Ընկեր Ստալինի առաջարկութեամբ Մոսկվայից դրեյֆող քարավանի մոտ են ուղարկվում չորսմոտորանի յերեք ողանավ: Այդ ողանավերի հրամանատարներն էյին ընկ. ընկ. Ալեքսեյեվը, Գոլովինը և Որլովը: Ինքնաթիռները դրեյֆող նավերից դուրս բերին 184 մարդ և մնացած 33 ծովազնացներին հայթայթեցին անհրաժեշտ ամեն ինչ:

1938 թ. ամառը նույնպէս ընկեր Ստալինի անմիջական ցուց- ման համաձայն վորձ է կատարվում դրեյֆող նավերը սառուցի գերութիւնից դուրս հանելու: Դեկի վնասվելու պատճառով այն ժամանակ «Սեղովը» չկարողացավ բուքսիրի վերցրած հետևել «Յերմակին» և մնաց դրեյֆելու Հյուսիսային սառուցյալ ովկիա- նոսում: «Սեղովը» վերածվեց շարժական գիտա-հետազոտական կայանի:

Մի փոքր ուշ, դարձյալ Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչի ցուցումով, «Սեղովը» մոտ ուղարկվեց արկախի նավատորմի Փլազմանական սառցահատ «Ի. Ստալինը»: Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը նախադրու- շացրեց, վոր սառցահատի եկիպաժն անխոհեմարար ռիսկ չանի և ձմեռելու վտանգի դեպքում անհասպող հետ դառնա: Ստալի- նյան այս խնայողական նախադրուշացումը Հյուսիսային ծովային ճանապարհների դլխավոր վարչութիւնն ողնեց ճիշտ կազմակեր- պելու ծովային դժվար ոպերացիան: Ֆլազմանական նավի եկի- պաժն արեց այն ամենը, ինչ վոր կարող էր. սառցահատը «Սե- դովից» արդեն 50 մղոն հեռավորութիւն վրա յեր գտնվում, բայց հանդիպեց համատարած սառուցների և վերադարձավ նա- վահանգիստ:

Սեղովականները տոկուն կերպով շարունակեցին աշխատել Հյուսիսային սառուցյալ ովկիանոսում: Նրանք կուտակեցին «հա- կասառուցային պաշտպանութիւն» լավ փորձ և պատվով դուրս յեկան բոլոր վտանգավոր դրութիւններից: Յերբ դրեյֆող նա- վի եկիպաժը սառուցներում անցկացրեց արդեն մի տարուց ավե- լի, առաջարկութիւն ծաղեց ուղարկել «Սեղովի» մոտ ողային եքսպեդիցիա թեկուղ անձնակազմի մի մասը փոխելու համար: Իմանալով այս մասին, սեղովականները ջերմ շնորհակալութիւն հայտնեցին ընկեր Ստալինին և Մոլոտովին հոգատարութիւն հա- մար և դիմեցին կառավարութիւնը, խնդրելով ամբողջ եկիպաժը թողնել նավի վրա մինչև դրեյֆի վերջը:

Կառավարութիւնը բավարարեց հերոսական ծովազնացների խնդրը: Ընկեր Ստալինն այնուամենայնիվ խորհուրդ տվեց պատրաստ պահել մի ծանր ինքնաթիռ: 1939 թ. դարնանից Իո- դովի կղզում գտնվում է ողաչու Որլովի չորսմոտորանի մո- նոպլանը, վորը մինչև դրեյֆի վերջը պատվավոր հերթակա- լութիւն էր տանում և պատրաստ էր ցանկացած ժամանակ թռչել «Սեղովի» բեկոսային ծովազնացների մոտ:

Սեղովականները հանգիստ էյին իրենց ճակատագրի համար:

Նրանք զերծ ելին այն վախից ու յերկյուղից, վոր միշտ զգացել են կապիտալիստական աշխարհի բեկոսխուշոկները:

Հիշենք թեկուզ խիզախ բեկոսխուշոկ անդլիացի կապիտան Սկոտտի կյանքի վերջին սրերը: 1912 թ. Հարավային բեկոսից վերադառնալիս նա իր ուղեկիցներին հետ վռնեցապալ քաղցից և ուժասպառութունից: Այս արիասիրտ մարդուն, վորը դեպի Հարավային բեկոս կատարած եքսպեդիցիայի ժամանակ դիմացալ հրեշափոր փորձութուններին, վորը բազմիցս կանգնած ե յեղել մահվան դեմ-հանդիման, մինչև վերջին րոպեն չէր թողնում մենակության զգացմունքը, իր մերձավորների բախտի համար ունեցած յերկյուղը:

Հուսահատության արագիզմով են լցված նրա վերջին գրութունները: Սկոտտը գրել է.

«... Մենք սաստկում ենք շատ անմխիթար տեղում: Գրում եմ ձեզ հրաժեշտի նամակ այն հուսով, թե այս նամակը գուցե գտնվի և ուղարկվի ձեզ:

Իսկապես ասած յես ուզում եմ, վոր դուք ողնեք իմ այրիին և իմ վորդուն, վորը ձեր սանն է.

... Յես թողնում եմ իմ խեղճ աղջկաս և ձեր սանին: Ուրիտոնը թողնում է այրիին, իսկ Նզդարդ Նվանսը նույնպես այրիին շատ թշվառ գրության մեջ: Արեք այն ամենը, ինչ հնարավոր է նրանց իրավունքները ճանաչելու համար: Մնաք բարև:

Մեռնելով, խնդրում եմ ձեզ, իմ թանգազին բարեկամ, բարի լինեք դեպի իմ այրին և յերեխան: Կյանքում տղայիս ողնութուն ցույց տվեք, յեթե պետութունն այդ չի ցանկանա անել...»

Յեզ ահա որագրում վերջին գրանցումը, վոր արել է մեռնող կապիտան Սկոտտն իր ձեռքով.

«Ի սեր ասածու, մեր մոտիկներին մի թողնեք...»

Կապիտան Սկոտտն ինքն իր բախտին եր թողնված: Պետութունը, ի փառս վորի նա կատարում եր իր սխրագործութունները, թիչ եր հեաաքրքրվում իր խիզախ հայրենակցով: Յեզ այնքան հասկանալի յե Սկոտտի յերկյուղը, վոր նրա մահից հետո նրան մոտիկ մարդիկ բախտի քմահաճույթին կթողնվեն...

Մենակության այս զգացմունքը, հասարակութունից, իր պետութունից կտրված լինելու զգացմունքն ուղեկիցել է անցյալի բոլոր բեկոսխուշոկներին:

Սորհրդային մարդկանց, գիտնականներին, հետազոտիչներին այդպիսի զգացմունքներ անծանոթ են:

Սեղովականների խիզախ եքսպեդիցիան հիանալի կերպով խմանում եր, վոր նրանց յուրաքանչյուր քայլին հետևում է ամբողջ ժողովուրդը, կառավարութունը և ընկեր Ստալինը: Իրա համար ել նրանց աշխատանքը հաջող եր ընթանում: Նրանք հանգիստ ելին իրենց ճակատագրի համար, իրենց մոտիկների և հարազատների ճակատագրի համար: Իրանումն է կայանում խորհրդային մարդկանց մեծ յերջանկութունը:

Յերբ «Սեղովի» դրեյֆն արագացալ, ընկեր Ստալինն առաջարկեց ժամանակին եքսպեդիցիա կազմակերպել նալը սառուցների միջից հանելու համար: Իրեյֆող սառցահատ շոգենավին ընդառաջ դուրս յեկալ խորհրդային ամենահզոր սառցահատ «Ի. Ստալինը»: Նա Մուրմանսկից դուրս յեկալ դեկտեմբերի 15-ին և կուրս վերցրեց դեպի Հյուսիս՝ Իրենյանդական ծովը, վորտեղ ութսուներորդ զուգահեռականից այն կողմը հանդիպեց «Սեղովին»:

Ստալինի անունով «Սեղովի» հերոսական եկիպաժը պայքար եր մղում Արկտիկայի դաժան բնության դեմ, Ստալինի անունով նա հաղթականորեն ավարտեց իր պատմական դրեյֆը:

Ռադիոգրերից մեկում, յերբ «Սեղովը» գտնվում եր Կենտրոնական բեկոսային ավազանի սառուցներում, անվեհեր բեկոսային ծովազնայնները գրում ելին ընկեր Ստալինին.

— Ձեր անունն, ընկեր Ստալին, հանդիսանում է այն ուղեցույց աստղը, վորը մեզ հայրենիք կրերի վորպես հաղթողներ:

Իրենց խոսքը սեղովականներն ամուր ելին պահում: Նրանք պատվով կատարեցին ստալինյան առաջադրանքը:

Ութհարյուր որից ավելի տեեց Կենտրոնական արկտիկայի սառուցներում տասնհինգ բեկոսային ծովազնայնների անձնակը հերոսական աշխատանքը: Շատ բան այն բոլորից, ինչ սեղովականներն ապրել և կրել են դրեյֆի քսան ու յոթ ամսվա ընթացքում, հայտնի յե նալից ստացված ժլատ ռադիոգրերից: Շատ բան ել մենք կիմանանք հերոսների հայրենիք վերադառնալուց հետո:

Սեղովականները կրերեն իրենց որագրերը, գիտական հետազոտութունների մատյանները, իրենց հավաքած ամբողջ ընդարձակ նյութը:

Գիչ ժամանակ չի պահանջվի գիտական հետազոտութունների խիստ արժեքավոր արդյունքները մշակելու համար: Գիտնականները բացառիկ հետաքրքրությամբ սպասում են սեղովականների հետազոտութունների հրապարակմանը: Բայց արդեն այժմ,

ճիշտ է, ընդհանուր դժերով, կարելի չէ տալ նրանց դիտական աշխատանքի հանրազումարը:

Առաջավոր շատ յերկրներ մի շարք տասնամյակների ընթացքում փորձել են թափանցել Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասը, փորձել են խմանալ, թե ի՞նչ է ներկայացնում իրենից յերկրազնդի այդ անձանոթ և դժվարամատչելի մարզը: Ամերիկացի Ռոբերտ Պիրիին հաջողվում է մնալ Հյուսիսային բևեռում մի քանի... Ժամ: Բևեռի վրայով թռչում են Բերդը, Նոբելեն, Ամուսկենը: Այս բոլոր եքսպեդիցիաները Հիարոդացան քիչ թե շատ լիարժեք աշխատանք կատարել Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասի ուսումնասիրության վերաբերյալ:

Միայն ահանաջոր արկտիկ հետազոտիչ Փրիտյոֆ Նանսենին, «Փրամ» նավով նրա կատարած նշանավոր դրեյֆի Ժամանակ (1893—1896 թ.թ.) հաջողվեց հավաքել չափազանց արժեքավոր դիտական նյութ, վորն սկիզբ դրեց Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսի ուսումնասիրությանը: Նանսենի տվյալները յերկար տարիներ ծառայել են վորպես Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասի վերաբերյալ մեր ունեցած գիտելիքների միակ աղբյուրը: Այս տվյալների վրա յե հիմնվել բևեռային և մերձբևեռային մարզերին վերաբերող յերիտասարդ գիտությունը: Բայց շատ բան մնացել է մուլթ:

Ի դերև դուրս յեկան այն հույսերը, թե հետագա տարիները նոր լույս կսփռեն, բաց կանեն Արկտիկայի «գաղտնիքները» ծածկույթը. «Փրամից» հետո յեղած բոլոր եքսպեդիցիաներն ըստ եյուլթյան վոչ մի նոր և քիչ թե շատ եյական բան բևեռային ավազանի ճանաչողության մեջ չմտցրին:

Միայն խորհրդային գիտությունը, վորը հենվում է մեր յերկրի մեծ հզորության վրա, կարողացավ լուծել Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասի ուսումնասիրության խնդիրը: Հյուսիսային բևեռում գիտա-հետազոտական պարտիա իջեցնելու գաղափարը խորհրդային մարդիկ իրադործեցին 1937 թվականին:

«Հյուսիսային բևեռ» կայանի իննամսյա դրեյֆի արդյունքը յեղավ այն, վոր հավաքվեց մեծաքանակ նյութ Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասի այն մարզի հիզրոլոգիայի, գեոֆիզիկայի և բիոլոգիայի վերաբերյալ, վորը գտնվում է բևեռի և Գրենլանդական ծովի հարավային լայնությունների միջև:

«Սեդովի» դրեյֆն ընդգրկեց Հյուսիսային Սառուցյալ ով-

կիանոսի մի այլ հսկայական մարզ, այն է՝ Լապտեվների ծովից մինչև Գրենլանդական ծովը: «Սեդովի» հերոսական եկիպաժի կատարած դիտական հետազոտությունները շատ արժեքավոր ավանդ են Արկտիկայի ուսումնասիրության բնագավառում:

Ըստ եյուլթյան միայն խորհրդային եքսպեդիցիաներն ու «Սեդովի» եկիպաժը վերջին տարիներս առաջին անգամ անցկացրին Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասի լիակատար հետազոտություններ:

Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասում կատարված հետազոտական աշխատանքները մեզ, խորհրդային բևեռաբաններին և խորհրդային ամբողջ յերկրի համար առանձին հետաքրքրություն ունեն: խորհրդային գիտությունը լայն ճակատով թափանցեց Սառուցյալ ովկիանոսի մինչև այժմ անմատչելի մարզերի բուն սիրտը: Այս հետազոտություններն այն մեծ ստեղծագործական աշխատանքի կարևորագույն ողակներից մեկն են, վոր խորհրդային յերկիրը անց է կացնում Մայր Հյուսիսում:

Հյուսիսային ջրային մեծ մաղխտորալի դիտական հետազոտության և պրակտիկ ոգտագործման նախաձեռնողն ու վոդեչնչողն Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչ Ստալինն է: Դեռ 1932 թ. ընկեր Ստալինի նախաձեռնությամբ Արխանգելսկից ուղարկվում է «Ալեքսանդր Սիբիրյակով» նավով մի եքսպեդիցիա, վորի նպատակն էր գտնել Հյուսիսային ծովային ճանապարհը, այսինքն՝ մեկ նավիգացիայի ընթացքում, առանց ձմեռելու, անցնել Սաղաղ ովկիանոս: Եքսպեդիցիան լիակատար հաջողությամբ վերջացավ:

Մի տարի անց նույն ուեսը կրկնեց սառցահատ շոգենավ «Չեյուսկինը». նա հասավ իրադարձ-ովկիանոսյան ջրերին, բայց սառուցների դրեյֆն այդ նավը Բերինգյան նեղուցից հետ չպրտեց Չուկոտյան ծովը, վորտեղ նավը սառուցների կողմից ճգմվեց և ընկղմվեց ջրի տակ: Այնուամենայնիվ «Չեյուսկինի» արշավը կրկին ապացուցեց, վոր մեկ նավիգացիայի ընթացքում գործնականորեն հնարավոր է Հյուսիսային ծովային ճանապարհով անցնել Սաղաղ ովկիանոս: «Չեյուսկինի» խորտակվելուց մի քանի ամիս հետո Վլադիվոստոկից դուրս յեկավ դեպի Արկտիկա «Լիտկե» սառցահատը: Այս նավը մեկ նավիգացիայի ընթացքում, ինչպես և «Սիբիրյակով» և «Չեյուսկին» նավերը, կտրեցանցավ Հյուսիսային ծովային ճանապարհը, բայց հակառակ ուղությամբ, այն է՝ արևելքից դեպի արևմուտք:



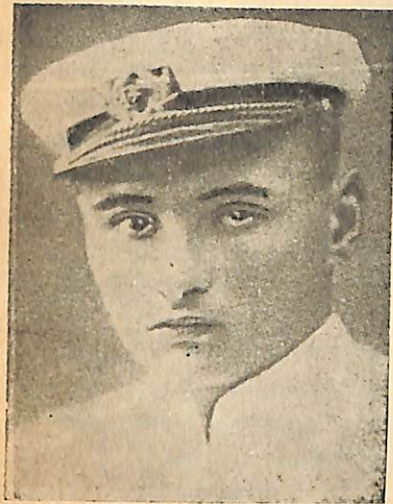
Հարձակումն Արկտիկայի դեմ քանի գնում, այնքան ավելի լայն կերպով եր ծավալվում: Բոլշևիկյան կուսակցության XVІІІ համագումարի պատմական վորոշումները հատկորեն վորոշեցին խորհրդային բևեռախույզների առաջ կանգնած խնդիրները, այն է՝

«Յերրորդ հնգամյակի վերջում Հյուսիսային ծովային ֆա- նսպարիը վերածել նորմալ կերպով աշխատող ջրային մագիս- տրալի, վորն ապահովում է սլանաչափ կապ Հեռավոր Արևելքի հետ»:

Այս պատվավոր խնդրի շուրջը վողկորված աշխատում են խորհրդային բևեռախույզները: Համկ(բ)կ XVІІІ համագումարի վորոշումների իրագործման ասպարեզում մեծ է շնորհակալ աշ- խատանք և կատարում գիտությունը: Այդ գիտությունը բևեռա- խույզ ծովագնացների համար նոր ուղիներ և գտնում, նոր դի- տելիքներ և տալիս արկտիկ տարերքի դեմ վստահորեն պայքա- րելու համար:

1939 թ. մենք առաջին անգամ ձեռնարկեցինք Հյուսիսային ծովային ճանապարհի առևտրական նորմալ շահագործմանը: Արկտիկ ջրային մեծ մագիստրալով այս տարի նավարկել է 104 նավ, զանազան ուղղություններով փոխադրված է ավելի քան 100 հազար տոնն բեռ: Տասնմեկ նավ կտրել անցել են Հյուսի- սային ծովային ճանապարհի ամբողջ տրասսը:

Յուրացնելով Հյուսիսային ծովային ճանապարհը, մենք վոչ մի բոպե չպիտի մոռանանք գիտության բացառիկ նշանակու- թյունը: Վորպեսզի նավերը վստահորեն անցկացնենք Հյուսիսա- յին ծովային ճանապարհով ցանկացած քանակությամբ և ցան- կացած ուղղությամբ, անհրաժեշտ է ունենալ վոչ միայն լավ քարտեզներ, հուսալի ռադիոկապ, սարքավորված նավահան- դիստներ, այլև պահանջվում է ամենից առաջ սովորել մեր նա- վերի վտանգավոր թշնամու՝ բևեռային սառուցների դեմ սրայ- քարելը: Վորպեսզի սառցահատները կարողանան վստահորեն անցկացնել փոխադրանավերի քարավանները բևեռային ծովերով, անհրաժեշտ է լավ իմանալ այն որենքները, վորոնք կառավա- րում են սառուցների բաշխումը Արկտիկայում: Կարայան, Լապտեվների, Արևելա-սիբիրական և Չուկոտյան ծովերի սա- րուցի ծածկույթը տարեցտարի չափազանց փոփոխական է: Սա- րուցի քանակը, այդ սառուցի բաշխումն այս ծովերում չատ սերա կերպով կապված է ծովային այն հոսանքների ու քամի-



Սառցահատի կապիտան
Կոնստանտին Սերգեյեվիչ
ԲԱԳԻԳԻՆ



Սառցահատի ֆաղգնական
Դմիտրի Գրիգորյեվիչ
ՏՐՈՅԻՄՈՎ



Յերկրորդ մեխանիկ
Սերգեյ Դմիտրիևիչ
ՏՈԿԱՐԵՎ



Յերրորդ մեխանիկ
Վսեվոլոդ Ստեպանովիչ
ԱՂՖԵՐՈՎ

ների հետ, վորոնք տիրապետում են ծովի այս կամ այն սայռնում:

Տարեցտարի մենք արշավախմբերի միջոցով հետազոտում ենք խորհրդային Արևելիայի ծովերը, ուսումնասիրում ենք հիդրո-մետեորոլոգիական սեփիմը, այն է՝ ծովային հոսանքները, քամիները, սառուցների դրեյֆը: Այս ծովերը, վորոնք հանդիսանում են Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսի ծովածոցեր, շատ սերտ կախումն ունեն ովկիանոսի կենտրոնական մասի հիդրո-մետեորոլոգիական սեփիմից: Սառուցե ծածկույթի բոլոր փոփոխությունները հասկանալու համար, հուսալի սառցային պրոգնոզ կատարելու համար (այսինքն ծովերում հնարավոր սառցային իրադրությունը գուշակելու համար) պետք է խմանալ, թե ինչ է կատարվում Սառուցյալ ովկիանոսի կենտրոնական մասում:

Ահա թե ինչու Հյուսիսային ծովային տրասսը յուրացնելու համար այդքան անհրաժեշտ են վոչ միայն ծայրամասային ծովերի հետազոտությունները, ծովեր, վորոնց միջով նա անմիջապես անցնում է, այլև Հյուսիսային Սառուցյալ ամբողջ ովկիանոսի ուսումնասիրությունը: Ահա թե ինչու «Սեդով» սառցահատ շոգենավով կատարված եքսպեդիցիաները և ուսումնասիրություններն այդքան մեծ նշանակություն են ստանում Հյուսիսային ծովային ճանապարհը յուրացնելու համար:

«Սեդովի» պանծավի եկիպաժը, վորը բաղկացած է ընդամենը 15 մարդուց, վիթխարի գիտա-հետազոտական աշխատանք կատարեց: Այդ աշխատանքի նշանակությունը Հյուսիսային ծովային ճանապարհը վերջնականապես գործնականորեն յուրացնելու և այն նորմալ կերպով գործող ջրային մագիստրալի վերածելու համար շատ մեծ է:

Սեդովականներն իրենց դրեյֆի ճանապարհին կատարել են մի քանի տասնյակ խորաջուր չափումներ: «Սեդովի» չափումները ձյտիվ պարզել են կապտեվների ծովի ցամաքային ծանծաղուտի սահմանը, այսինքն այն սահմանը, վոր կա այս համեմատարար ծանծաղաջուր ծովի և խոր Բևեռային ավազանի միջև:

«Սեդովի» չափումները Սառուցյալ ովկիանոսում հայտարարել են այնպիսի խորություններ, վորոնք զգալիորեն ավելի յեն, քան մինչև այժմ հայտնի խորությունները: 86 աստիճան 37 բուպե Հյուսիսային լայնության և 45 աստիճան 5 բուպե արևելյան լայնության վրա սեդովականները հայտարարել են 4,952 մետր խորություն: Մի փոքր ավելի արևմուտք 86 աստիճան 27



բոպե լայնութեան և 39 աստիճան 25 բոպե յերկարութեան վրա
 ովկիանոսի խորութունը դուրս յեկավ ավելի քան 5,180 մետր,
 իսկ 86 աստիճան 23,5 բոպե լայնութեան և 38 աստիճան 25 բո-
 պե յերկարութեան վրա խորութեան չափումը ավելի է 4,980
 մետր: Այդ զգալիորեն ավելի յե, քան առավելագույն այն խո-
 րութիւնը, վոր չափել է «Հյուսիսային բեւեռ» կայանը (4,395
 մետր):

Ինչ վերաբերում է այն միակ չափումին, վոր ավելի յե,
 քան «Սեդովի» հայտաբերած խորութիւնը, այն է՝ եխտրոտի
 միջոցով կատարված այն չափումը (5,440 մետր), վորը կատա-
 րել է ամերիկացի արկիտիկ հետազոտիչ Հուբերտ Վիլկինսը 77
 աստիճան 46 բոպե Հյուսիսային լայնութեան և 175 աստիճան
 արևմտյան յերկարութեան վրա—այս չափման ճշտութիւ-
 նը մեծ կասկածներ է հարուցում և ինքը Վիլկինսն իր տվյալնե-
 րը հուսալի չի համարում:

Սեղովականները դիտողութիւններ են կատարել յերկրային
 մագնետիզմի տարրերի վրա իրենց դրեյֆի 78 կետերում: Նրանք
 կատարել են նաև որակյան դիտողութիւններ 10 սերլա մագնի-
 սային թեքման փոփոխութիւնների առթիւ: Այս տվյալները
 կծառայեն վորպես չափազանց թանկարժեք նյութ Սառուցյալ
 ովկիանոսի կենտրոնական մասի ճիշտ մագնիսական քարտեզներ
 կազմելու համար, վորոնք այնքան անհրաժեշտ են ծովային և
 ողային նավերի շտուրմանների համար:

Սմբողջ դրեյֆի ճանապարհին սեղովականները դիտողու-
 թիւններ են կատարել ծանրութեան ուժի արագացման վերա-
 բերյալ: Այս հետազոտութիւնները, վորոնք կատարվել են նո-
 րագույն գործիքների ոգնութեամբ, զգալիորեն ավելի ճիշտ են,
 քան Նանսենի կատարած հետազոտութիւնները «Վրամ» նավի
 վրա: «Հյուսիսային բեւեռ» կայանի ժողոված տվյալների հետ
 միասին սեղովականների հետազոտութիւնները չափազանց թան-
 քարժեք նյութ են մատակարարում բարձրագույն դեղեկիտայի
 խնդիրը լուծելու, այն է՝ յերկրազնդի ճիշտ ձևը վորոշելու հա-
 մար: Բացի այդ, այդ հետազոտութիւնները շատ թանկարժեք
 նյութ են մատակարարում յերկրազնդի կեղևի կազմութեան մա-
 սին դատելու համար:

Սեղովականների դիտական հետազոտութիւնների արժեքն
 ավելանում է նրանով, վոր «Սեդովի» դրեյֆը և ուրեմն կատար-
 ված բոլոր դիտողութիւնների տվյալները մեծ ճշտութեամբ անց
 են կացվել քարտեզի վրա շնորհիւ աստղաբաշխական մեծ քանա-



Առաջին կարգի մեքենավար
 Նիկոլայ Սերգեյեվիչ
 ՇԱՐԻՊՈՎ



Առաջին կարգի մեքենավար
 Իոսիփ Մարկովիչ
 ՆԵՁԵՅԿԻ



Ավագ ռադիստ
 Ալեքսանդր Ալեքսանդրովիչ
 ՊՈԼՅԱՆՍԿԻ



Ռադիստ
 Նիկոլայ Միխայլովիչ
 ԲԵՎԱՍՈՎ

վությամբ վորոշումների, վոր կատարել և յերիտասարդ գիտնական հիշրողրաֆ Վ. Ս. Բույնիցկին:

Ամենից ավելի արժեքավոր աշխատանքներն եքսպեդիցիայի մետերորդրական և հիշրողրական աշխատանքներն են: Մեզովականներն ամբողջ դրեյֆի ընթացքում կատարել են կանոնավոր մետերորդրական դիտողություններ, վերցրել են ավելի քան 40 խորաջուր հիշրողրական կայաններ: Այս դիտողություններն առանձնապես հետաքրքրական են, վորովհետև «Սեդովի» ընթացել և «Փրամի» զուգահեռ և նրանից ավելի հյուսիս, իսկ մի շարք կետերում կտրել անցել և «Փրամի» դրեյֆի դժերը: Այդ հնարավորությունն և տալիս համեմատելու այն դիտողությունների արդյունքը, վոր կատարել են «Փրամը» և «Սեդովը»:

Հետազոտությունների այսպիսի համեմատությունը հաստատում և, վոր Արկտիկան զգալի չափով տաքացել և: Այսպես, որինակ, «Սեդովի» դրեյֆի ուսյունում ուրի ձմեռային ջերմաստիճաններն ավելի բարձր են, քան այն ջերմաստիճանները, վոր դիտել և «Փրամի» եքսպեդիցիան:

Նանսենն իր դրեյֆի ժամանակ հայտարերեց, վոր Ատլանտյան ովկիանոսի տաք ջրերը թափանցում են Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոս. նա այդ ջրերին հետևել և իր դրեյֆի ճանապարհին 200 մինչև 800 մետր խորության վրա: «Սեդովի» տվյալները ցույց են տալիս, վոր ատլանտյան ջրերի ջերմաստիճանները 1937—1939 թվականներին ավելի բարձր են ատլանտյան ջրերի նույն հոսանքի 1893—1896 թվականների ջերմաստիճաններից: Ներկայումս, ըստ յերևութին, դիտվում և ատլանտյան ջրերի ավելի ինտենսիվ առհասում դեպի Սառուցյալ ովկիանոսը և սառուցների ավելի ինտենսիվ արտահոսում ովկիանոսից դեպի Գրենլանդական ծովը, Գրենլանդիայի ու Շպեյցբերգենի միջև յեղած լայն նեղուցի միջով: Այդ հաստատվում և նաև «Սեդովի» ու «Փրամի» արագությունների համեմատությամբ. «Սեդովի» դրեյֆի միջին արագություններն զգալիորեն ավելի բարձր են «Փրամի» արագություններից:

Իր ժամանակին Նանսենը պարզեց, վոր սառուցի դրեյֆի արագությունը ուղղակի կախված և քամու արագությունից: «Սեդովի» դրեյֆն այս դրույթը հաստատեց: Քամու զործակիցը մնում և մոտավորապես նույնը և հալասար և 50-ի: Այդ նշանակում և, վոր սառուցի դրեյֆի արագությունը մոտ 50 անգամ պակաս և այն քամու արագությունից, վոր առաջ և բերել



տվյալ գրեյֆը: «Սեդովի» երապեղիցիան հաստատել է նաև Նանսենի պարզած այն հանդամանքը, վոր սառուցի գրեյֆը քամու ուղղութիւնից շեղվում է մոտավորապես 30—40 աստիճան դեպի աջ:

Նախնական տվյալները հիման վրա ուսումնասիրելով «Սեդովի» գրեյֆը մեր գիտնականներն արդեն այժմ լրացրել են Նանսենի սահմանած որենքները նոր, գիտութեան համար շատ լուրջ ընդհանրացումներով:

Մասնավորապես պրոֆեսոր Ն. Ն. Զուբովը կարևոր որինաչափութիւն է հանել: Գուրս և դալիս, վոր սառուցի գրեյֆի ուղղութիւնը դուզադիպում է իդրարները (բծեր, վորոնք միացնում են մթնոլորտային հալասար ճնշման կետերը) ուղղութեանը: Այդ բացատրվում է նրանով, վոր գրեյֆն սուշ բերող քամին յերկրի պտովելու շնորհիվ համապատասխան իդրարից շեղվում է դեպի ձախ մոտավորապես 30—40 աստիճանով: Իսկ սառուցների գրեյֆը, համաձայն դեռ Նանսենի սահմանած կանոնների, իր հերթին քամուց շեղվում է նույնպես մոտ 30—40 աստիճան, բայց դեպի աջ: Հետևանքը լինում է այն, վոր սառուցները գրեյֆն ընթանում է գրեյֆին դուզահեռ:

Այսպիսով սառուցների գրեյֆը Հյուսիսային Մասուցյալ ովկիանոսում գլխավորապես վորոշվում է մթնոլորտի բարձր ուցածը ճնշման մարզերի բաշխումով: «Սեդովի» գրեյֆի անալիզը լիովին հաստատում է այս հիանալի կանոնը:

Այժմ գիտութիւնը նոր հնարավորութիւն է ստացել ուսումնասիրելու կենտրոնական բևեռային ավազանի սառուցների շարժումը:

Մենք մեր տրամադրութեան տակ ունենք մետեորոլոգիական կայանների բավական խիտ ցանց, վորը թույլ է տալիս ուշադրութեամբ հետեւել մթնոլորտային ճնշման բաշխմանը: Իսկ այդ իր հերթին հնարավորութիւն է տալիս դատել բևեռային սառուցների գրեյֆի մասին:

Մասցային ծածկույթը ներկայանում է վորպես մի հրակայան բլին, վորը ծածկում է ովկիանոսի կենտրոնական մասը: Յեթե շնորհիվ համապատասխան քամիների ներդրութեան այդ բլինը մեր ամերից մի կողմ է շարժվում, մենք իրավունք ունենք սպասել նախադնացութեան համար բարենայատ սառցային պայմաններ Հյուսիսային ծովային ճանապարհի տրասսում: Ընդհակառակը, յեթե բևեռային սառուցները շարժվում են դեպի ծովափը, տրասսում սառցային պայմանները խիստ վատա-



Հիդրոգրաֆ
Վիկտոր Խարլամպիևիչ
ԲՈՒՅՆՅԿԻ



Կապիտանի ավագ ոգևական
Անդրեյ Գեորգիևիչ
ՅԵՅՐԵՄՈՎ



Բժիշկ
Ալեքսանդր Պետրովիչ
ՍՈՐՈՒԵՎՍԿԻ



Բոցման
Դմիտրի Պրոկոֆիևիչ
ԲՈՒՏՈՐԻՆ

նում են: Այս կանոնը, վոր սահմանվել է «Սեդովի» դրեյֆի հիման վրա, մի չափազանց արժեքավոր ավանդ է Հյուսիսային ծովային ճանապարհի տրասսում սառցային ծածկույթի հնարավոր փոփոխությունները նախազուգահեյլու դործում և շատ կարևոր է նախալարություն համար:

«Սեդովի» եքսպեդիցիայի դիտողությունները, վորոնք պարզել են, վոր ատլանտյան ջրերի հետ Հյուսիսային Սառուցյալ սվիխանոս մանող տաքությունները զգալի չափով ավելացել է, սառցային ծածկույթի հաստությունը նկատելի չափով պակասել է, սառուցների արտահոսումը Բեռնային ավազանից արագացել է, ինչպես և մի շարք այլ ավյալներ, այս բոլորը մի խոշոր ավանդ է սառցային պրոգնոզները դեռ յերիտասարդ դիտություն մեջ:

Ահա թե ինչու խորհրդային բեռնախույզներն այդպիսի անհամբերությամբ սպասում են «Սեդովի» եքսպեդիցիայի հավաքած բոլոր նյութերի մշակմանը:

Սեդովականների սխրագործությունը մոտիկ է խորհրդային յուրաքանչյուր մարդու այն պատճառով, վոր նրանց ուրինակը մի անդամ ևս ցույց է տալիս, թե ինչով է ուժեղ Խորհրդային յերկիրը:

Յերբ սեդովականների կենսադրությունները, այն սեդովականների, վորոնք հիմնականում դեռ բոլորովին յերիտասարդ մարդիկ են, համեմատում ես հին բեռնախույզների, թեկուզ հենց նույն Նանսենի, կենսադրությունների հետ, չի կարելի չնկատել եյական տարբերություն: Նանսենը վոչ միայն տաղանդավոր դիտնական է յեղել, այլև հիանալի սպորտսմեն: Նա յերկար տարիներ ընթացքում մարդվել է հատկապես բեռնային դժվար եքսպեդիցիաների համար: Նա շատ տարիներ պատրաստվել է «Փրամի» վրա դրեյֆելու համար: Նանսենը, ինչպես և մյուս բեռնախույզները, հանդիսացել է միայնակ մի մարդ և պտնվել են մարդիկ, վորոնք նրան դիտել են մարդկային ցեղի մի հազվագյուտ նմուշ, վորն ընդունակ է կատարել սովորական մարդու համար անհավատալի սխրագործություններ:

Բոլորովին այլ բան են սեդովականները: Հենց «Սեդովի» դրեյֆը հարկադրված դրեյֆ եր: Ինչպես հայտնի յե, «Սեդովը» մնաց մենակ դրեյֆելու միայն այն պատճառով, վոր ղեկի վնասվելու հետևանքով չկարողացավ հեռանալ «Յերմակ» սառցահատին, վորը 1938 թ. սեպտեմբերին ծանր սառուցների միջից հեղքել անցել եր դեպի յերեք նավերի դրեյֆող քարավանը:



«Սեդովի» եկիսպոժը՝ 15 խորհրդային ծովազնայններ՝ չեք յենթադրում այդքան ծանր ճանապարհ կտրել և այդ բանի համար չեք նախապատրաստվել: Սեդովականները սովորական խորհրդային մարզիկ են, վորոնցով հարուստ և մեր յերկիրը, և այդ մարզիկ իրոք վոր հերոսական գործ կատարեցին:

Համեմատելով «Սեդովի» ու «Ֆրամի» ճանապարհորդությունները, չպետք է մոռանալ, վոր «Ֆրամը» Նանսենը կառուցել եր հատկապես Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսում դրեյֆելու համար: «Ֆրամը», ընդամենը 31 մետր յերկարություն ունեցող այդ նավը, այնպես եր կառուցված, վորպեսզի նավը նույնիսկ ամենաուժեղ սեղմումի դեպքում չխորտակվի. շնորհիվ կորսուսի ձվաձևության «Ֆրամը» սեղմումի դեպքում սառուցաների կողմից դուրս եր մղվում դեպի մակերես: Նանսենը լիովին իրավացի յեր, յերբ գրում եր. «Հաճելի յե դիտակցել, վոր նավը ամուր ե, ուրիշ նավեր վաղուց արդեն ճզմված կլինեյին: Սատանան տանի, բոլորովին կոմֆորտաբել չեք լինի, յեթե ամեն անգամ, յերբ սկսվում ե փոքրիկ ճնշում, պատրաստվեյինք նավը թողնելու, կամ յեթե պարկը մեջքներիս այն թողնեյինք, ինչպես «Տեդետտհոֆի» եկիսպոժը»:

Ս.յլ բան ե «Սեդովը»: Սա մի սառցահատ շոգենավ ե, վորն ունի բավական ամուր կողեր ցանցառ սառուցների մեջ լողալու համար: Բայց ուժեղ սեղմումի դեպքում նավը կարող եր խորտակվել: Իսկ սեղմումները «Սեդովի» դրեյֆի ռայոնում մշտական յերևույթ եյին:

Մենք բոլորս հաստատուն յերկրի վրա մի տեսակ սովորել ենք «Սեդովի» մասին յեղած կարճ հաղորդումներին, թե «նավի ձախ կողմի մոտ նկատվել ե տորոսացում», «նավի հետևը կազմվել ե տորոսացած սառուցի թարմ թումը»... Բայց այս ժլատ ու հանդիստ տողերի ընթերցման ժամանակ յես մտաբերում եյի այն զգայությունները, վորոնք կապված են թեկուզ «Չեյուսկինի» ձմեռելու հետ, յերբ այդպիսի լակոնիկ ֆրազները պատկերացում եյին առաջ բերում սառուցի տազնասպալից ու ձանձրացուցիչ ճոշյունի ու ճոճոցի մասին հենց նավակողերի մոտ, սառուցի՝ նավակողերին քսվելու ու կրճատելու մասին... «Չեյուսկինը» դրեյֆեց մի քանի ամիս, իսկ «Սեդովը» սեղմումի սպառնալիքի տակ անցկացրեց ավելի քան յերկու տարի: Սակայն սեդովականները հեռագրերում յերբեք անհանդստության նշույլ անգամ չի յեղել իրենց կյանքի վերաբերյալ:

Սեդովականները կարող եյին հանդիստ ապրել ու աշխատել



Առաջին կարգի նավաստի
Յեֆրեմ Խվանովիչ
ԳԱՄԱՆՈՎ



Առաջին կարգի հնոցապան
Խվան Խվանովիչ
ԳԵՏՄԱՆ



Խոհարար
Պավել Վլասովիչ
ՄԵԳԵՐ

այն պատճառով, վոր նրանք խորհրդային մարդիկ էին, վորովհետև նրանք ամեն ոք, ամեն բոլոր հիշում էին, սառուցների դրեյֆը վորքան էլ նրանց հեռուները հասցներ, հայրենիքը նրանց դժբախտության մեջ չի թողնի:

1938 թ. հոկտեմբերի 24-ը սեղովականների համար կմնա ընդմիջում վառ, անմոռանալի ոք: Այդ ոքն ընկեր Ստալինն ու ընկեր Մոլոտովը սեղովականներին ուղղած իրենց վողջույնի մեջ գրում էին. «Մենք հավատացած ենք, վոր խորհրդային մարդկանց բոլշևիկյան հաստատակամությամբ դուք կհաղթահարեք ձեր ճանապարհին յեղած բոլոր դժվարությունները և կվերադառնաք հայրենիք վորպես հաղթողներ»:

Ընկեր Ստալինի և ընկեր Մոլոտովի այս խոսքերը սեղովականներին ջերմացնում էին ամբողջ յերկար դրեյֆի ընթացքում: Այս խոսքերը սեղովականներն զգում էին խորհրդային բոլոր մարդկանցից մեր անձայրածիր հայրենիքի բոլոր անկյուններից ստացված ամեն մի վողջույնի մեջ, ամեն մի հեռագրի մեջ:

Մի տարի անց ընկեր Ստալինն ու ընկեր Մոլոտովը սեղովականներին նորից մաղթեցին առողջություն, բոլոր ձախորդությունների հաղթահարում, վերադարձ դեպի հայրենիք Արևելիկայի դժվարությունների դեմ մղած պայքարի մեջ թրծված:

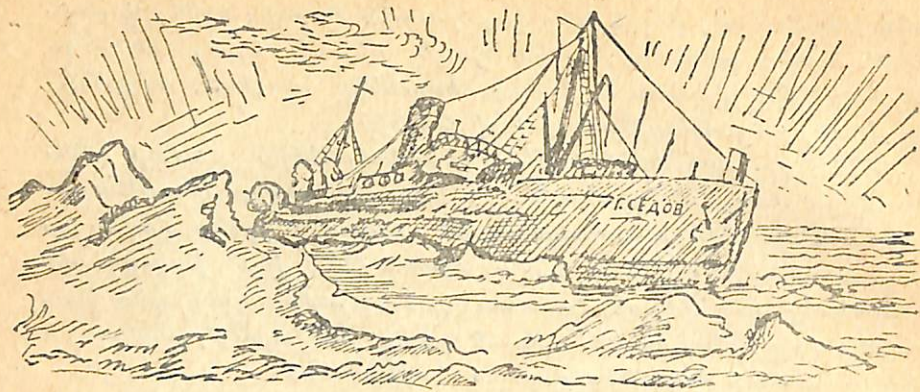
Սեղովականների ուժը—այդ խորհրդային բոլոր թյն մարդկանց ուժն է, վորոնք ջերմ կերպով նվիրված են իրենց հայրենիքին, իրենց կյանքը չեն խնայում, վորպեսզի արդարացնեն ժողովրդի, կուսակցության, մեծ Ստալինի վստահությունը:

Սեղովականների սխրագործությունը—այդ խորհրդային ժողովրդի սխրագործությունն է, խորհրդային պատրիոտիզմի նմուշ է:

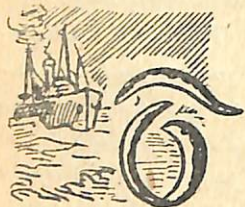
Ահա թե ինչու մեր ամբողջ յերկիրն այնպիսի անհամբերությամբ սպասում է իր խնդրախ զավակների վերադարձին դեպի հայրենիք և նրանց դիմավորում է զրկարաց:

Մեծ հողում տասնհինգ խորհրդային հայրենասերներն ավելի ևս ուժեղ կերպով կզգան ժողովրդական այն սերը, վոր աշխարհիս բոլոր զանձերից ավելի թանկ է:





812 ՈՐ
ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ ԱՐԿՏԻԿԱՅՈՒՄ



ՍԵՌՈՎԱԿԱՆՆԵՐԻ ՍԵՐԱԳՈՐԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

առ զչերին և հաջողվում թափանցել կենտրոնական Արկտիկա: Հավիտենապես գրեթե սառուցների այս յերկիրը, վորը վաղուց իվեր հրապուրել և թե՛ անչահախնդիր գիտնականների—լուրջ հետազոտիչների, թե՛ փառասիրական նպատակներ հետապնդող բախտախնդիրների, անփույթ մարդկանց չի հանդուրժել: Այս վերջինները հեռուն զնայ չեն կարողացել աջգլխի մարդիկ կա՛մ հեռ են նահանջել, կա՛մ պարտվել և փոչնչացել են: Հեռավոր Հյուսիսում հաղթել են միայն յերկաթե կամքի տեր մարդիկ, իսկական խղախորդները, ջանասեր ու համառ հետազոտիչները:

Կենտրոնական բևեռային ալպալանի սառցային տարածություններին հասնելու համար շատ միջոցներ են փորձվել: Մարդիկ այնտեղ են ձգտել թե՛ վոտքով, թե՛ շներ լծած, թե՛ սառուցների մեջ սառած նավերով, թե՛ ողանավերով, թե՛ սուրբանավերով...

Առաջները կարծում էին, թե մերձբևեռային անձանոթ և դժվարամատչելի մարզը սառուցների միջև թաղցնում և հողեր ու հարստություններ: Յերկար տարիներ գիտնականները վիճել են այն մասին, թե բևեռի մոտ ինչ է ընկած՝ ցամաք թե՛ ծով,

սառուց թե՛ ջուր... Միքանի դար անպառուզ և մնացել հյուսիսային սառուցյալ ծովերը վորպես Ատլանտյան ովկիանոսից դեպի Խաղաղ ովկիանոսը, Յեվրոպայից դեպի հեռավոր Հնդկաստանը տանող ամենակարճ ջրային ճանապարհ ողտազործելու միտքը:

Ապա դիտությունը պարզեց կենտրոնական բևեռային այն սովազանի սահմանները, վորը ծածկված և հարաչարժ, մշտապես դրեյֆոդ սառուցներով: Առաջին նավերը դժվարությամբ էլին անցնում սառուցների միջով, ապացուցելով Հյուսիսային-Արևելյան ուղու գոյությունը: Արկտիկան կորցնում էր այն «խորհրդավոր» լուսապսակը, վորով նա յերկար դարերը շրջապսակված և յեղել:

Մա այն բազմաթիվ բևեռախույզների հսկայական ծառայությունն և, վորոնք իրենց աշխատանքն ու կյանքը չեն խնայել Արկտիկան ուսումնասիրելու համար: Սակայն կենտրոնական բևեռային ալպալան սմբողջ ժամանակի ընթացքում կարողացել են թափանցել միայն ստանձին մարդիկ:

Մրանից քառասուն ու հինգ տարի առաջ Հյուսիսային սառուցյալ ովկիանոսի սառուցներում դրեյֆել և «Ֆրամը»—արիախիբա բևեռախույզ գիտնական Ֆրիտյոֆ Նանսենի եքսպեդիցիան նավը: Նա իր ժամանակի համար չլաված համարձակությամբ փորձ կատարեց հասնել ամենարձր գուգահեռականներին բևեռային սառուցների մեջ սառած նալի վրա:

Նանսենի եքսպեդիցիան հիմնվում էր ճիշտ գիտական հաշիվների վրա: Վաղուց արդեն նկատվել էր, վոր Ամերիկայի հյուսիս-արևմտյան ծովափում պատրաստվող առանձին առարկաները դուրս էլին դալիս Գրենլանդիայի, Իսլանդիայի ու Նորվեգիայի ափերին: Այս առարկաները կարող էլին այստեղ ընկնել կտրելով յերկար ճանապարհ այն սառուցների հեռ, վորոնք շարունակ շարժվում են քամիների ու հոսանքների ազդեցության տակ:

«Ֆրամը» եքսպեդիցիայից միքանի տարի առաջ Նոր-Սիբիրական կղզիների մոտ սառուցները ճզմելով խորտակեցին Դերնդի եքսպեդիցիայի «Ժաննետա» նավը: Մնցավ յերեք տարի, և Գրենլանդիայի հարավային ափերի մոտ գտնվեցին սառուցի մեջ սառած այն իրերը, վորոնք պատկանելիս են յեղել վողբերդական ձևով կորած եքսպեդիցիայի մասնակիցներին: Կասկած չկար, վոր այդ իրերն այստեղ էլին բերել այն սառուցները, վորոնք, ինչպես յենթադրում էր Նանսենը, իրենց ճանապարհին կտրել անցել էլին անձառչելի աշխարհազրական կետ—Հյուսիսային բևեռը:

Նանսենը վորոշեց կրկնել այդ ճանապարհը: «Փրամ» նալը, վորը կառուցվել էր հատկապես սառցային դրեյֆի համար, սառուցների մեջ սառեց Նոր-Միքիլիան կղզիների մոտ: Նալն սկսեց սառուցների հետ միասին շարժվել դեպի հյուսիս: Համարձակ հետազոտիչի յենթադրությունները սխալ դուրս յեկան՝ «Փրամը» բեկոն չհասավ: Նա անցավ Հյուսիսային Սառուցյալ ուղիանոսի ծայրամասերով միայն և ՑԵ-րդ գոլգահեռականից վեր չբարձրացավ: Բայց այն, ինչ մարդկութունն իմացավ Արկտիկայի մասին եքսպեդիցիայի վերադառնալուց հետո, մի հսկայական ավանդ էր գիտության մեջ:

Նանսենը պարզեց, վոր Հյուսիսային Սառուցյալ ուղիանոսը մի խոր ավազան է, վորի խորությունը հասնում է մինչև 4 հազար մետրի: Նա ապացուցեց, վոր այստեղ, հեռավոր հյուսիսային մարզերը, հասա սառուցների տակից թափանցում են Ատլանտյան ուղիանոսի տաք ջրերը: Նանսենը վորոշեց այն որենքները, վոր կառավարում են սառուցների դրեյֆը, և հիմնեց մարդկային գիտության մի նոր ճյուղ, այն է՝ արկտիկ գիտությունը:

Այն գիտական հայտնադործությունները, վոր Նանսենը կատարեց Արկտիկայում, միջանի տասնամյակների ընթացքում մնում էին վորպես միակ հայտնադործություններ: Առաջվա նման Արկտիկան վախեցնում էր մարդկանց, և նույնիսկ այն մարդիկ, վորոնք իրենց կյանքը նվիրում էին բեկոային ու մերձբեկոային մարզերի ուսումնասիրությանը, ամերիկացի Կեյնի նման իրենց որագրում գրում էին.

«Բեկոային յերկրներում մի որ ու գիշերը մարդուս վրա ազելի թանգ է նստում, քան յերկրադնդի ինչ յերկրում ուզում է լինի ամբողջ տարիները...»

Արկտիկայի ուսումնասիրության ու յուրացման պատմության մեջ նոր եջեր են դրել խորհրդային մարդիկ, խորհրդային հետազոտիչները:

Իոսիֆ Վրասարիտնովիչ Ստալինի նախաձեռնությամբ ու դեկավարությամբ խորհրդային յերկիրը մի շարք տարիների ընթացքում համառ պայքար է մղում Հյուսիսային ծովային ուղին յուրացնելու համար՝ ջրային այն մագիստրալի համար, վորը միացնում է Բարենցի ծովը Սաղաղ ուղիանոսի հետ: Հյուսիսային մեծ արասում, վորը դեռ վերջերս համարվում էր անանցանելի, այժմ լողում են տասնյակ նավեր, ստեղծվում են նավահանդիսաներ: խորհրդային մարդիկ անդուլ կերպով աշխատում

են բեկոային կայաններում: Արկտիկայում թռչում են ինքնաթիռներ: Բեկոային հանքափորները հանում են ածուխ և ծորաքար: Յերկրաբանները հետախուզում են նավթ և աղ:

Իոլչեկիներն ամուր վոտք են դրել արկտիկ ցամաքը, վորպեսզի նավերը լավ ընթանան բեկոային ծովերով, խորհրդային ինքնաթիռները լավ թռչեն Ծայր Հյուսիսում:

Հյուսիսային ծովային ճանապարհը լիովին յուրացնելու և ԽՍՀՄ-ն Հյուսիսային Ամերիկայի հետ միացնող անդրբեկոային մեծ ողային ուղի հաստատելու խնդիրները խորհրդային գիտնականներին դրդեցին գրոհի դուրս դալ բեկոի դեմ:

Ընկեր Ստալինին է պատկանում Հյուսիսային բեկոի սառուցների վրա դրեյֆող գիտական կայան ստեղծելու նախաձեռնությունը, մի բան, վորն առաջ նույնիսկ ամենահամարձակ բեկոախույճներն անիրագործելի յերազ էին համարում: Խորհրդային ողաչունները Հյուսիսային բեկոում դեսանտ իջեցրին: Նրանց համար այնտեղ վոչ վոք անրողորմներ չէր պատրաստել, վոչ վոք վայրեջջի նշաններ չէր փռել... Բայց ինքնաթիռները նստեցին շարժվող բեկոային սառուցների վրա նույնքան անթերի կերպով, վորքան մայրաքաղաքի սարքավորված անրողորմի հարթ դաշտի վրա:

Խորհրդային փառապանձ հետազոտիչներ Իվան Դախոբիյեվիչ Պապանինը, Պյոտր Պետրովիչ Շիրշովը, Երեստ Տեդդորովիչ Կրենկելը և Յեվգենի Կոնստանտինովիչ Ֆյոդորովը պատվով կատարեցին ստալինյան առաջադրանքը: Նրանք 274 որ մնացին դրեյֆող սառուցի վրա, վորն այդ Ժամանակամիջոցում անցավ մի հսկայական տարածութուն սկսած Հյուսիսային բեկոից մինչև Գրենլանդական ծովի հարավային լայնությունները և ամեն որ կատարում էին գիտական գիտողությունների ընդարձակ ծրագիր:

Ընկեր Ստալինը մատնանչեց, վոր Պապանինն ու պապանինականները տապալեցին Արկտիկայի մասին յեղած հին պատկերացումը, վորպես հնացած պատկերացում և սահմանեցին նոր, իսկական գիտության պահանջներին համապատասխանող պատկերացում:

Այն որերին, յերբ «Հյուսիսային բեկո» դրեյֆող կայանը, դեպի հարավ շարժվելով, մոտենում էր 84-րդ գոլգահեռականին, հեռու արևելքում սկսվեց «Գեորգի Սեդով» սառցահատ շոգենավի դրեյֆը: Լապտեվների ծովում սառուցներով շրջապատված նալը քանի դնում, այնքան ավելի յեր դեպի հյուսիս

չարժւում և կտրում անցնում էր այնպիսի ուսումներով, վորոնք սահմանակից են «անմատչելիութան բեռին»:

«Սեզովը», վորը վերածվել էր շարժական գիտահետազոտական բեռնային կայանի, սառուցաների հետ միասին անցավ մի հսկայական տարածութուն՝ Նոր-Սիբիրական կղզիներից մինչև Գրենլանդական ծովը:

Սորհրդային մարդիկ, տասնհինգ շարքային բեռնախուշ ծովագնացներ, լենինյան-ստալինյան կոմյերիտիութան և բոլշևիկյան կուսակցութան սաներ, սառցային դրեյֆի ծանր սրայմաններում յերեկոյի գիտական աշխատանքներ կատարեցին: Սեզովականների գիտություններն զգալիորեն ընդլայնում են մեր առաջավոր հեղափոխական գիտութան գիտելիքները, վերծանում են Բեռնային ավազանում բազմաթիվ մութ յերևույթներ, վորոնց ճանաչողութունը շատ արժեքավոր բան կուտ Արկտիկայի հետագա յուրացման համար:

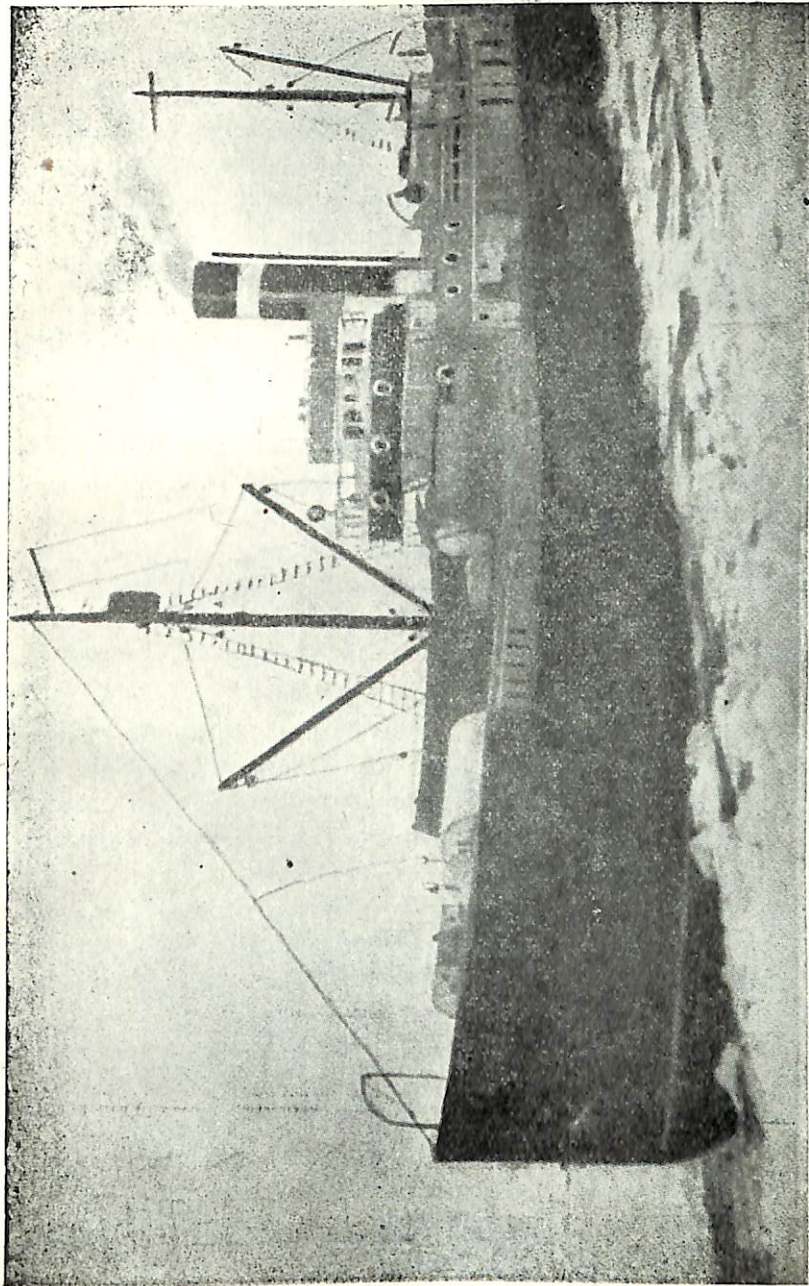
Սեզովականների գիտական սիրազորութունը մոտիկ և թանգ է խորհրդային յուրաքանչյուր հայրենասերի սրտին, վորովհետև ամբողջ ժողովուրդը «Սեզովի» տասնհինգ ծովագնացներին համարում է իր գավակները, վորոնք պատվով են կատարել հայրենիքի, կուսակցութան, կառավարութան, ընկեր Ստալինի առաջադրանքը:

Սիգախ սեզովականների դրեյֆի պատմութան որինակով մարդիկ կսովորեն համարձակութուն դժվարութունների դեմ մղած պայքարում, կսովորեն համառ և անձնուրաց աշխատանքի փառս խորհրդային հայրենիքի:

ՍԱՌՈՒՑՆԵՐԻ ԳԵՐՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ

1937 թ. ուշ աշնանը Լապտեփների ծովում աշխատում էին «Սեզով», «Մադկո» և «Մալիգին» սառցահատ շոգենայիերը: «Սեզովի» և «Մադկոյի» վրա դանդաժ գիտական երսպեղիցիանները հետազոտութուններ էին կատարում ծովի արևելյան մասում: «Մալիգինը» փոխադրանավերին ողնում էր սառուցաների միջից ճանապարհ բանալու դեպի սիբիրական գետերի գետաբերանները և իրենց բեռները հասցնելու Յակուտիա, Թայֆիր և Մայր Հյուսիսի մյուս մարդերը:

Մտնում էր արկտիկ նավագացիայի վերջը: Վրա յեր հասնում խստաշունչ բեռնային ձմեռը: Նավերին արդեն ժամանակն էր վերադառնալ իրենց նախահանգիստները, բայց այդ մասին կարգադրութունն ուշացավ: Արկտիկայի «սառուցե դուրը», այն



«Վեյդիկ Սեզով» սառցահատ շոգենայի

և՛ Վերկիցիու նեղուցը, Վոր միացնում է Կարայան ծովը Լապտեվների ծովի հետ, արդեն դարձել էր անանցանելի՝ ցամաքի և Բուլշևիկ (Հյուսիսային Յերկիր) կղզու միջև յեղած ամբողջ տարածութունը լցվել էր ծանր սառուցով:

«Սեդովը», Վորը փորձեց ճանապարհ բանալ Վերկիցիու նեղուցի միջով, ստիպված էր հետ դառնալ դեպի արևելք: Մովում նրան միացան «Սադկոն» և «Մալիգինը»:

Սառցահատ յերեք շողենավերն էլ ուղևորվում էլին դեպի Արևելա-սիրիական ծովը: Բայց այստեղ էլ նրանք անանցանելի սառցային անջրպետների հանդիպեցին: Նավերի բունկերներում ամուխն արդեն վերջանում էր, իսկ քարավանը որական դժվարությամբ անցնում էր մի քանի մղոն:

Այնուամենայնիվ նավերը շարունակում էլին դանդաղորեն շարժվել դեպի Նոր-սիրիական կղզիները, հույս ունենալով թագնվել Վորեն պաշտպանված ծովախորշում և դրանով իսկ խուսափել սառուցների հետ միասին դեպի Հյուսիս ասեղ գրեյֆ կատարելուց: Սակայն շուտով նավերն ընկան սառուցների գերության մեջ: Հյուսիսային ծովային ճանապարհի Գլխավոր վարչութունից քարավանը հրաման ստացավ ձմեռելու Լապտեվների ծովի գրեյֆոգ սառուցների մեջ:

1937 թ. հոկտեմբերի 23-ին 75-րդ գոլգահեռականից մի խորը հյուսիս, Բելիովսկու կղզու մոտ սկսվեց սառցահատ շողենավ «Սեդովի», «Սադկոյի» և «Մալիգինի» գրեյֆը: Դրեյֆոգ նավերը յեռանկյունաձև տեղավորվել էլին իրարից մոտ յերկու հարյուր մետր հեռավորության վրա: Արդեն առաջին յերեք օրվա ընթացքում քարավանը 17 մղոն դեպի հյուսիս տարվեց:

Ավելի քան քառասուն տարի սրանից առաջ համարյա այս նույն ուայնում սկսվեց արկարկ հետազոտիչ Փրիտյոֆ Նանսենի գրեյֆը «Փրամ» («Հառաջ») նավով: Նանսենի էքսպեդիցիան առաջին քայլն էր յերկրագնդի անձանոթ մարզի ուսումնասիրության ասպարեզում: Այժմ «Փրամի» ուղին կրկնում էլին խորհրդային բեռնախույզ ծովազնացները գրեյֆոգ խորհրդային նավերով: Բացվում էլին խիստ թանգարժեք գիտական հետազոտությունների հիանալի հեռանկարներ...

Շուրջը ձյունածածկ անապատ էր: Մինչև հորիզոնը տարածվում էր միապաղաղ սպիտակ ծածկոց: Յերբեմն բեռնային աղջամուղջների ժամանակ նավերի վրա վառվում էլին լուսարձակներ: Պայծառ կերպով վառվում էլին նավերի կայմերի վրա



դանվող աղբանշանային կրակները: Հեռվից նավերը թվում էին հսկայական տներ, վորոնք կառուցվել են սառուցով ծածկված անապատում:

Որտ սառնամանիքներ էին տիրում: Յերկնքում հուրհուր-տին էին տալիս բևեռափայլերը՝ բևեռային յերկնքի այդ քմահաճ հրափառութունը: Յերբ հարավային քամիները մառախուղ էին բերում, հյուսիսային գիշերվա մթութունն ավելի ևս թանձր եր դառնում և նավերի վրա անհանդստությամբ էին սպասում սառուցի վրա իջած ընկերներին:

Հոկտեմբերյան մեծ հեղափոխության XX տարեդարձի ուրը նավերի մոտ ամբիոն բարձրացավ, վորը կառուցվել էր սառուցի մի հսկայական կտորից: Տորոսի վրա աչքի յեր ընկնում պայծառ նկարված աստղը: Ամբիոնը զարդարեցին դրոշակներով, լողունգներով, ընկեր Ստալինի դիմանկարներով:

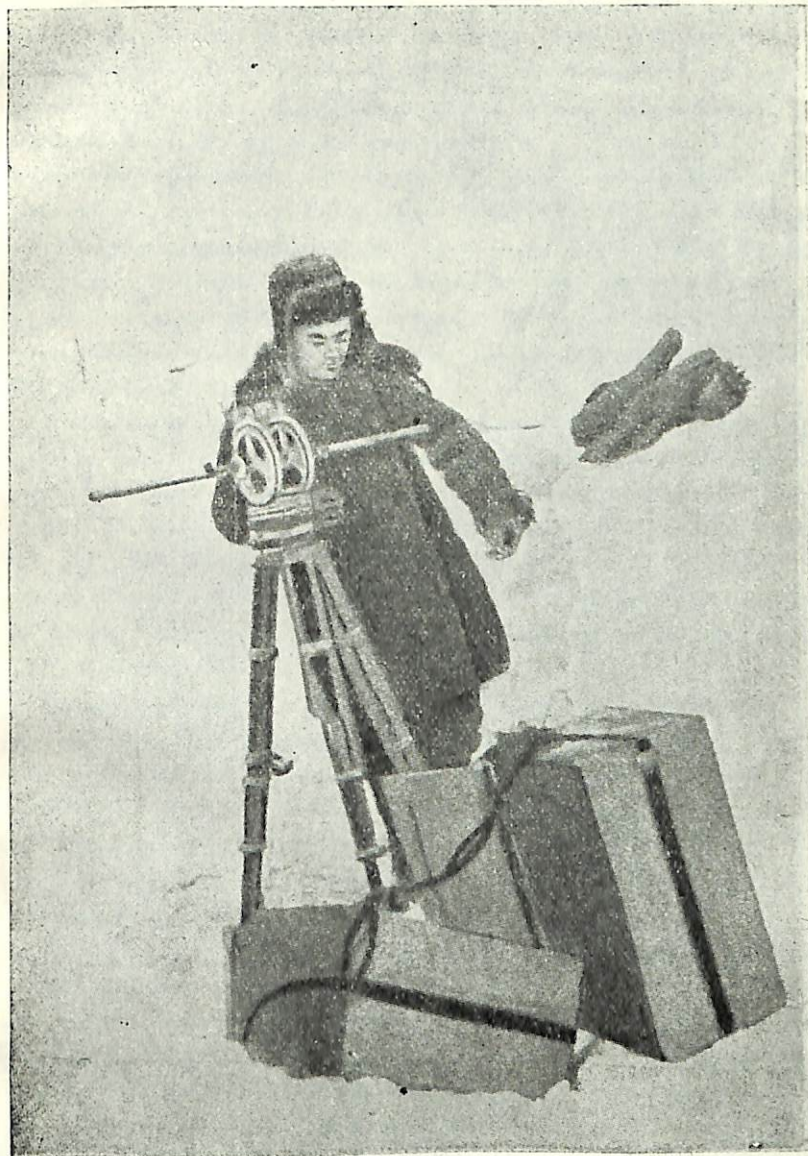
Նավերի վրա մնացին միայն հերթակալները: Յերկու հարյուր մարդ շարժվեցին դեպի սառցապատ դաշտը: Նրանց ճանապարհը լուսավորվում էր ջահերով: Իսկ յերեկոյան, միտինդից հետո բոլոր յերեք նավերում կայացան գեղարվեստական ինքնագործունեյության յերեկոներ:

Բևեռային ծովագնացները պատրաստվում էին ձմեռվա համար: Հարկավոր էր նավերը տաքացնել. յերկաթե տակառները ներսից պատում էին աղյուսով, պատրաստում էին բուխարիկներ. տախտակամածների վրա շաղ տվին շաղի հաստ շերտ. տվինդեկներում սարքվեցին հանրակացարաններ. կոյրաները ձգվում էին նավակողերի յերկարությամբ. տվինդեկների կենտրոնում դրված էին բուխարիկներ:

Վառելիքը քիչ էր. պետք յեղավ դոլորչին բացազատել և դինամո-մեքենան կանգնեցնել. այժմ արդեն կայների վրա կրակներ չէին փայլում: Ձինաթափվեցին նավի մեքենաները:

Նոյեմբերի կեսերին քարավանի ծովագնացները վերջնականապես պատրաստվեցին ձմեռելու համար: Այժմ նավերի ներսի շենքերում 12—14 աստիճանի տաքություն էր պահվում, լարորատորիաներում՝ 5—6 աստիճան, իսկ «փողոցում» մինչև 15 աստիճան ցուրտ էր:

Քամու ուղղությունը փոխվելուց հետո փոխվում էր նաև դրեյֆը. սառուցների կողմից քաշվող նավերը մանր գիզագներ էին կատարում և անչեղ կերպով շարժվում էին դեպի հյուսիս: Առաջին ամսվա ընթացքում քարավանն անցավ 200 կիլոմետր (ուղիղ գծով):



Հիդրոգրաֆ վ. Խ. Բույնիցկիի կատարում և մագնիսային դիտարություններ (1938 թ. ամառ)

Դրեյֆն ընթանում էր հանգիստ:

Նավերում առաջնության ժամը 7-ին անձնակազմը զարթեցնում էին: Լվացվելով և տաք հագնվելով, ծովազնացները դուրս էին վազում և իջնում սառուցի վրա. որն սկսվում էր Ֆիզկուլտուրային մարզանքով: Առաջնության ժամը 8-ին բոլորը նախաճաշում էին: Այնուհետև մինչև կեսոր դիտական և նավային աշխատանքներ էին կատարվում:

Սադիոյականները սառուցից մի փոքր տնակ էին շինել: Այստեղ դրել էին հիդրոլոգիական կարապիկ: Սառուցի մեջ բացված ձեղքից չափումներ էին կատարում, ջրի նմուշներ էին վերցնում, իջեցնում էին պտուտաններ հոսանքների արագությունն ու ուղղությունը վորոշելու համար: Նավից մի փոքր հեռու սառցադաշտի վրա վրան էր սարքված մազնիսային դիտողություններ կատարելու համար:

Կանոնավոր կերպով անց էին կացվում մետեորոլոգիական և աստղաբաշխական հետազոտություններ: Այս հետազոտությունները բացահայտում էին այն որևէքները, վորոնք կառավարում են ցիկլոնների ու անտիցիկլոնների շարժումը, տալիս էին դրեյֆոդ նավի ճիշտ «հասցեն»: Գիտական և նավային աշխատանքներով աննկատելիորեն անցնում էր մինչև կեսոր յեղած ժամանակը: Ծաշելուց և կարճատև հանգստից հետո աշխատանքը վերսկսվում էր:

Շատ ժամանակ էր խլում լամելու ջրի պատրաստումը: Նոր սառուցը պողելիս վերելից ծածկվում էր աղի բարակ կեղևով և վորպես լամելու ջուր անպետք էր: Պետք էր լինում վորոնել հին տորոսներ: «Ջրային ուսուրսների» հետախուզությամբ զբաղվում էին քիմիկոսներն ու հնոցապանները: Նրանց ցուցումներով հերթապահ «Ջրկիրները» սառուցը կտրում և սղոցում էին և նարտերի վրա դրած կրում էին դեպի նավերը:

Յերեկոյան թեյից հետո սկսվում էին քաղվածքակների, հանրակրթական դպրոցի պարապմունքները, տեղի էին ունենում դրույցներ, ժողովներ: Շենքերը լուսավորվում էին կերոսինի լամպերով: Կայուս-կոմպանիան յուրաքանչյուր նավում տաքացվում էր բուխարիով միայն ուտելու և ժողովների ժամանակ: Ազատ ժամերին շատերը պարապում էին վորսորդությամբ, ծուղակներ էին դնում, բայց դժբախտաբար այդ ծուղակների մեջ վոչինչ չէր ընկնում:

«Սեդովի» ուղիովայանն սպասարկում էր ամբողջ քարավանը: Ալեքսանդր Պոլյանսկին համարյա չէր թողնում ուղիորուր

կան, հաղորդելով և ընդունելով տասնյակ ուղիորդեր: Նա հենց այնտեղ էլ ընում էր հերթակալությունների միջև յեղած կարճ ժամերի ընթացքում: Թուղթը չէր հերիքում, և Պոլյանսկին հեռագրերը գրում էր կոնսերվի բանկայի պիտակների վրայերեմն հեռագրի տեքստը միահյուսվում էր Մենդաժոպիոմատի ուկրաինական ծանուցումների հետ... Ռադիոկայանն աշխատում էր ակիումուլատորներից: Շարաթը մի անգամ գործի յեր գրվում շարժիչն ակիումուլատորները լցնելու համար: Այդ որերին էյին հարմարեցվում կինոսեանսերը, կայուս-կոմպանիայում լույս էր վառվում:

«Սեդովի» վրա էյին գտնվում Լենինգրադի հիդրոգրաֆիկ ինստիտուտի բարձր դասընթացների 22 ուսանող: Նրանց միջնորդութամբ կազմակերպվեց ինստիտուտի նախային բաժանմունք սկսեց գործել Արկտիկայի սառույցներում իր տեսակի մեջ միակ բարձրագույն ուսումնական հիմնարկությունը: Նավերում աշխատում էյին նաև նավաստիներից ու հնոցապաններից շտուրմաններ ու մեխանիկներ պատրաստելու դասընթացները: Պարապմունքներն ընթանում էյին անխափան: Դասատուներն էյին նալի վրա գտնվող մասնագետները:

Նալերի ուղին «Սեդովի» տվինդեկում կախված քարտեզի վրա պատկերանում էր վորպես քմահաճ գիզգաղներ, յերեմն հանգույցներ: Այս քարտեզի մոտ միշտ աղմուկ էր տիրում, աշխույժ մեծեր էյին տեղի ունենում դրեյֆի հետագա ուղղության չուրջը: Ծովագնացներն անհամբերութամբ սպասում էյին Հիդրոգրաֆիկ ինստիտուտի 5-րդ կուրսի ուսանող Վիկտոր Խարլամպիեիչ Բույնիցիուն. սա «Սեդովի» վրա աստղաբաշխական գիտողություններ կատարողն էր:

Մեծ պրորբեմ ծագեց կերոսինով լուսավորության կապակցութամբ: Լամպաներ շատ կային, իսկ սպակիները չէյին հերիքում: Այն ժամանակ կոնկուրս հայտարարեցին լամպի ապակիներ լավագույն «փոխարինողի» համար: Վերջիվերջս վորոշվեց ապակիներ պատրաստել... դատարկ շշերից: Առհասարակ գյուտարարական միտքը նալերի վրա աղբյուրի նման էր հորդում: Հին մորթի շարվարները գործածվեցին թաթմաններ կարելու համար: Առաջ յեկան դերձակի և կոշիակարի արհեստանոցներ: Սրանց ղեկավարում էր «Սեդովի» ախաղ նավաստի Դմիտրի Պրոկոֆյեիչ Բուտորինը:

Լիակատար մութը վրա հասավ: Միայն կեսորին հարավում հաղիվ աղոտ լույս էր արձակում արչալույսը: Դրա փոխարեն

գիշերը, լիալուննի դեպքում, այնքան լույս էր լինում, վոր նույնիսկ հաջողվում էր կարգալ: Խաղաղ որերին սառնամանիքը հասնում էր 23—25 աստիճանի:

Գեկտեմբերի 2-ին ութբալլանի շտորմը նավերն ուժեղ չափով դեպի հյուսիս-արևելք շարտեց: Գիշերը սառցադաշտը ճեղքվեց: Ճեղքերից մեկն անցավ «Սադկոյի» հենց հեռնամասի տակից, մյուսն անժամանակ «Մալիգինը» բաժանեց քարավանից:

Ստալինյան Սահմանագրության որը ծովագնացները ղիմավորում էյին 78-րդ զուգահեռականի վրա: Առավոտյան ժամը 10-ին բեկոսային գիշերվա խավարի մեջ ներխուժեցին բոցավառ քահեր: «Սեդովի», «Սադկոյի», «Մալիգինի» ծովագնացները մորոսների վրայով շարժվեցին դեպի սառույցե ամբիոնը: Բեկոսախույզները «ուռայի» միահամուռ բացականչութամբ վողջունեցին Սահմանագրության մեծ ստեղծող Ստալինին:

Այդ որերը Խորհրդային ամբողջ յերկիրը պատրաստվում էր ԽՍՀՄ Գերագույն Խորհրդի ընտրություններին: Նստած բուխարիկների մոտ՝ արկտիկ ծովագնացները ուղիտյով լսում էյին Համկ(ը)կ կենտոմի ղիմումը, կուսակցության ու կառավարության ղեկավարների ձայները:

Դրեյֆոդ քարավանի ծովագնացների համար կազմակերպվեցին ԽՍՀՄ Գերագույն Խորհրդի ընտրության Արխանգելսկի ծովամերձ ընտրական ոկրուդի յերեք ինքնուրույն ընտրական տեղամաս: «Սեդովի» վրա տարվում էյին ընտրական բյուլետեններ, պատրաստում էյին ճրարներ: Այստեղից ղեկավարում էյին առաջիկա ընտրությունների ամբողջ գործունյա նախապատրաստությունը:

Գեկտեմբերի 12-ին 217 նավաստիներ և բեկոսախույզներ, վորոնք դրեյֆում էյին Լապտեվների ծովի սառույցներում, իրենց ձայները միահամուռ կերպով տվին կոմունիստների ու անկուսակցականների ստալինյան բլոկի թեկնածուներին:

Անցավ սառցային գերության յերկու ամիսը: Վրա հասավ յեղանակի խարուսիկ ձմեռային խաղաղություն: Դրեյֆի արագությունը պակասեց: Լուսինը մայր չէր մտնում: Համարյա 40 աստիճանի սառնամանիքներ էյին տիրում: Սպասվում էր, վոր նավերը սառույցների հետ դուրս կգան Հյուսիսային Սառույցյալ տվիրանոսի խոր տեղերը:

Յեվ հանկարծ սկսվեց սառույցների ահեղ շարժում: Այդ տեղի ունեցավ գիշերը: Նախ «Սեդովի» և «Սադկոյի» միջև կազմվեց

Ջրային հսկայական տարածութիւն: Հեռավոր լայնում եր սպառնալից դղրդրուն: Մառցադաշտերը մեկը մյուսի վրա ելին բարձրանում և կազմում ելին բարձր կուտակումներ: «Մեղովը» պոկվեց ընդհանուր սառցադաշտից և հեռացավ չորս հարյուր մետր այն կողմը: «Մաղկոյի» ու «Մալիգինի» շուրջը բուսան տորոսները պարբերաբար: Մառցակուտերը շարժվում ելին դեպի նալեբը: «Մեղովը» ուժղնորեն ցնցվում եր...

Մառցային տաղնալի աղղանչանը մի աղնթարթում վտորի հանեց ծովաղնացներին: Նրանք պատրաստ ելին կապիտանի առաջին իսկ հրամանով սկսել վթարային պաշարների բեռնաթափումը սառուցի վրա: Ամենից ալեղի լարված այն մոմենտներն ելին, յերը սառուցները մոտենում ելին սառցադաշտի վրա կանգնած կուտակումներին: Պահանջվում եր ինչ դնով ուզում ելին փրկել կուտակումները, վորովհետև նալն աղետի յենթարկվելու դեպքում կուտակումները դառնում ելին լողալու համար անփոխարինելի միջոցներ: 50—60 նալաստիներից բաղկացած խմբեր ջահերի լույսի տակ «Դուրբնուշկա» յերդելով ծանր նալակները քաշ ելին տալիս մի ուրիշ անդ, վտանգալոր սառցապատնէններից վորքան կարելի յե հեռու: Ամեն ինչ փրկվեց:

Նոր՝ 1938 թվականի դիմալորումը նալերի վրա սկսվեց ընդհանուր ընթրիքով, նոր տարվա ուրախ տոնածառով, ինքնադործունէլութան յերեկուցթով, պարերով: Ուշ գիշերն եկիսպատները դրոշակներով իջան սառուցի վրա և ջահերի լույսի տակ յերդերով շրջեցին իրենց նալի շուրջը: Յերեք անգամ վորոտացին համադարկեր ի պատիւ վերահաս նոր տարվա, ի պատիւ հայրենիքի: Բեռնախույզ ծովաղնացները լսեցին նոր տարվա համերգ Մոմկլայից: Իսկ հունվարի 1-ի առալուտայն նալերը նորից դպցին, այս անգամ չալազանց ուժեղ, սեղմում: «Մեղովը» վնասալածք ստացալ:

Սառուցի շարժումները չելին դադարում: Յերեկացին նոր ձեղքվածքներ: Նալերը մոտենում ելին այն ուայոնին, վորտեղ իրար են հանդիպում Լապտեվների ծովի և Մառուցյալ ովկիանոսի դրեյֆթոյ սառուցները: Հսկայական ուժով ջարդվում և սեղմվում ելին սառցադաշտերը: Բայց սառնամանիքն իր դործը կատարում եր և կապում-կաշկանդում եր Ջրային տարածութիւնները. սառցադաշտերի ձեղքվելուց մի քանի ժամ հետո ջրի մակերեսը ձեղքվածքների վրա արդեն ծածկվում եր նոր սառուցի շերտով:

Փետրվարին չորսամսյա գիշերը փոխվեց մթնշաղի: Հանդես յեկալ արևի ծիրանագուլն սկալառակը: Բեռնային դարնան համար սոլորական ուժեղ քամիները նալերն արագ կերպով շարժեցին դեպի արևելք: Միքանի ուրվա ընթացքում քարալանն անցալ Կոտեչնի, Ֆաղդեյելսկու, Նոր-Սիբիրական և Բեննետի կղզիները միջորեականները:

Ծովի խորութիւնը հետզհետե ալեղանում եր: Ծովային «բնակչութան» կաղմը փոխվեց. շատ անգամ հանդիպում ելին ջրի խորքում ապրող կենդանիներ, վորոնք սոլորաբար բնակվում են Գրենլանդական ծովում: Դրանք աալանայան հոսանքների այն համալարերներն ելին, վորոնք սառուցների մասսիվները տակից թափանցել ելին արևելյան Արկտիկայի բեռնային ծովերի խորին շերտերը: Սառնայան ծագում ունեցող կենդանիներն այստեղ հանդիպում ելին Հեռալոր Արևելքի Փառնայի կողքին: Նալերը հասել ելին այն միջորեականներին, վորտեղ միանում են մեր մարդակի յերկու մեծ ովկիանոսների, այն ե՝ Աալանայանի և Սաղաղ ովկիանոսի ջրերը: Այս ուայոնները վաղուց արդեն հետաքրքրում ելին հիդրոբիոլոգներին:

Գիտական դիտողութիւնները ցույց ելին տալիս, վոր ծովի հատակում յեղած նստալածքների բնույթը խիստ կերպով փոխվել ե: Դեռ նորերս հիդրոբիոլոգների գործիքները ծովի հատակից հանում ելին մութ գուլնի ալազալատն տիղմեր: Այժմ արալնեբը բերում ելին ցամաքային ծանձաղուտի լանջերի դարչնագուլն հողեր: Ծովի հատակին յերևան ելին յեկել մութ-կարմրագուլն հրաբխային տեսակների բեկորներ, վորոնք ունեն բաց-կանաչագուլն հանքերի բյուրեղներ:

Մարտի 24-ին բեռնախույզ ծովաղնացները նշեցին հինգ ամսալ դրեյֆի «հորելյանը»: Այդ ժամանակի ընթացքում նալերն անցել ելին մոտ 1600 կիլոմետր. դրեյֆի արագութիւնը յերբեմն գերազանցում եր որական 15 կիլոմետրից: Ուղիղ գծով նալերի միջին արագութիւնը կաղմում եր որական մոտ 2,4 կիլոմետր: Քարալանը դառնվում եր հյուսիսային լայնութան 790-ի մոտ:

Ամբողջ ձմեռը նալասնայակներում մութն եր, վորովհետև ալեղի մեծ տաքութան համար իլլյումինատորները չբակով ծածկված ելին: Միայն արևը յերեալուց հետո իլլյումինատոր-

ները բացվեցին և սրբի սլաճառ ճառագայթները թափանցեցին սենյակները:

Այն վայրից, վորտեղ այդ ժամանակ դրեյֆում էլին նախերը, հեռու հարավում գտնվում էլին Նոր-Սիբիրական կղզիները: Դրեյֆի վայրից դեպի հյուսիս պետք է գտնվեր Սաննիկովի յերկիրը, վոր արդեն վաղուց վորոնում էլին բևեռախույզ ճանապարհորդները:

Մոտ 130 տարի սրանից առաջ Նոր-Սիբիրական կղզիներն այցելեցին բևեռախույզ Գեդենշտրոմը և արդյունաբերող Յակով Մաննիկովը: Մատախուղի ուղապատրանքի միջից Մաննիկովին թվաց, թե ծովի հեռվում գտնվում է ցամաք: Յեղ մի անգամ ևս Մաննիկովը Կոսենին կղզում դեպի հյուսիս «տեսել է» անհայտ մի ցամաք: Այսպես Գեդենշտրոմի քարտեզի վրա առաջ է դրված հետևյալ մակագրութունը. «Արդյունաբերող Մաննիկովի տեսած ցամաքները»:

Վոմանք հալատում էլին այդ ցամաքների դոյությանը, մյուսները ժխտում էլին: Այդ ցամաքներին նախերը չէին կարողանում հասնել, խանդարում էլին սառույցները: Հեռիտուն եքուպեղեցիաների ճանապարհը վաղում էլին ջրի բայ և մեծ տարածութուններ:

Այնուհետև նույն ցամաքը յերեացել է Դե Լոնգին «ժաննետա-յի» դրեյֆի ժամանակ, բայց նա ել չի կարողացել այդ ցամաքին մոտենալ: Կոսենինի կղզուց Մաննիկովի յերկիրը վորպես թե տեսել է նաև յերկրաբան Տոլլը:

Եստ բևեռախույզներ ներատել էլին, վոր չվող թռչունները կանգ չեն առնում Նոր-Սիբիրական կղզիների վրա, այլ թռչում են դեպի հյուսիս—ինչ—վոր ուրիշ վայր: Մարդկանց թվացել է սառույցներում հեռուներն ինչ—վոր տեղ կորած ցամաք: Բայց թե՛ Մաննիկովը, թե՛ Տոլլը և թե՛ մյուսները չարաչար սխալվում էլին...

Տոլլը եքսպեդիցիայից կես դար հետո սառույցներով չըջապատված «Սեդովի» քարավանը յերեք շաբաթի ընթացքում դրեյֆում էր հենց այն տեղում, վորտեղ «տեսել էլին Մաննիկովի յերկիրը»... Այն չհայտնաբերվեց:

Դրեյֆող քարավանի ծովագնացներին շատ նորութուններ բերեց վրա հասած դարունը: Մեծ Յերկրից հայտնեցին, վոր պատրաստվում է ուղային եքսպեդիցիա: Այս եքսպեդիցիան պետք է մայր ցամաք տեղափոխեր ձմեռողներին մեծ մասը: Պատրաստվում էլին անբողբոմներ: Մաքրվում էլին տորոսներով ծածկված

սառցադաշտերը: Ինքնաթիռների համար ճանապարհներ էլին պատրաստվում: Ամենուրեք յեռում էր աշխատանքը: Սառույց անբողբոմների սարքավորումը ղեկավարում էր «Մադկոյի» կապիտանի ավագ ուղևորական Կոնտանտին Սերգեյևիչ Բադկովին:

Բոլոր ծովագնացները բաժանվել էլին բրեյդադներին: Մեկ բրեյդադը փոխարինում էր մյուսին, հենց տեղում ընդունելով լինդերը, թիկերը, քրունդները: Տորոսապատ սառույցների վրա վայրենջըր հրապարակներ հարթելը ծանր, հողնեցուցիչ աշխատանք է: Աշխատանքից հետո բևեռախույզներն ուրախությամբ կլանում էլին միտադադալ մենյուս ունեցող իրենց ճաշերը, այն «համեմելով» մի լավ կտոր թարմ մսի, բանջարեղենի, մանավանդ պոմիդորի մասին յեղած խոսակցութուններով...

Կառուցվում էր յերկու անբողբոմ. մեկը «Մադկոյի» մոտ, մյուսը՝ «Սեդովի» ու «Մալիգինի» մոտ: Ռոպակները պայթեցնում էլին ամմոնիտով: Վայրենջըր յուրաքանչյուր հրապարակում կանգնած էլին վրաններ աշխատանքի ընթացքում ընդմիջումների ժամանակ հանդատանալու համար: Յերբ անբողբոմները ջարդվում էլին, բեկորների հեռ միասին լողում դնում էլին նաև վրանները. վրանները բռնում և փոխադրում էլին նոր տեղեր:

Փորձեր յեղան վայրենջըր ջարդված հրապարակներն ուղղելու, քանդելու ուսպակների այն թմբերը, վոր մնում էլին սառույցների տեղաշարժից հետո: Բայց այդ չէր հաջողվում: Պետք էր լինում հիմնել նոր անբողբոմներ: Այն ժամանակ հսկայական չըջանների ու քառակուսիների փոխարեն փորձեցին պատրաստել համեմատաբար նեղ ճանապարհներ: Այդ նույնպես մեծ ջանքեր էր պահանջում: Սառույցների դեմ մղած պայքարը մարդկանց ուժասպառ էր անում:

Սառնամանիքները քանի դնում, այնքան ալիլի դաժան էլին դառնում: Բուք էր անում: Աշխատանքը թեկուզ մի րոպե դադարեցնել չէր կարելի՝ սառը քամին թափանցում էր դղեստի մեջ: Առավոտվանից պատրաստված բուտերբրոդները այնպես էլին սառչում, վոր նրանց կրծել չէր կարելի: Մոման կարգը վերակադակերպեցին՝ նավերից սկսեցին բերել տաք սուրճ, թեյ, կոտլետներ:

Մարտի պարզ որերից մեկում, յերբ յերկնքում վոչ մի ամպ չկար, ուղիստը ղեկուցեց.

— Ինքնաթիռները թռչում են մեկ մոտ: Բոլոր նավերից դե-

պի անբողոքումները ձգվեցին մարդիկ: Նրանք կրում էին բեռներով նարտեր, վորպիսի բեռները պիտի տեղափոխվեյին մայր ցամաք: Դեռ շատերը նավից չէին իջել, յերբ ուղիստը հաղորդեց.

— Մեքենաներն անցան Բունդեյի յերկերը...

Շուտով ինքնաթիռները յերևացին դրեյֆոդ նավերի վրա:

ԹՈՒԻԶՔ ԴԵՊԻ ԲԱՐԱՎԱՆԸ

Ինքնաթիռներն ուղարկվել էին դեպի դրեյֆոդ նավերը Իոսիֆ Վիսնարիտովիչ Ստալինի ուղղակի ցուցումով: Այս մասին Խորհրդային Միության հերոս Վ. Ս. Մոլոտովը պատմում է հետևյալը.

«Լապտեյնների ծովում ձմեռում եր և սառուցների հետ դեպի հյուսիս եր տարվում «Մադկո» քարավանը, վորը բաղկացած եր յերեք սառցահատից՝ «Մադկո», «Սեդով» և «Մալիդին»։ Նավերը պատրաստ չէին ձմեռելու համար, նրանց վրա դռնվում էին պարենի և տաք զգեստի վոչ մեծ պաշարներ, կային բազմաթիվ ավելորդ ուտոզներ...

... Մեզ բոլորիս շտապ կանչեցին Կրեմլ: Նիստերի դահլիճում մենք տեսանք ընկեր Ստալինին, Մոլոտովին և Վորոշիլովին: Ինչպես մենք հետո իմացանք, կուսակցութեան Կենտրոնական Կոմիտեյին և կառավարութեանն իրազեկ չէին դարձրել Արկտիկայում յեղած դրութեան վերաբերյալ:

Մենք այն ժամանակ լա՛վ կերանք: Ընկեր Ստալինը սառաջիտրեն գարմացած եր մնացել.

— Ինչպե՞ս թե, նավերը սառցնել և այդ մասին վոչ վոքի վոչինչ չասե՞լ: Պատրաստել են փրկարար եքսպեդիցիա և այդ մասին վոչ վոք վոչինչ չի իմացել, մինչև վոր փո՞ղ ե պետք յեկել: Միթե այդպես կարելի՞ յե վարվել: Չե՞ վոր այդ դռնիկխտութեանն է, պարտիզանականութեանն է:

Ընկեր Ստալինն ամենամիջական մասնակցութեանն է ցույց տալիս ողային եքսպեդիցիայի կազմակերպմանը: Կրեմլ են հրավիրվում մի խումբ ողաչուններ: Ընկեր Ստալինը նրանց ծանոթացրեց Հյուսիսային ծովային ճանապարհում ստեղծված դրութեան հետ և առաջարկեց պատրաստել ողային եքսպեդիցիա:

Բևեռախույզ ողաչունները հսկայական խանդավառութեամբ սկսեցին պատասխանատու և պատվավոր առաջադրանքի կատարումը:

Փետրվարի 26-ին Մոսկվայում Փրունդեյի անվան Կենտրոնական անբողոքից ող բարձրացան և ուղևորվեցին դեպի հեռավոր Հյուսիս յերեք հզոր ողանավ: Նրանք կրում էին փոստ, ծանրոցներ և զանազան այլ բեռներ դեպի դրեյֆոդ նավերը և այնտեղից պետք է ցամաք փոխադրեյին ձմեռողների մեծ մասը:

Ողանավերի ուղին անցնում եր Կադանի, Սվերդլովսկի, Ռոսկի, Նոլո-Սիբիրսկի, Կրասնոյարսկի և Յակուտսկի վրայով դեպի Տիկսիի ծովախորշը: Այնտեղից մինչև դրեյֆոդ քարավանը դեռևս ավելի քան հազար կիլոմետր ողային ուղի յեր մնում:

Ծայր Հյուսիսում համարյա ամբողջ ուղին ողաչունները պետք է անցնեյին բևեռային ցերեկվա սկզբում: Սառնամանիքները, հաճախակի պուրգաները, ձյունախառն փոթորիկները մոլեգնում էին տրասսում: Չորսմոտորանի ողանավերը թռչում էին բևեռախույզ ողաչուններ Խորհրդային Միության հերոսներ՝ Ալեքսեյովի և Գոլովինի և չքանչանակիր ողաչու Որլովի հրամանատարութեամբ: Ողային եքսպեդիցիայի կազմում կային բազմաթիվ մասնակիցներ Պապանինի առասպելական այն դեսանտի դեպի Հյուսիսային բևեռի դրեյֆոդ սառույցները, վոր տեղի ունեցավ 1937 թ. մայիսին:

Մարտի 18-ին եքսպեդիցիան հասավ Տիկսի: Բայց միայն ամսի վերջին յեղանակը թույլ տվեց, վոր ինքնաթիռները շարունակեն ճանապարհը դեպի հյուսիս: Նրանք թռչում էին ուղիղ գծով: Ողաչունները կողմնորոշվում էին արևով և ուղիտոմպաններով և վորոշել էին մեկ վոստյունով ծածկել այն տարածութեանը, վոր ծովային բաժանում է դրեյֆոդ նավերից: Հրատակ կերպով լսվում էին ուղիտակները աղանջանները Տիկսիի ծովախորշից, Շելաուրովի հովանդանից, «Մադկոյից»: Նպատակը մոտ եր...

Այն անբողոքները, վոր ձմեռողները պատրաստում էին, չըրջապատված եր տորոսների չորսմետրանոց պատնեշով: Մի տեղում կար ողից անտեսանելի «տրամպլին»։ Ալեքսեյովը նստեց առաջինը: Նա մեքենայի դահուկների տակից խիստ հարկած գզաց: Ինքնաթիռը վեր ցատկեց և միքանի մետր ևս թռչելով նստեց: Նրա կողքին իջան Գոլովինի և Որլովի ինքնաթիռները: Հյուսիսից չըջապատեց մեծ ամբոխ: Ծովազնացներն աղահարար լսում էին Մեծ Յերկրից բերած նորութեանները:

Ողաչունները դիտելով անբողոքները՝ պահանջեցին նոր ուղիներ հարթել վեր բարձրանալու համար: Ապա նրանք ուշադրու-

Թյամբ զննեցին իրենց մեքենաները: Պարզվեց, վոր նրանց շասիններն անսխառ են, բայց մեքենաներից մեկի վրա ծակվել էյին յերկու դահուկները:

Վերադարձի ժամանակ յենթադրվում եր ուղղություն վերցնել դեպի Շեքսուրովի հրվանդանը, վորտեղ կազմակերպված եր անբողոքում և մթերված եր մի փոքր բեռդին: Բայց ցածր ամպերը պատել էյին հրվանդանը: Վորոչից ուղղություն վերցնել դեպի Կոտեչնի կղզին: Ինքնաթիռները վերցրին 22 ուղևորդրանց թվում կար 11 կին (նավերում դռնված բոլոր կանայք): Մարչրուտը յերկարում եր: Բացի այդ Կոտեչնիի բեռուային կայանում այդ մասին չըխտեյին և չէյին նախապատրաստվել:

Հեռավոր կղզու վրա ապրում եր չորս մարդ: Այտեղ գլտնելում եր նավերին ամենամոտ բեռուային կայանը: Այնտեղ բեռդին չկար և Կոտեչնի կղզին շեր կարող ծառայել վորպես միջակա բողա Տիկսիից դեպի նավերը թռչելու ժամանակ: Բայց կայանի փոքրիկ կոնկրետը դեռ փետրվարին սկսեց համենայն դեպս հաց մթերել: Մարտի վերջերին մառանում արդեն պահված եր հարյուրավոր կիլոգրամ թխված հաց: Պարզվեց, վոր Կոտեչնի կղզու բեռուայիցների կանխատեսությունն ավելորդ չի յեղել:

Ապրիլի 3-ին կղզու սաղխտը, վորն անընդհատ հետևում եր յեթերին, անսպասելիորեն ընդունեց հետևյալ հաղորդագրությունը. «Գալիս ենք ձեզ մոտ: Պիտի իջնենք: Պատրաստեցեք նշաններ...»:

Շուտով որպանավերն իջան առափնյա լազուկայում: Ինքնաթիռներն ընդունվեցին թռիչքային ծառայության բոլոր կանոնների համաձայն: Կայանի բնակչությունը միանգամից անց և հասավ 48 մարդու:

Վորպեսզի բոլորին դիչերելու տեղ սարքեն, ուղտադործեցին բազնիսն ու արհեստանոցը: Քնելու պառկեցին հատակին, վորովհետև թախտեր պակասում էյին: Պլիտայի վրա անընդհատ կեցակուր էյին պատրաստում: Մթերված հացը միանգամայն տեղին դուրս յեկավ:

Յերկու որ հետո ինքնաթիռները թռան Տիկսի և մայր ցամաք հասցրին ծովազնացների առաջին խումբը: Պետք է փոխադրվեյին ևս 162 մարդ:

Ողաչունները վորոչեցին Կոտեչնի կղզին դարձնել եքսպեդիցիայի միջակա բողա: Բեռդինով բարձված յերեք մեքենա ապրի-

լի 16-ին թռան դեպի կղզին: Նրանցից մեկը, վորը վերածվել եր վառելանյութի տանկերի, մնաց Կոտեչնի կղզու վրա: Մյուս յերկու ինքնաթիռը թռան դեպի նավերը: Այժմ այնտեղ սառցե անբողոքում միանգամայն կարգի յեր գցված: Ալեքսեյիչն ու Գոլովինը յուրաքանչյուր ինքնաթիռի վրա վերցրին 41-ական մարդ: Արդեն ողում պարզվեց, վոր ինքնաթիռներից մեկի մեջ 42 ուղեվոր կա:

Կոտեչնիի բեռուայիցներն ուրախությամբ դիմավորեցին հյուրերին: Բեռուային կայանի բնակչությունը հասավ 110 մարդու: Կղզու բեռուայիցները լավ նախապատրաստվել էյին ծովազնացներին ընդունելու համար: Նրանց սպասում էյին հանդըստյան շնքեր, բազնիք, թեյ:

Ապրիլի 24-ին որաչու Որլովը 42 ուղևորի հետ միասին թռավ Տիկսիի ծովախորը: Հետևյալ որը լուսաբացին «բեռդինատարը» նորից Կոտեչնի կղզումն եր: Բեռդինը լցրին Ալեքսեյիչի և Գոլովինի ինքնաթիռների բակերը:

Յերբորդ ուսյի ժամանակ մեքենաները վերցրին 79 վերջին ուղևորներին և թռան դեպի Կոտեչնի: Չորս որ անց ինքնաթիռները վերջնականապես թողին կղզին և ժամանեցին Տիկսի: Ինքնաթիռները գրեթե ու նավերից Մեծ Յերկիլը փոխադրեցին 184 մարդ: Ուղեբացիան ավարտված եր: Ողաչունները հարբորեն դեկուցեցին կուսակցությանը, կառավարությանը, ընկեր Ստալինին կառավարական առաջադրանքը կատարելու մասին:

Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսում գրեթե ու յերեք սառցահատ շոգենավերում մնացին ընդամենը 33 մարդ:

Մեծ Յերկիլը փոխադրեցին «Սեդովի» հիվանդ կապիտանին: Նրա փոխարեն կապիտան նշանակեցին Կոնստանտին Սերգեյիչիչ Բադիլիին: Յերիտասարդ տաղանդավոր շառլմանն ընդունեց հրամանատարությունը մի նավի, վորին վիճակված եր մի նոր փառավոր էջ գրել բարձր լայնությունների հետազոտման պատմության մեջ, Արկտիկան յուրացնելու համար խորհրդային մարդկանց մղած պայքարի պատմության մեջ:

ԴԻԵՅՅՈՂ ՆԱՎԻ ԿԱՊԻՏԱՆԸ

Կապիտանն ու այն նավը, վորի հրամանատարությունը նա ընդունել եր, համարյա հասակակիցներ են: Սառցահատ շոգենավ «Գեորգի Սեդովը», վորն առաջ կոչվում եր «Բետտիկ», առաջին ուսյերը Նյուֆաունդլենդ կղզու և Կանադայի միջև կատարում եր

այն ժամանակ, յերբ Պենդայի ազրոնոմ Սերգեյ Կոնստանտինովիչ Բաղիդինին ծնվեց Կոնստանտին անունով մի վորդի, պանծալի նալի ապագա հրամանատարը: Այդ 1910 թվին էր:

Տասնինը տարեկան հասակում Կոնստանտին Բաղիդինը առաջին անգամ ծով դուրս յեկավ Հեռավոր Արևելքում, խաղաղովիկիանոսյան ջրերում: Մինչև ծովային նավատորմ մտնելը նա Մոսկվայում ստացավ միջնակարգ կրթություն և ծանոթացավ կառուցող-ձեռագործի և քարտաշի պրոֆեսիային:

Պատանին ընդմիջտ մտքումը պահեց իր առաջին կապիտանի խոսքերը, թե

— Գո մասին մեծ կարծիք չունենաւ—վերջեց առաջինը կլինես, իսկ աշխատել պետք կլինի խղճով: Ծովը փափկասուն մարդկանց չի սիրում...

Կոնստանտին Բաղիդինը լողացել և շատ նավերով, բայց յերբեք և վոչ մի տեղ փափկասուն մարդ չի յեղել: Ամեն տեղ նա իր մասին թողել և հիշողություն, վորպես մի հարցասեր և աշխատասեր մարդու, հիանալի ընկերոջ մասին, վորին հարդում և ծովազնացների կոչեկտիվը: Նա անհաղ լինելով դիտելիքների նկատմամբ՝ միշտ ձգտել և հասկանալ նորը: Առաջին կարգի նավատի լինելով, նա շուտով դառնում և ղեկակալ: Արտասահմանյան նավահանգիստների այցելությունը նրա մեջ առաջ և բերում ոտար լեզու ուսումնասիրելու ցանկություն: Վորոշված և և կատարված միքանի ամիս հետո նա լավ խոսում և ֆրանսերեն: Յերբ ընկեր ծովազնացներն իջնում էին ոտար ավեր, Կոնստանտին Սերգեյեվիչը սիրով նրանց ծառայում էր, վորպես թարգման:

Բաղիդինը յեղել և աշխարհիս բազմաթիվ յերկրներում և նավահանգիստներում:

«Յես իմ աչքով տեսել եմ—դրում էր նա միքանի ամիս անց—թե ինչպես Պերիլի (Բարեւլ-Մանդերի նեղուց) նավահանգստում վերակացուն մտրակով ծեծում էր ուժասպառ յեղած, հողնածությունից վայր ընկնող, ստրուկ-բեռնակիրներին: Տեսել եմ, թե ինչպես Համբուրգում, Անտվերպենում, Լոնդոնում, Մարսելում, Նեապոլում, Ալժիրում, Կոլոմբոյում, Մանիլայում, Նագասակիում և այլ քաղաքներում դործադուրի քաղցած մարդիկ դալիս էին նալի վրա մի կտոր հաց խնդրելու: Տեսել եմ կմալքի նման, վորքի ձեռունինների նման յերեխաներ, տեսել եմ նաև շատ ուրիշ բաներ...

Միշտ ուրախ և թեթև սրտով ենք մենք վերադարձել դեպի հարազատ խորհրդային ավերը, վորտեղ յերջանիկ ազատ խորհրդային ժողովուրդն ընդմիջտ տապալել և կապիտալիզմի լուծը...»:

Յերիտասարդ ծովազնացի մտահորիզոնը ընդլայնվում էր: Կյանքի հետագա ուղու հարցը նա հաստատ կերպով վորոշել էր. այդ ծովային նավատորմում ծառայելն էր: Նա ցանկանում էր դառնալ դործին ծանոթ, կրթված նավավար: Բաղիդինն ինքնուրույն պատրաստվեց և մտավ Վլադիվոստոկի Ծովային տեխնիկումը՝ միանգամից 2-րդ կուրսը:

Նա սովորում և լողում էր: Գրքերը նրա մշտական բարեկամներն էին. Բաղիդինի դրասեղանում, մահճակալի մոտ կարելի յեր գտնել թե՛ բեյբեռիստիկա, թե՛ քաղաքական գրականություն, թե՛ տեխնիկական դասագրքեր: Շուտբանները նրան սիրով ծանոթացնում էին բարդ նավիդացիոն դործիքների հետ, աստղաբաշխության հետ, կուրսը գտնելու հետ: Ծովային տեխնիկումի քառամյա ծրագրերը նա հաջողությամբ անցավ տարի ու կեսվա ընթացքում:

1931 թ. սկզբին Կոնստանտին Սերգեյեվիչ Բաղիդինը—ակտիվ կոմյերիտական հասարակական այդ աշխատողը, առաջավոր ծովազնացը—ընդունվեց կուսակցության թեկնածու: Մի տարի հետո նա դարձավ բուլչեիկյան կուսակցության անդամ:

Հինգ տարի Կոնստանտին Բաղիդինը լողում էր հարավային ծովերում: 1933 թ. աշնանը նա տեղափոխվեց Արխանգելսկ: Հյուսիսային ծովազնացի դաժան, դժվարություններով լի կյանքը յերիտասարդ շուտբանի սրտովն էր:

Այդ տարիներում բուլչեիկները լայն ճակատով հարձակում սկսեցին Արկտիկայի վրա: Մեկ նավիդացիայի ընթացքում Հյուսիսային ծովային ճանապարհով Ատլանտյան ովիկիանոսից անցավ դեպի Պաղաղ ովիկիանոսը «Ալեքսանդր Սիբիրյակով» սառցահատ շոգենավը: Այդ շտեմնված ուսյը կրկնեց «Չելյուսկինը»: Հյուսիսը կանչում էր հայրենիքի արիասիրտ և համարձակ զավակներին, և նրանք գնում էին Արկտիկայի նվաճման և յուրացման համար:

ՀամԼԿՅՑԿ Կենտրոնական Կոմիտեյի վորոշմամբ «Կրասին» դժային սառցահատի վրա կոմպլեկտավորվում էր կոմյերիտական եկիպաժ: Լավաղույն կոմյերիտականների թվում «Կրասին» ես ուղարկում նաև Կոնստանտին Սերգեյեվիչ Բաղիդինին:

Ունենալով շտուրմանի դիպլոմ՝ նա դնաց սառցաձատ վորպես շարքային նամաատի. Բաղիդինը մեծ պատիվ էր համարում կոմ- յերիտական պանծալի նամով լողալը: Նա սիրեց Հյուսիսը և նա յերազում էր բարձր լայնություններն արջավելու, բեռնային այնպիսի մարզեր թափանցելու, վորտեղ առաջ դեռ նամեր չեն յեղել:

Բաղիդինն Արկտիկա յեկավ վոչ թե վորպես նոր մարդ, վոչ թե վորպես հետաքրքրվող արկածախնդիր, — ծովազնաց-բուլլեիլը շատ լավ գիտեր, վոր նա ստիպված պիտի լինի այտեղ շատ բան սովորել, շատ բան ճանաչել: Բայց հենց այդ էլ Կոնստան- տին Սերգեյեվիչին դրավում էր բեռնային մարզերը:

«Կրասինի» համերաշխ կոլեկտիվում արագորեն դնահատեցին յեռանդուն, հաստատակամ ծովազնացին: Կոմյերիտականները նրան ընտրեցին կոմյերիտ կազմակերպիչ, հրամանատարություն- նը նրան նշանակեց կապիտանի յերրորդ ոգնական:

Նպատակին հասնելու ասպարեկում ցուցարեբած համառու- թյունն ու հաստատակամությունը միշտ կազմել են Բաղիդինի առանձնահատկությունը: «Կրասինի» վրա միատեղ լողացող նրա ընկերները հիշում են նրա հիանալի աշխատանքի բազմաթիվ որինակներ:

Բաղիդինին շրջապատում էին բարձրորակ ծովազնացներ, վորոնք յերկար տարիներ լողացել էին դանազան ծովերում: Կարճ ժամանակ անց յերիտասարդ շտուրմանն արդեն վոչ միայն փորձված նավավարների աշակերտ էր, այլև շատ բանով հավա- սար էր նրանց: Նավի տեղադրությունը—ինչ պայմաններում էլ այդ լինեք—նա վորոշում էր բացառիկ ճշտությամբ: «Կրասինի» սրահանջկոտ կապիտան Միխայիլ Պրոկոֆյեվիչ Բելոուսովը նավի համար հանդիստ էր լինում, յերբ հերթակալ էր կանդնած յեր- րորդ շտուրմանը:

«Կրասինի» վրա կատարած ուսուցիչ մեկի ժամանակ չէր գտնվում մի մասնագետ, վորը կարգի գցեր այնպիսի մի բարդ նավիգացիոն գործիք, ինչպիսին է Սպերրելի գիրոկոմպասը: Բա- ղիդինը հանձն առավ յուրացնել այդ գործիքը: Նա նավում գտավ անդլերեն տեխնիկական դրականություն, ինքը թարգմանեց և ուսումնասիրեց գործիքի գծանկարները: Միքանի շարաթ համառ աշխատանքից հետո շտուրմանն ասաց Բելոուսովին.

— Յես յուրացրել եմ գիրոկոմպասը:

Կապիտանը զարմացավ—այդ մի բացառիկ նվաճում էր:

Վլադիվոստոկում Բաղիդինը քննություն տվեց և ստացավ շտուրման-սպերրիստի կոչում:

Ընկերները սիրում էին Բաղիդինին նրա համառության և հաստատակամության համար, իր դիտելիքներն ուրիշին հազոր- դելու ձգտման համար: Նա սովորում էր ինքը և սովորեցնում էր ուրիշներին: Պրոպագանդիստ Բաղիդինի խմբակը «Կրասինի» վրա լավագույն խմբակն էր: Ընդհանուր հարգանք էր վայելում «На рымбѣ» պատի թերթը, վոր Բաղիդինը լույս էր ընծայում սառցահատի կոմյերիտականների հետ միասին: Յերրորդ շտուր- մանը ղեկավարում էր տեխնիկական մինիմումի խմբակը և այդ խմբակի ունկնդիր շատ նավաստիներ այժմ՝ լողում են վորպես շտուրմաններ, կապիտաններ, սովորում են ծովային բարձրա- դույն դպրոցներում:

Դեռ նորբուս, յերբ արկտիկ նավատորմի ծովազնացները Կոնստանտին Սերգեյեվիչ Բաղիդինին առաջադրեցին Մուրման- սկի մարզային խորհրդի ղեկուստատ; Ֆլագմանական սառցահատ «Իոսիֆ Ստալինի» կապիտան Մ. Պ. Բելոուսովը գրում էր.

«Կրասինը» Բաղիդինի համար յեղել է իսկական ծովային համալսարան: Այտեղ նա բարձրագույն ծովային կրթություն է ստացել: Յեկ յերբ նա «Կրասինից» անցավ «Սադկոյի» վրա վոր- պես կապիտանի յերկրորդ ոգնական—նա արդեն միանդամայն ձևակերպված շտուրման էր, փորձված ծովազնաց-նավա- վար»...

Ինչպես և «Սեդովի» մնացած հերոսական ծովազնացները, Կոնստանտին Բաղիդինը չէր սրտորաստվել այդքան յերկարատև և ծանր գրեյֆի: Բայց հենց նրա կյանքը, շարքային խորհրդա- յին ծովազնացի, արիասիրտ բեռնախույզի, լենինյան-ստալինյան կոմյերիտիության ու բոլլեիկյան կուսակցության սանի կյան- քը նրա մեջ կոփել էր այն բարձր հատկությունները, վոր նրան դարձրին յերեկի նավի արժանավոր կապիտան:

Աշխատելով «Սեդովի» վրա, Կոնստանտին Սերգեյեվիչն առաջին անգամն ստիպված էր ղեկավարել շոգենավի մեծ և բարդ անտեսությունը: Այտեղ վոչ մի որ չէր դադարում դիտա- կան աշխատանքը: Եկիպաթը նավը ջանասիրաբար սլատրաստում էր սառուցների գերությունից դուրս բերելու համար:

1938 թ. հունիսին սկսվեց սառուցների բուռն հարց: Քա- րավանի շուրջը սառցադաշտերի վրա կազմվեցին կիսաքաղցր ջրերի լճեր:

Նալի արտադրական ընդհանուր խորհրդակցութեան ժամանակ վերջվեց «Սեդովի» մեքենաները պատրաստել մինչև հունիսի 1-ը: Նալի վրա կային միայն տասնմեկ մարդ: Անձնվիրաբար աշխատելով, նրանք կատարեցին իրենց պարտավորութիւնը՝ մեքենաները լիովին պատրաստ ելին: Անհանդստացնում եր միայն ղեկը:

Ուժեղ սառցային սեղմումի ժամանակ «Սեդովի» ղեկասարքը լրջորեն վնասվեց: Ջրասույզները իջնում ելին սառը ջրի մեջ, դնում ելին ղեկի ստորջրյա մասը: Մառուցը մեծ փորձանքներ բերեց ղեկի գլխին: Մառուցի ճնշումը նալի հետնամասի վրա դեպի աջ ծոցեց ակտերչտելենը, այլանդակեց մասսիվ ղեկի ամբողջ ամրվածքը, իսկ բուն ղեկը ծոցեց լատիններին «Տ» տառի նման: Նալը զրկվեց ղեկավարումից:

Սեդովականները բաղմամբով որեք վառանցին նալի ղեկն ու պտուտակը սառուցից ազատելու համար: Նալի հետնամասի մոտ նրանք լինեցրով ու քլունկներով ջարդում ելին սառցակոշտերը, անցք փորեցին ղեկի հարեան ջրային տարածութիւնը և կտրված սառուցն այդ անցքով լցնում ելին ջուրը:

Նալի մոտի ճեղքվածքներում և ջրային տարածութիւններում յերեան յեկան փոկեր: Շատ անդամ թռչում ելին բաղեր և վորորներ: Սկսվեց փոսը: Ազատ ժամանակ սեդովականները պարապում ելին ջրային սպորտով՝ բայդարեկաներով զբոսնում: Ելին սառուցից ազատ տարածութիւններում:

Նալի գրագարանում յեղած բոլոր գրքերն արդեն վերակարգացվել ելին: Ծովագնացներն առանձին սիրով ելին կարդում բեռնախուլիներ նանսենի, Սվերդրուպի, Դե Լոնդի որագրերը: Նալերի անձնախմբերի միջև տեղի յեր ունենում գրքերի աշխույժ փոխանակութիւն:

Մեծ ակտիվութեամբ ելին անցնում քաղաքապումունքները: Կայացաւ յերեք նալերի կոմյերիտականների տեսական կոնֆերանս «սոցիալիզմ և կոմունիզմ» թեմայով: Այդ կոնֆերանսին մասնակցում ելին եկիպաթի համարյա բոլոր անդամները:

Ամեն որ կայուտ-կոմպանիայում բարձրագոյն կարգում ելին «Վերջին լուրեր ուղիղով»: Այդ վերջին լուրերը ճշտապահորեն ընդունում եր Պոլյանսկին: Շարունակվում ելին վորակի բարձրացման նալային դասընթացի պարապմունքները: Կոնստանտին Սերգեյեվիչ Բադիլինը ղեկավարում եր դասընթացի աշխատանքները:

Մինչ այս, մինչ այն հարավային համառ քամիները սառուցները և նրանց հետ միասին նաև գրեյֆող քարավանը հետզհետե ավելի հյուսիս ելին քշում: Ոգոստոսի վերջին նալերն արդեն անցել ելին ՏՅ-րդ զուգահեռականը: Խորութեան չափումները ցույց տվին, վոր քարավանը վաղուց արդեն անցել և մայրցամաքային ծանծաղուտի սահմանը և դանվում և Հյուսիսային Մառուցյալ ովկիանոսում: Այստեղ ջրի խորութիւնը հասնում եր 4000 մետրի:

Մի անդամ ղիշերը Պոլյանսկին յեկավ Բադիլինի մոտ և հանձնեց նրան հենց նոր ընդունած հաղորդագրութիւնը:

— Դրեյֆող նալերը սառուցներից հանելու համար ղեկի հյուսիս և շարժվել «Յերմակը»...

Ռուսական հնագույն սառցահատը մոտենում եր սառուցների սահմանին...

«ՍԵՌՈՎԸ» ՄՆՈՒՄ Ե ՄԵՆԱԿ

1938 թ. ոգոստոսին «Յերմակը» սառուցների միջով անց եր կացրել «Ուրալաջ», «Միրոնիչ» և «Ստալինդրագ» շողենավերը ղեկի Տիկսի և Կոթեվիչկովո: Մինչև այդ նա սառուցների գերութիւնից ազատել եր տասնհինգ փոխադրանալ և սառցահատ:

«Յերմակը» ստացել եր նոր պատվավոր խնդիր՝ խոր հետախուզութիւն կատարել ղեկի կապտելների ծովի հյուսիս-արեւելքը՝ «Սեդով», «Սադկո» և «Մալիլին» սառցահատների գրեյֆի վայրը: Այդ արշավն սկսվեց ավիացիայի ուր՝ ոգոստոսի 18-ին:

Կոտեվիչ կողուց «Յերմակը» շարժվեց 136-րդ միջորեականի յերկարութեամբ կուրս վերցնելով ղեկի հյուսիս:

80-րդ զուգահեռականից այն կողմը թանձր, խիտ մառախուղը միանգամայն ծածկեց սառցահատը: Կարելի յեր տեղը կորցնել: «Յերմակի» շտուրմանները կողմնորոշվում ելին միայն բեռնային հեռավոր ուղիովայանների աղբանջաններով: «Յերմակը» առժամանակ կանգ առալ: Չորս որ տեղեց հարկադրյալ անդործութիւնը: Յերը մառախուղը ցրվում եր, բացվածքներից յերեւում եր, թե ինչպես և քայքայվում և հայտնում սառուցը, բացվում են սառուցից ազատ նոր տարածութիւններ:

Ոգոստոսի 26-ին «Յերմակը» ղնաց ավելի ևս ղեկի հյուսիս սառուցի բացվածքներով: Հոր սառցահատն առանց առանձին ղժվարութեան հաղթահարում եր փոքրիկ խոչընդոտները: Ծու-

տով վերջացան նավիդացիոն քարտեզները. այստեղ դեռ յերբեք վոչ մի նավ չէր լողացել: Շատերմանները քարտեզին փակցնում էյին մեծ սպիտակ թերթեր և նրանց վրա անց էյին կացնում կուրսը:

Սխտ ուժեղացավ «Մազկո» ռադիոհայանի լսելիությունը. նրա ազդանշանները վորոտում էյին ընդունիչի մեջ: Քարավանը բոլորովին մոտ էր: Այդ ուրախացնում էր: Բայց... Մառուցի միջև յեղած բացվածքները վերջացան: Ովկիանոսը կաշկանդված էր համատարած սպիտակ դրահով: Այդ բազմամյա ծանր բևեռային սպիտակ չէր յենթարկվում սառցահատին: Նավը սողում բարձրանում էր սառցակուտի վրա, բայց սառուցը չէր ձեղքվում, նրա մակերեսի վրա մնում էյին միայն խոր հեռքեր կարծես հսկայական արդուկից:

Անսպասելի կերպով շտուրմանի ողնականը հորիզոնում հայտնարերեց նավերի ծուխ: Այդ մասին լուրը մի ակնթարթում տարածվեց սառցահատում: «Յերմակը» նոր յեռանդով վրա հասավ սառուցներին: Արկտիկ եքսպեդիցիաների սրտումության մեջ առաջին անգամը նավը մարտ էր մղում Կենտրոնական բևեռային ավազանի հավիտենական սառուցների դեմ այս լայնություններում:

Յերբ մինչև քարավանը մնում էր վոչ ավելի քան չորս մղոն, «Յերմակի» վրայից արդեն պարզ կերպով նշմարվում էյին յերբեք նավերի ուրվադժերը: Ողոստոսի 28-ի լուսաբացին «Յերմակը» շարժեց այն սառուցը, վորը կապել էր «Մալիզինը» «Մազկոյի» հետ: Քարավանի ծովազնացների կողմից նավերի միջև տրորված ճանապարհները ձեղքվում էյին...

Յուրաքանչյուր նավում անձնախմբի տասնմեկ մարդիկ լավ նախապատրաստվել էյին այդ հանդիսմանը: Սառցակուտերի վրա կազմված քաղցրահամ լճերից կաթսաների համար ջուր էր վերցվել: Նախորոք աշխատանքի էյին պատրաստել մեքենաներն ու մեխանիզմները: Յեվ յերբ սառցահատը մոտեցավ նավերին, հնոցներում կրակարաններն արդեն վառել էյին:

«Յերմակը» բարձր լայնություններում ազատ լողալու ունկորդ շահեց և հասավ հյուսիսային լայնության 83 աստիճան 4,5 բոպեյին: Այստեղից մինչև Հյուսիսային բևեռը մնում էր սպիտակ, քան 420 մղոն: Սառցահատն Արկտիկայի այս մարզում առաջներն անցած բոլոր նավերից 300 մղոն ավելի հյուսիս անցավ:

Քարավանին մոտենալիս «Յերմակը» դարձավեց զրոշակնե-

քով և վողջույնի լողունդներով ի պատիվ կուսակցության և ժողովուրդների առաջնորդ ընկեր Մտալինի:

Յերմակականներն ընկերներին հանձնեցին փոստը, ծանրոցները, թերթերը: Սկսվեց ամուխի փոխադրումը:

Ամենից ավելի անհանգստանում էյին «Սեդովի» մասին: Դեկտաբրի լուրջ վնասվածքով նավը պետք էր բուքսիրի վերցնել:

Պետք էր ծանր աշխատանք կատարել. համատարած սառուցների միջից «Յերմակը», դրեյֆից ազատված նավերի հետ միասին, պիտի ճանապարհ հարթեր դեպի հարավ: Բազմամյա սառուցները պետք էր գրոհել, մաներելով, հետ ու առաջ շարժվելով, թափով սառցադաշտերի վրա ընկնելով, այդ սառուցների պինդ զանգվածի մեջ առու բանալով: Դժվար էր այսպիսի պայմաններում վճիռ ընդունել վնասված նավը բուքսիրի վերցնելու վերաբերյալ: Բայց ծովագնացները հանձն առան: Յոթըյուր մանոց պողպատե պարանով «Սեդովին» ձիղ տվին դեպի «Յերմակի» հետնամասը: Սակայն այլանդակված դեկը «Սեդովին» դարձնում էր բացված ջրանցքի լայնքով: Պարանները սուրոցով կտրվում էյին: Սառուցը հաղթահարելը, հետնամասի մոտ ունենալով դեկավարումից դուրի նավը, անհնարին էր:

Յերեք ժամ շարունակ «Յերմակը» խփում էր յերկու սառցադաշտերի միջև յեղած սառցե կամուրջին: Այդ կամուրջը շատ ուժ, ամուխ, քաղցր ջուր լալեց: «Յերմակի» թիավարող ձախ պտուտակը կտորվեց և ընկղմվեց ջրի մեջ: Սառցահատի վրա հրավիրվեց կապիտանների խորհրդակցություն: Վորոշվեց «Սեդովը» թողնել դրեյֆի մեջ և այն վերածել դիտական կայանի:

Պետք էր լրացնել «Սեդովի» եկիպաժը: Հնոցապանները, մեքենավարները, նավաստիները հրամանատարության դլխին խընդիրներ էր, վոր թափում էյին «Սեդովի» վրա փոխադրվելու համար: «Յերմակի» 40 մարդկանցից, վորոնք ցանկություն էյին հայտնել դրեյֆոդ նավի վրա փոխադրվելու, ընտրվեցին վեց լավագույնները: «Սեդովի» առաջիկա եկիպաժից թողին 8 մարդ: Վորպես տասնհինգերորդը «Մազկոյի» վրայից տեղափոխվեց հիլբրոդրոֆ Վ. Ս. Բույնիցկին:

«Յերմակից» սեդովիականներին հանձնեցին հանդերձանք, սարքավորում, բենզին, պարեն, մի փոքր ամուխ, հագուստ, կենդանի խոզեր:

«Սեդովին» հանեցին սառուցից ազատ մի փոքրիկ տարածու-

թյուն: Նախը մնում էր մենակ սառցային անապատում, անվերջ բևեռային սառույցների միջև: Ողոստոսի 29-ին յերեկոյան «Մեղովի» կայմի վրա բարձրացրին «Յերջանիկ նավարկութ՞յուն»: «Յերմակը» պատասխանեց «Բարի ձմեռ՞ում»:

Սկսեց ձյուն գալ: Ծուռով դեպի հարավ ընթացող «Յերմակը», «Մալիդինը» և «Սաղկոն» ծածկվեցին սեղովականների աչքից:

Իրար ողնելով, նավերը ճանապարհ բացեցին դեպի 78-րդ զուգահեռահարը: Այստեղ սառույցների սահմանին նրանց դիմավորեցին «Լիտիկ» սառցահատը և «Մոստովետ» շոգենալին ածուխի բեռով:

«Սեղովը» շարունակում էր դրեյֆել:

Մի փորձ ևս կատարվեց նրան սառույցների գերությունից ազատելու համար. սեպտեմբերի 5-ին Մուրմանսկից դեպի հյուսիս շարժվեց Փլադմանական սառցահատ «Իոսիֆ Ստալին» սառցահատը: Այդ խորհրդային սառցահատաչինության անդրանիկ նավի արկտիկ առաջին ուսյան էր: Սեպտեմբերի 15-ին նախը զբաղվում էր հյուսիսային լայնության 78 աստիճան 24 րոպեյի վրա, «Սեղովից» 300 մղոն հեռավորության վրա: Այդ 15 օրվա ընթացքում «Սեղովին» ավելի քան 100 մղոն դեպի հյուսիս-արևելք էր տարվել:

79-րդ զուգահեռականից այն կողմը «Իոսիֆ Ստալին» սառցահատին մոտեցավ «Լիտիկ» սառցահատը: Յերկու նավերն էլ շարժվեցին առաջ: Սեպտեմբերի 23-ին սառցահատները հասան 83-րդ զուգահեռականին: Մինչև «Սեղովին» հասնելը մնում էր 50 մղոնից մի փոքր ավելի տարածություն, վորը ծածկված էր համատարած սառույցով, վորը չէր հաջողվում հաղթահարել: Հաշվի առնելով ծանր սառցային իրադրությունը, վորի մեջ ընկել էին «Իոսիֆ Ստալին» և «Լիտիկ» սառցահատները, որի ցածր ջերմաստիճանը և Արկտիկայում նավարկության համար ուշ ժամանակը, Հյուսիսային ծովային ճանապարհի Գլխավոր Վարչությունը հրամայեց նրանց դադարեցնել «Սեղովին» հանելու վերաբերյալ ոպերացիաները և վերադառնալ նավահանդիստ:

Սորհրդային Միության հերոս Ի. Գ. Պապանինը պատմում է.

«1938 թ. յես նորից հանդիպեցի ընկեր Ստալինին: Լուծվում էր «Իոսիֆ Ստալին» սառցահատը սեղովականների հետևից ուղարկելու հարցը: Ուշ աշուն էր: Սեղովականները գտնվում էին մեծ լայնության վրա: Յեվ մենք մի անգամ ևս տեսանք

առաջնորդի իմաստությունն ու կանխատեսությունը: Յուրում տարով սառցահատն ուղարկելու մասին, Իոսիֆ Վիսարիոնովիչն ավելացրեց, վոր կապիտանը սառույցների կողմից սպառնացող առաջին խոչվտանդի դեպքում պիտի անհապաղ հեռ դառնա: Հենց այդպես էլ յեղավ. սառցահատը հասավ մինչև ծանր սառույցները և հեռ դարձավ: Յեթե չլինեք ընկեր Ստալինի ցուցումը, նախ առաջ կդնար և անշուշտ կձմեռեր սառույցների մեջ»:

Յերբ «Իոսիֆ Ստալին» և «Լիտիկ» սառցահատները գնում էին դեպի հարավ, «Սեղովի» ուսյունում վրա յեր հասնում բեվեռային դիչերը: Բուք էր անում: Մառնամանիքը հասնում էր 20 աստիճանի: Ստաշունչ հյուսիս-արևելյան քամիները նույնիսկ տաք մուշտակների միջից մրսեցնում էին հերթակալ նավաստիներին, վորոնք դիտում էին տորոսացումը: Սառույցները շարժվում էին իրար վրա կուտակվելով: Նորից սկսվեցին սեղմումները:

Տասնհինգ խիզախ խորհրդային ծովագնացներ նախ վրա փառապանձ հերթակալություն էին տանում: Սառույցների դրեյֆը «Սեղովին» տանում էր ավելի ու ավելի դեպի հյուսիս-արևելք...

«ՅԵՐՄԱԿԻՑ» ՅԵԿԱՄ ՎԵՑԸ

Հնագույն ուսական սառցահատի քառասուն ծովագնացանկություն հայտնեցին անցնել «Սեղովի» վրա, յերբ հայտնի դարձավ, վոր նախը մնում է դրեյֆելու Կենտրոնական Արկտիկայի սառույցներում: Բևեռախույզ ծովագնացները մեծ պատիվ էին համարում դրեյֆող նավի վրա ստալինյան հերթակալություն տանելը: Քառասուն յերմակահաններից ընտրվեցին վեցը: Առաջինը հանձնարարեցին մեքենավար-ստախանովական, չքանչանակիր Դմիտրի Գրիգորյեվիչ Տրոֆիմովին: Ընկերները նրան հետևյալ բնութագրերը տվին.

— Մեր Տրոֆիմիչին ամբողջ եկիպաժը ճանաչում է վորպես ստախանովականի: Տրոֆիմովը կայուն բուշեիկ է, խորհրդային ժողովրդի հավատարիմ զավակ:

Ինչով է Դմիտրի Գրիգորյեվիչը ձեռք բերել բևեռային ծովագնացների սերն ու հարգանքը:

Նա 32 տարեկան էր, յերբ առաջին անգամ վորք կոխեց սառցային դրեյֆի մեջ մնացած «Սեղովի» վրա: Նրա կյանքի

ուղիղ կեան անցել և խորհրդային յերկրի դետերի ու ծովերի վրա: Բայց աշխատել նա սկսել և ավելի ևս առաջ: Վաղաքացիական պատերազմի տարիներում, յերբ յերկաթուղային աշխատող հայրը մնաց դործազուրկ, իսկ 9 հոգուց բաղկացած ընտանիքը ծանր դրկանքներ եր կրում, Մխոյա Տրոֆիմովին, վորդիներից ավագին, ծնողները կամա-ակամա բատրակության ավին: Տղայի տասը տարին դեռ նոր եր լրացել... Մխոյա Տրոֆիմովը բատրակության մեջ մնաց յերկու տարի և այս աշխատանքի մտով վորպես յերկաթուղու սեպորթ բանվոր:

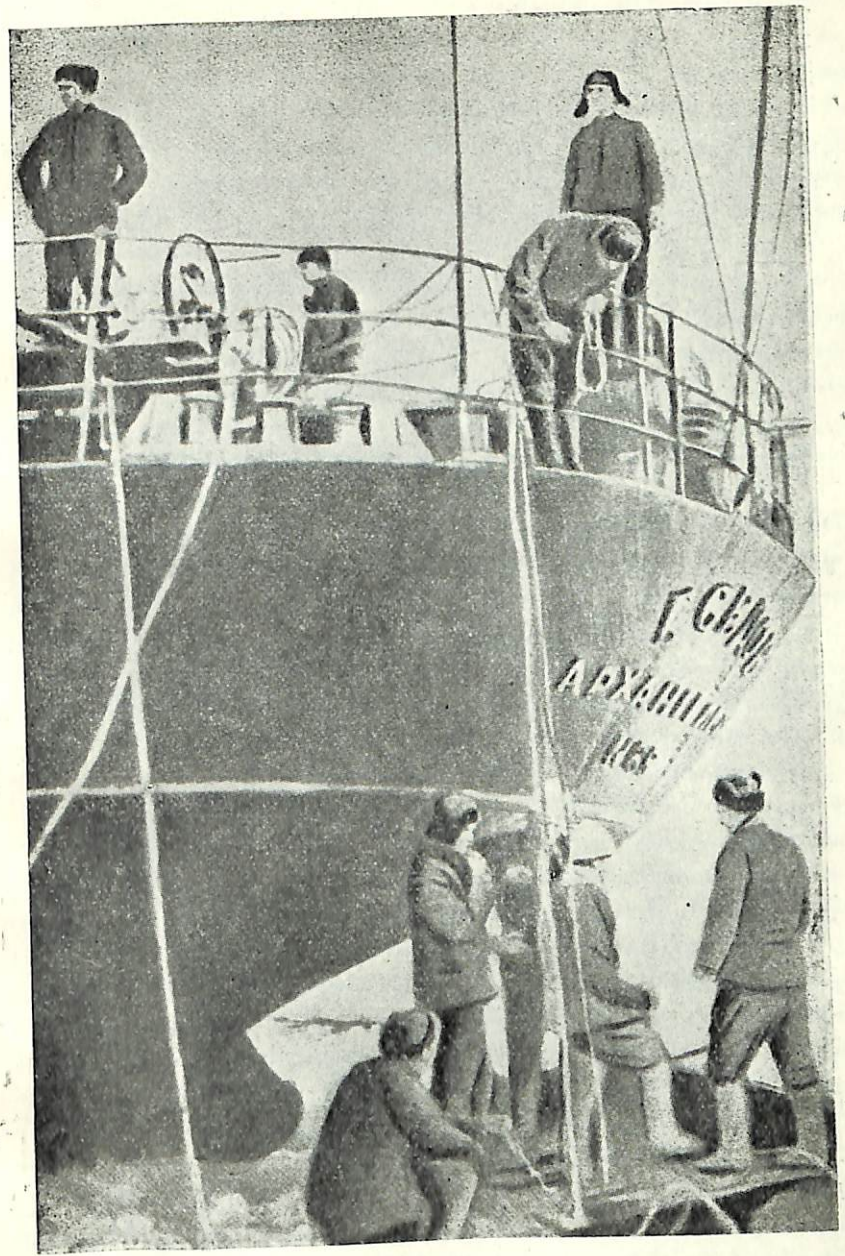
Ջրային առաջին դարոցը տանվեց տարեկան պատանին անցնում եր հեռավոր Սմոլբում, վորպես փոքրիկ շոգենավի նավաստի: Սմոլբի ջրային աշխատողները կոլեկտիվում Տրոֆիմովն առաջին անգամ ճանաչեց հասարակական աշխատանքի ուրախությունը, դարձավ կոմյերիտական:

Սմոլբից նա անցնում և խաղաղ ուղիկանոսի առևտրական նավատորմիղը: Հրապուրիչ և հեռավոր նավարկության ծովագնացի պրոֆեսիան: Առաջին ուսյը նա կատարում և 1930 թ. «Смельчак» շոգենավի վրա վորպես I կարգի հնոցապան:

Նաղաղ-ուղիկանոսյան ծովագնացների շրջանում Դմիտրի Գրիդորյեվիչն արագ կերպով առաջ և քաջվում վորպես առաջավոր արտադրական և հասարակական աշխատող: Ընկերները նրան ընտրում են պրոֆկադամակերպիչ, այս նավային կոմիտեյի նախագահ: Տրոֆիմովն իր վրա շատ և աշխատում, ջանալով պատանեկական տարիներում բաց թողածը լրացնել: Նա խոհուն կերպով ուսումնասիրում և քաղաքական գրականությունը, Լենինի և Ստալինի գործերը, հասկանալով, վոր այդ բոլոր գիտելիքների բանալին և: Ձգտելով բարձրացնել արտադրական վորակը, Տրոֆիմովը բազմաթիվ ժամեր անց և կացնում տեխնիկական դասադրքեր կարդալով և հաջողությամբ մեքենավարի քննություն և տալիս:

«Томск» նավի կուսակցական կադամակերպությունը 1931 թվի գարնանը Տրոֆիմովին թեկնածությունից փոխադրում և բոլշևիկյան կուսակցության անդամ: «Красный партизан» շոգենավում, վորը ուսյեր և կատարում Պրիմորյեյում, մեքենավար Տրոֆիմովին ընտրում են կուսակադամակերպիչ: Հեռավոր Սրբեկքի ծովագնացների դելեգացիայի մեջ նա մեկնում և Մոսկվա պրոֆմիությունների համամիութենական համադումար:

1932 թ. նրա կյանքում տեղի ունեցավ մի դեպք, վորը վո-



«Գ. Սեդովի» նավակազմը նորոգում և ստուգների սեզմամի ժամանակ կտրված դեկը (1938 թ. առա)

րոչեց Դմիտրի Գրիգորյեվիչի հետագա ուղին: «Սուչան» շոգենա-
վը բեռներով մեկնում էր Արևտիկա Կոլիմայի գետաբերանը: Ավազ
հնոցապան Տրոֆիմովը գլխավորում էր նավի կուսակցական
կազմակերպությունը: Նրա առաջին արկածիկ ուսուցիչ շատ ծանր
դուրս յեկավ. վերադարձի ճանապարհին տառուցները կտրեցին
նավերի քարավանի ճանապարհը, և նրանք մնացին ձմեռելու
Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսի ափերի մոտ, Չաունյան
ծովախորշում:

Տրոֆիմովի նախաձեռնութեամբ ձմեռոցի ժամանակ քարա-
վանի ծովազնացների համար կազմակերպվեցին մեխանիկների
դասընթացներ: Բևեռային դիշերով ընթացքում նավերում ակ-
տիվ կերպով պարասրճուներ էլին տեղի ունենում: Միքանի
սուչանցիներ, իսկ դրանց թվում նաև Դմիտրի Գրիգորյեվիչը նոր
ավելի բարձր վորակավորում ստացան: Նավաստի, հնոցապան,
մեքենավար Տրոֆիմովը դարձավ մեխանիկ:

Սակայն սառցահատ «Լիտկեյի» Հյուսիսային ծովային ճա-
նապարհով 1934 թ. կատարած ուսուցիչ ժամանակ Տրոֆիմովը վոչ
թե մեխանիկ էր, այլ հնոցապանների ավազ. նավի հրամանա-
տարությունը ճիշտ էր հաշվի առել, վոր Տրոֆիմովի այս նշա-
նակումը կապահովի կաթնասրճուկան ամբողջ բաժանմունքի գերա-
զանց աշխատանքը: Այդպես էլ տեղի ունեցավ. Տրոֆիմովի
հնոցապանի հերթակալությունը նավի վրա առաջավոր տեղ էր
դրվում, և նրա վրա էլին հավասարվում բոլոր մնացածները:

Լիտկեյի ծովազնացները սիրեցին կենտուրախ, աշխատասեր
և սրտաբաց ավազ հնոցապանին, նավի վրա ուսուցիչները կատա-
րական շարժման նախաձեռնողին, խմբակներում կուսակցույթյան
պատմության ուսումնասիրման ղեկավար բոլշևիկ Տրոֆիմովին:
«Լիտկեյի» հիանալի ուսուցիչ ժամանակ Դմիտրի Գրիգորյեվիչին, ինչ-
պես և առաջ այլ նավերում, գլխավորում էր կուսակցական կազ-
մակերպությունը: Սառցահատի կուսակցական և անկուսակցա-
կան ծովազնացները խորհուրդ և ոգնություն ստանալու համար
նրա մոտ էլին գնում: Տրոֆիմովը, վորն զբաղված էր մեծ ար-
տադրական և կուսակցական աշխատանքով, բոլոր ընկերների
համար ժամանակ էր գտնում սրտակից խոսակցութեան համար:

Տրոֆիմովին այն մարդկանցից մեկն էր, վորն ապահովեց
«Լիտկեյի» փառապանծ ուսուցիչ հաջողությունը. արկածիկ ծովա-
զնացության պատմության մեջ առաջին անգամ նավն անցկացավ
Հյուսիսային ծովային ճանապարհով արևելքից դեպի արևմուտք

... Ձեզնից խնդրում ենք հետևյալը. առաջինը՝ ողնել խոհարար Մեզերի մորն ատամի պրոտեզ ստանալու. յերկրորդ՝ հայտնել, թե կարելի՞ յե արդյոք վորևե բան անել Նեձվեցիուն կուսակցության անդամ փոխադրելու վերաբերյալ. նրան շատ ընկճում է 8 տարի թեկնածու մնալը...»

Տրոֆիմովի հետ «Սեզովի» վրա անցած I կարգի մեքենավար Իոսիֆ Մարկովիչ Նեձվեցիին բևեռային ծովազնաց է դառնել սրանից միայն չորս տարի առաջ Կարմիր Բանակից զորացրվելուց հետո: Պատանի հասակում նա Բելյոուսիայում նոր յերկաթուղազծեր է կառուցել, աշխատել է վորպես փահանադործ Պետրոգրավոպսկի ձեռնարկություններից մեկում: Կարմիր Բանակում ծառայելիս կոմյերիտական Նեձվեցիուն ընդունել են բոլշևիկյան կուսակցության թեկնածու, ընտրել են Մոզելյովի քաղաքային խորհրդի անդամ:

Կարմիր Բանակի Հիանալի դպրոցը նրա մեջ դաստիարակել է կամք, ավել է նրան գիտելիքներ, հասարակական աշխատանքի փորձ: Այդ գիտելիքներն ու փորձն Արկաիկայում շատ պետք յեկան: Իոսիֆ Մարկովիչն աշխատել է Թայմիր թերակղզում վորպես Արկաիկ ինստիտուտի Պյասինսկի եքսպեդիցիայի մոտորիստ, իսկ 1938 թ. «Յերմակում» վորպես I կարգի մեքենավար: Այդ համեստ և կարգապահ յերիտասարդը Հիանալի գլուխ էր հանում իրեն հանձնարարված գործից:

— Ձանասեր աշխատող, ակտիվ հասարակական աշխատող, Հիանալի ընկեր է,—ասում է յին Նեձվեցիու մասին յերմակականները, նրան ճանապարհ դնելով «Սեզովի» վրա:

Իոսիֆ Մարկովիչն արժանի դուրս յեկավ կոլեկտիվի վստահությանը:

Մինչև բևեռային ծովազնաց դառնալը Յեֆրեմ Իվանովիչ Գամանկովը չորս տարի աշխատել էր Արխանգելսկի մարզում փայտահատման աշխատանքների ասպարեզում: Այստեղ նա ծանոթացավ հյուսիսային տրանսպորտում աշխատողների հետ և հրապուրված այն պատմություններով, վոր նրանք անում է յին արկաիկ ծովերում կատարվող նավարկությունների մասին, գնաց նավատորմ:

Գամանկովը ծառայության է մտնում վորպես նավաստի Հյուսիսի ծովերում ու գետերում Նավավարության անվտանգության վարչությունը, ծառայել է լոցմեյստերական կայաններում, նավարկել է Սպիտակ ծովում հիդրոգրաֆիկ նավերի վրա և ապա «Թայմիր» սառցահատ շոգենավում և «Исследователь»

առաջաստամոտորավոր նավում—հեռոցհեռե ավելի դեպի Հյուսիս: Այդ հանդիստ և վճռական ծովազնացը միշտ հստակ կերպով կատարել է ամենազգալար և պատասխանատու նավային աշխատանքները:

«Սեդովի» վրա Յեֆրեմ Գամանկովն անխոնջ բոցման Դմիտրի Պրոկոֆյեվիչ Բուտորինի մոտիկ ողնակաճն է:

«Սեդովի» եկիպաժը յերիտասարդներ են: Դրեյֆոդ նավում տարիքով ամենամեծ ծովազնացը 40 տարեկանից պակաս է: Սեդովիականները միջին տարիքը մոտ 30-ն է: Ամենայնրիտասարդներից են «Յերմակից» փոխադրված հնոցապան Իվան Գեոմանը և խոհարար Պավել Մեդերը:

Առաջին նավարկութունը Պավել Վրասովիչ Մեդերը կատարել է 1921 թ.: Նա «ռեյսի» դուրս յեկալ իր հասակակից տասնամյա տղաների հետ, վորոնք սեծովյան ծովազնացների ու ձկնորաների յերեխաներ էյին: Տղաները վորոշել էյին հասնել մինչև Կովկաս փոքրիկ առաջաստամոտավով, համարյա կես ամիս աչքից կորել էյին, բալական արկածներ էյին կրել, բայց տուժ էյին վերադարձել անվնաս և ծնողներին բերել էյին սկումբրիա՝ չի հարուստ վորս...

Սեծովյան սուևտրական նավատորմի կոկի վորդի Պավել Մեդերը զնաց հոր ուղիով: Այլարտելով Ուկրաինի ծովային ուսումնարանը, նա ինը տարի նավարկել է վորպես նավաստի և հնոցապան «Охотск», «Декабрист», «Крым», «Киев», «Ворошилов» և այլ նավերում Սև և Ազովի ծովերում, յեղել է արտասահմանյան ուսուցիչում:

Կարմիր Բանակի ծառայութունն այլարտելուց հետո Մեդերը տաք Ուկրաին փոխում է հեռավոր Հյուսիսի հետ: Կարճատև ժամանակամիջոց նա նավարկել է Բարենցի ծովում ձկնորսական նավերում, իսկ 1938 թ. ծառայության մտավ «Յերմակ» սառցահատը վորպես կամբուզնիկ և սկսեց զբաղվել հոր պրոֆեսիայով, այն է՝ խոհարարությամբ:

«Սեդովի» վրա Պավել Մեդերն ընկերների արտահայտությամբ դարձավ եկիպաժի «գլխավոր կերակրողը»:

Այդ ընդունակ ինքուս նկարիչը դրեյֆի ժամանակ իր ալբոմում նկարում եր սեղովականների աշխատանքի ու կենցաղի ուրվանկարները: Մեդերը հասարակական լավ աշխատող է: Նրա մեջ սերը դեպի հասարակական աշխատանքը դաստիարակել է կոմյերիտմութունը, վորի շարքերում Մեդերը զանվում է ավելի քան տաս տարի:

Նրա բարեկամ հնոցապան Գեոմանը, վորին «Սեդովի» վրա հարգանքով կոչում են Իվան Իվանովիչ, առաջավոր կոմյերիտական և հիանալի արտադրական աշխատող է: 1929 թ. այլարտելով յոթնամյա դպրոցը, Գեոմանը գնում է Մոսկվա, աշխատում է վորպես պատճենահան և դժադրիչ, այս սովորում է յերեսային տեխնիկումում և անցնում է արտադրական պրակտիկա Գոնրասում: Ընտանեկան հանգամանքների պատճառով թողնելով պարապմունքները, նա համարյա յերկու տարի աշխատում է վորպես բեռնակիր, հողավոր և մոնոյոր խորհրդային անվահանքերում Բարենցրուբում (Շպիցբերգեն):

Վերադառնալով մայր ցամաք, Գեոմանը վորպես կամավոր մտնում է Կարմիր Բանակ, իսկ 1936 թ. վերջից դառնում է ծովազնաց: Սկզբում նա նավարկում է Բալտիկայում, այս գնում է ձողածուկ վորսալու Բարենցի ծովում:

«Սեդովի» դրեյֆի յերկրորդ տարեդարձին նվիրված ուղիտհողորդման ժամանակ Իվան Գեոմանի մայրը՝ Ալեքսանդրա Իվանովնան զլմեց նրան հեռեկալ խոսքերով.

«Աշխատիր այնպես, վորպեսզի յես կարողանամ պարծենալ քեզանով և կարողանամ ասել.

— Նայեցեք, թանգազին ընկեր Ստալին, թե ինչպիսի լավ վորդի ունեմ յես»:

Իվան Գեոմանն արդարացրեց մոր հույսերը:

Յերմակականներից վեցերորդը ուղիտ Նիկոլայ Միլայովիչ Բեկասովն է:

Միլոնավոր խորհրդային մարդիկ բազմիցս հուզմունքով կարդացել են լրագրերում համառոտ հաղորդումներ «Սեդովի» վրայից, վորոնք գրել է ՏԱՍՍ-ի հատուկ թղթակից Ն. Բեկասովը: Մամուլին աշխատակցելը նա սկսել է դեռ Անինդրազի ծովային տեխնիկումում—ուսանող Բեկասովը պատի թերթի ակտիվ բանթղթակից է յեղել:

Տեխնիկումը Բեկասովին տվեց ծովային ուղիտի, տեխնիկի և առաջին կարգի ուղիտուպերատորի կոչում: 1938 թ. մայիսի 10-ին նա «Յերմակ» նավով դուրս է գալիս իր առաջին հեռավոր ուսյալ դեպի Արկտիկա:

«Յերմակում» 25 տարեկան կոմյերիտական—ուղիտուր խիստ աչքի ընկալ:

«Սեդովի» վրա, ուր Բեկասովն անցավ միքանի ամսից հետո, նա ամեն ինչ արավ, վորպեսզի կոլեկտիվն իրեն կտրված

չզգա Մեծ Յերկրից, հայրենիքի յեռուն կյանքից: Փորձված ավագ ռազիստ «յեթերի սաայակեր» Ալեքսանդր Ալեքսանդրովիչը Պոլյանսկու հետ միասին Նիկոլայ Բեկասովին անխափան կապ էր պահպանում մայր ցամաքի հետ «Սեղովի» ամբողջ գրեյֆի ընթացքում:

Ենթոհիվ Պոլյանսկու և Բեկասովի յերկիրը միշտ անդյակ է յեղել նալի դրուժյանը:

Վեց յերմակականներ, միանալով սեղովականների հետ, կապիցին գրեյֆոդ նալի մի համերաշխ, անհաղթելի կոլեկտիվ:

ՄԵԿ ՏԱՐԻ ԴՐԵՅՑԻ ՄԵՋ

«Յերմակը» դեռ սառուցների մեջ «Մաղկոյի» և «Մալիդինի» համար ճանապարհ էր հարթում, միջանի տասնյակ մղոն էր բաժանում քարավանը գրեյֆում մնացած «Սեղովից», յերբ տասնհինգ հայրենասերները Մոսկվա հեռադիր ուղարկեցին Ստալինին, Մոլոտովին, Կազանովիչին, Վորոշիլովին, Կալինինին, Միկոյանին: Բեկասովին ծովազնացները դրում էին.

«ՄԵՆՔ, ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ ԲԵՎԵՌԱՅԻՆ ԱՎԱԶՆՈՒՄ ԳՐԵՅՑԻ ՄԵՋ ՄՆԱՅԱԾ «ՍԵՐՈՎԻ» ԵՊԻՊԱՃԸ, ՄԵԾ ՊԱՏԻՎ ԵՆՔ ՀԱՄԱՐՈՒՄ ՄԵՋ ՑՈՒՅՑ ՏՎԱԾ ՎՍՏԱՀՈՒՅՑՈՒՆԸ՝ ԼԻՆԵԼ ԱՌԱՋԻՆԸ ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ՍԱՌՈՒՅՑԱԼ ՈՎԿԵՆՈՍԻ ԱՆՄԱՆՈՒ ԼԱՅՆՈՒՅՑՈՒՆՆԵՐՈՒՄ: ՄԵՆՔ ՄԻՐԵԼԻ ԿՈՒՍԱԿՑՈՒՅՑՆԵՐ, ՁԵՐ, ՄԻՐԵԼԻ ԸՆԿԵՐ ՍՏԱԼԻՆ, ԿՈՂՄԻՅ ԳԱՏՏԱՐԱԿՎԱՆԵՐՍ, ՊԱՏՎՈՎ ՅԵՎ ՊԱՐԾԱՆՔՈՎ ԿԿՐԵՆՔ ՄԵՐ ՄԵԾ ՀԱՅՐԵՆԻՔԻ ԱՎ ԴՐՈՇԸ ԲԵՎԵՌԱՅԻՆ ԳԻՇԵՐՎԱ ՍԱՌՈՒՅՆԵՐՈՒՄ: ՄԵՐ ԲՈՂՈՐ ՈՒՅԵՐԸ, ԳԻՏԵԼԻՔՆԵՐԸ, ՓՈՐՁԸ ԿՏԱՆՔ ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ ԲԵՎԵՌԱՅԻՆ ԱՎԱԶՆԻ ՀԵՏԱԶՈՏՄԱՆ ԱՍՊԱՐԵՁՈՒՄ ՄԵՐ ՎՐԱ ԴՐՎԱԾ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԸ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ, ՊԱՐԾԱՆՔՈՎ ԿՊԱՑՔԱՐԵՆՔ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԳԻՏՈՒՅՑԱՆ ՆՈՐ ՀԱՂՔԱՆԱԿՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ, ԱՄԵՆ ԻՆՁ ԿԱՆԵՆՔ ՄԵՋ ՎՍՏԱՀՎԱԾ ՆԱՎԸ ՊԱՀՊԱՆԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ: ՄԵՆՔ ՄԻԱՆԳԱՄԱՅՆ ՀԱՆԳԻՍ ԵՆՔ ՄԵՐ ՃԱԿԱՏԳՐԻ ՀԱՄԱՐ, ՎՈՐՈՎՀԵՏԵՎ ՀԱՎԱՏԱՅԱԾ ԵՆՔ, ՎՈՐ ՄԵՐ ՄԱՍԻՆ ՀՈԳՈՒՄ ԵՆ ԿՈՒՍԱԿՑՈՒՅՑՈՒՆԸ, ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՅՑՈՒՆԸ ՅԵՎ ԱՄՐՈՂՋ ԺՈՂՈՎՈՐԴԸ:

ՀԱՎԱՏԱՅՆՈՒՄ ԵՆՔ ՁԵՋ, ԸՆԿԵՐ ՍՏԱԼԻՆ, ՎՈՐ 15 ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՀԱՅՐԵՆԱՍԵՐՆԵՐ ԱՄԵՆ ԻՆՁ ԿԱՆԵՆ, ՎՈՐՊԵՍՁԻ ԱՐԴԱՐԱՅՆԵՆ ԱՅՆ ՄԵԾ ՊԱՏՎՆ ՈՒ ՎՍՏԱՀՈՒՅՑՈՒՆԸ, ՎՈՐ ՀԱՅՐԵՆՈՒՅՑ ՄԵՋ ՑՈՒՅՑ Ե ՏՎԵԼ»:

Միջանի որ անց հզոր սառուցները նորից հարձակում սկսեցին նալի վրա: Սեղովականների լավ միան է սեպտեմբերի 26-ի որը...

Յերեկոյան մոտ ժամի 11-ն էր: Միջանի ծովազնացներ արդեն քնած էին, յերբ անսպասելիորեն սկսվեց սառուցների բռուն տեղաշարժ: Նալը ցնցվեց և սկսեց թեքվել աջ կողի վրա: Արդեն միջանի բոլորից հետո կրենը հասավ 18 աստիճանի: Սառուցները մոտենում էին նալի կողերին, սեղմում էին նրա կորպուսը: Պարզվեց, վոր ջրի տակ է սառցարանի անցքը: Սառցաջուրը թափվեց մեքենաների բաժանմունքը:

Վտանդն առաջինը նկատեց մեխանիկ Վսեվոյոդ Ալֆերովը: Նա փորձեց ջրի առաջն առնել, բայց փորձն անհաջող անցավ: Կապիտան Բադիդինն ավրալ հայտարարեց:

Նալի արյունի մեջ ջուրն արագորեն ավելանում էր: Կես զիչերին կրենը հասավ 30 աստիճանի: «Սեղովը» համարյա պատկած էր... Յուրաքանչյուր բոլե նալին սպասում էր ծանր ավարիա:

Ավագ ռազիստ Պոլյանսկին կարգադրություն ստացավ՝ անընդհատ կապ պահպանել Չելյուսկին հրվանդանում յեղած կայանի հետ: Հարյուրավոր մղոնների վրայով ռազիտն հասցնում էր նալի աղբանշանները և հեռավոր բևեռային կայանում մարդիկ սեղովականների հետ միասին տազնապալից դրություն էին ապրում:

Ծովազնացներն ավարիային ռազիտկայանը պատրաստեցին սառուցի վրա հանելու: Ներքև մեքենաների բաժանմունքն իջան մեխանիկ Սերգեյ Տոկարևիչը և մեքենավար Նիկոլայ Շարիպովը: Նրանք սառցի նման սառը ջրում էին աշխատում: Նրանց ձեռքում կար տավոտով խճուժ, դրանով պետք էր փակել սառցաբանի անցքը, վորից աղմկով հոսում էր ջուրը...

Յերեք ու կես ժամ անցան համառ աշխատանքի մեջ: Տոկարևիչը և Շարիպովն անցքը փակեցին: Այդ միջոցին սառուցները նահանջեցին «Սեղովից»:

Պոմպը թխկթխկացնելով ջուրը դուրս էր հանում արյուններից: Նալը դանդաղորեն դադարում էր: Կապիտան Բադիդինը հրաման արձակեց՝ նալն սվելի կայուն դարձնելու համար արյունները բռնել սառուցով:

Որը վերջանալիս Բադիդինը ռազիտով հաղորդեց մայր ցամաքը:

«Սպառնալից դրությունը լիկվիդացիայի յե յենթարկվել: Ամեն ինչ կարգին է»:

Հաջորդ որը, գննելով նալը շրջապատող սառուցի մասերով-

ները, սեղովականները կարող էին հպարտութամբ ասել. լուրջ փորձութեանը պատվով դիմացանք:

Մառուցի վրա նալի մոտ սարքվեցին պարենի, վառելիքի, դուրբալուռ նյութերի, զգեստի ավարիային պաշարներ պարունակող բազաներ, պատրաստվեց ավարիային ուղիտիկայան: Մառուցապաշտի ամբողջունը յերկյուղ չէր սպրդում. նալը խորտակվելու դեպքում տասնհինգ ծովազնացները կարող էին սպրել և աշխատել այս մեծ հին ստուգակոշտի վրա, ինչպես պատանի-նահանները խիզախ քառյակը:

Որը քանի գնում, այնքան կարծանում էր: Յերկնքում հաճախ վառվում էր հյուսիսափայլը: Նալում կաթսաները նորից հանգցրին (այդ կաթսաները տարացրել էին սեղմումի ժամանակ, յերբ նալը հավասարակշռելու համար պետք յեղավ մեխանիզմները դործի դնել):

Մտենում էր դրեյֆի առաջին տարեդարձը: Մոսկվա, Հյուսիսային ձանապարհների Գլխավոր Վարչութեան Քաղվարչութեան պահանջով սեղովականները հայտ ուղարկեցին տոնական ուղիտիկայաների վերաբերյալ: Ծովազնացները խնդրում էին հաղորդման ծրագրի մեջ մտցնել՝ «Յեվզենի Ոնեզինից» Լենսկու արիան, «Պիկովայա դամայից» Տոմսկու արիան, Իշխանի արիան «Ռուսարկայից», Գլինկայի «Արտուտը», Շուբերտի «Յերաժտա-կան մոմենտը», «Լյի մասին բալլադան», «Վոյեվոդայի առաջ նա լուռ կանգնած և» բալլադան, «Խոլոպկա» սպերետայից «Բո-ժոժները», արիա «Պերիկոլլա» սպերայից և շատ ուրիշ բաներ:

Նալի վրա ինտենսիվ կերպով դիտական ուսումնասիրութեաններ էին կատարվում: Այդ ուսումնասիրութեանների ծրագրին զգալի չափով ընդլայնվեց: «Սեղովը» անցնում էր Հյուսիսային Մառուցյալ ովկիանոսի շատ խորը տեղերով, վորոնք չորս կիլոմետրի էին հասնում: Ճշտիվ վորոշվեց ցամաքային ծանծաղուտի սահմանը:

Առաջվա նման վորոշակի ժամկեաններում կատարվում էին աստղաբաշխական, մագնիսային և գրավիտացիոն դիտողութեաններ: Նալի վրա սահմանվել էր որ ու դիչերվա ողերևութարանական հերթակալութեան, ծովազնացները հետևում էին յեղանակի փոփոխութեաններին, սառուցների դրութեանը: Որսկան չորս անգամ մայր ցամաք հաղորդում էին համառոտ ուղիտրեր, վորոնք լուսարանում էին մետեորոլոգիական դրութեանը դրեյֆի ուսոնում: Սեղովականների դիտողութեանների տվյալները մտցվում էին միջազգային ամփոփագրերի մեջ և

պատմում էին մեր մուրրակի չհետագոտված մարդի յեղանակի դրութեան մասին:

1938 թ. հոկտեմբերի 23-ին դրեյֆի առաջին տարեդարձի որը նալը զարդարվեց դրոշակներով: Արդեն առաջնությանից Պոլյանսկին սկսեց ընդունել շնորհավորական հեռագրեր: Յերկնքան, աշխատանքը վերջացնելով, սեղովականները հավաքվեցին կայուտ-կոմպանիայում: Տոնական ընթրիքի շուրջը մինչև ուշ դիչեր աշխույժ խոսակցութեան էր տեղի ունենում: Իսկ առաջնության ցնծագին, հուլիս լուրը տարածվեց նալով մեկ... Մուրրարար հանդիստ ու հավասարակշռված ավագ ուղիտուր վագեց կապիտանի մոտ, մեկնեց Բադիզինին հեռագրական բլանկը և հուզմունքով ասաց.

— Ահա—մեկ, Կրեմլից...

Հեռավոր Մոսկվայից, Խորհրդային Միութեան մեծ մայրաքաղաքից ուղիտոն Հյուսիսային Մառուցյալ ովկիանոսում դրեյֆի յոլ նալին բերեց նոր սխրագործութեանների վորեչնչող խոսքեր:

Բադիզինը վերցրեց հեռագիրը: Նա բազմիցս կարդում էր նրա տեքստը և մարդկային մեծ յերջանկութեան զգացմունք էր զգում:

Ընկեր Մտալինը և ընկեր Մոլոտովը ՀամԿ(բ)Կ Կենտկոմի և ԽՍՀ Միութեան ԺԿԽ-ի հանձնարարութեամբ գրում էին.

«Սեղով» սառցահատ:

ԿԱՊԻՏԱՆ ԲԱՒԻԳԻՆԻՆ

ԿՈՒՍԿԱՋՄԱԿԵՐՊԻՉ ՏՐՈՒՄՈՎԻՆ

«ԻՐԵՅՅԻ ՏԱՐԵՂԱՐՁԻՆ ՈՒՂԱՐԿՈՒՄ ԵՆՔ ՁԵՂ ՅԵՎ «ՍԵՒՈՎԻ» ԱՄԲՈՂՋ ԵԿԻՊԱՃԻՆ ՁԵՐՄ ՎՈՂՋՈՂԻՅԵ: ՀԱՎԱՏԱՑԱԾ ԵՆՔ, ՎՈՐ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԱՐԳԱՆՅ ԲՈՂՇԵՎԿԻՅԱՆ ՀԱՍՏԱՍԿԱՄՈՒԹՅԱՄԲ ԴՈՒՔ ՁԵՐ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻՆ ԿՀԱՂՈՒՂԱՐԵՔ ԲՈՂՈՐ ԴՅՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՅԵՎ ԿՎԵՐԱՍՈՒՄՔ ՀԱՅՐԵՆԻՔ ՎՈՐՈՅՍ ՀԱՂՈՂՆԵՐ: ՍԵՂՄՈՒՄ ԵՆՔ ՁԵՐ ՁԵՆՔԸ, ԸՆԿԵՐՆԵՐ:»

Եկիպաժը հավաքվեց կայուտ-կոմպանիայում: Բադիզինը ընկերներին կարգաց հեռագիրը: Հնչեցին «ուռա»-յի հրճվալից բացականչութեաններ, միահամուռ ծափահարութեաններ:

Սեղովականներն ընկերներ Մտալինին և Մոլոտովին պատասխան հեռագիր ուղարկեցին: Այդ հեռագիրը հազարավոր կելու-մետրերի վրայով անցավ-գնաց վորպես տասնհինգ խորհրդային բևեռային ծովազնացների յերդում, վորոնք խոստացել են գոր-

ծաղրել իրենց ամբողջ ուժը հերոսական դրեյֆին արժանապայել կերպով ավարտելու և ընկեր Մտալինի առաջադրանքը կատարելու համար:

«Խնդրում ենք հաղորդել Կենտրոնական Կոմիտեյին և Կառավարութեանը մեր մեծագույն շնորհակալությունը հողատարութեան համար, մեր վստահությունը, վոր մեր հայրենիքի ալ դրոշը մեր ձեռքում չի դողա մինչև հաղթական վախճանը», — վերջացնում էյին պատասխան հեռագիրը պանծալի բեհուային ծովազնացները:

ԲԵՎԵՌԱՅԻՆ ՅԵՐԿՐՈՐԴ ԳԻՇԵՐԸ

Մրտենում եր բեհուային յերկրորդ գիշերը: Արևոտիկան սեղովականներին հետզհետե նորանոր սյուրպրիզներ եր հրամցնում: Ամեն քայլափոխում խիզարի ծովազնացներին վտանգ եր սպասում:

Հոկտեմբերի վերջերին միքանի որ շարունակ ուժեղ քամիներ էյին փչում: Սառուցները շարժվում էյին նավի շուրջը: 1938 թ. հոկտեմբերի 30-ին նորից սկսվեց ամենալուրջ սեղմում:

Դեռ առավոտվանից բոլոր ուղղություններով տեղի յեր ունենում հին յերկումետրանի սառուցի տորոսացում: Թվում եր, թե մոտերը վտանգ ե կատարի քամին, միալար դլրդում են ինքնաթիռների մոտորները, անքում ե ինչ-վոր անծանոթ հսկա գազան, ալմկում ե ծովային ալեկոծությունը...

Նորերս յեղած ջրային տարածություններն անհետացան: Նրանց փոխարեն բարձրանում էյին տորոսների նոր շղթաներ: Նրանք սողում էյին դեպի նավը: Սառուցների ճնշումից «Սեղով» ջրածգարար ցնցվում եր իր պողպատե բաղմատոնն մարմնով: Բայց սեղովականները, վորոնք սովորել էյին սեղմումներին, հանգիստ շարունակում էյին իրենց առորյա աշխատանքը:

Կեսորին, ինչպես միշտ, գանգը ծովազնացներին հրավիրեց ճաշի: Յեւ այդ բոպեններին, սոսկալի ճնշմանը չըիմանալով, սկսեցին կտորատել հենց նավակողի մոտ յեղած սառուցները: Հարվածները քանի գնում այնքան ավելի ուժեղ և հաճախ էյին զգացվում: Կապիտանը հրամայեց բոլորին հագնվել: Տախտակամածի վրա վառեցին ջահերը: Նավի կողքին սառուցի մեջ նախորդ դրվել էյին ամոնալի լիցքեր. պայթյունը պիտի քայքայեր սառուցները և թուլացներ նավի վրա նրանց գործադրած ճնշումը:

Հանկարծ սեղմումը դադարեց: Սառուցները հանդուսացան, բայց վոչ յերկար ժամանակով, յերեկոյան նրանք նորից սկսեցին շարժվել: Նորից ավրալ... Սեղովականները միացրին բեհուլինի ավարիային շարժիչը և ելեկտրական լույսի տակ ուշադրութեամբ գնեցին նավի կորպուսը. վնասվածքներ չկային: Կորպուսի՝ նավի վրա ճնշող սառուցներից սրբված պողպատե կողվածքը պայծառ կերպով փայլում եր...

Սեղովականների որերն անցնում էյին սառուցների դեմ պայքարելու համար մշտական պատրաստականութեան մեջ: Բայց առորյա կյանք սկսվեց:

Բույնիցիկին նավից 600 մետր հեռավորութեան վրա գտնվող սառցե տնակում մազնիսային դիտողություններ եր կատարում: Բույնիցիկուն այստեղ ուղեկցում եր նավաստի Գամանկովը, վորը զինված եր հրացանով: Պահպանությունն անհրաժեշտ եր, վորովհետև դրեյֆի ուայոնում յերեւացել էյին սպիտակ արջեր. մի անգամ նրանցից մեկը քանդել եր մազնիսային պայիլիոնը: Գամանկովը պահակ եր կանգնում, վորովհետև հաշիվներով դրաղված Բույնիցիկին կարող եր չնկատել դադաազսղի մոտեցող դազանին:

Պարսպ ժամերին սեղովականները շախմատ էյին խաղում, չմուշկներով սահում էյին, դահուկներով դրոսնում էյին: Ռադիստ Նիկոլայ Բեկասովն ազատ ժամանակ նստում եր անգլերեն լեզվի դասադիրքը սերտելու. բարեկամները կատակով նրան անփանում էյին «ոտարերկրացի»: Սոհարար Պավել Մեդերը տարվում եր նկարչութեամբ. նրա ալբոմը քանի գնում այնքան ավելի յեր լցվում դրեյֆիոյ նավի ծովազնացների աշխատանքին ու կենցաղին վերաբերող սուրմանկարներով:

Սառցադաշտերի հերթական տեղաշարժը «Սեղովից» համարյա մեկ կիլոմետր հեռու յեր տարել վրաններով սառցադաշտը, վորտեղ պահվում էյին ավարիային պաշարները: Սկսվեց բեռների փոխադրությունը: Շուրջը բեհուային գիշերի խախտն ե: Ավարիային պաշարները կրում էյին սահնակներով տորոսների ու ձյունակույտների վրայով: Յուրաքանչյուր նարտի լծվում եր միքանի մարդ: Ծովազնացներից մեկը, կարաբինով զինված, բապտերը ձեռքին գնում եր առջևից, լուսավորելով ճանապարհը: Միքանի որում սեղովականները համարյա 12 տոնն բեռ փոխադրեցին մոտ մեկ կիլոմետր տարածութեան վրա:

Ողի ջերմաստիճանը մեկ ընկնում եր մինչև 30—35 աստի-

ճան, մեկ բարձրանում և հասնում էր մինչև 8—10 աստիճան
ցրտի: Նալի բնակիչի շենքերում տաք և չոր էր. սեղովականնե-
րին հաջողվեց հաղթահարել խոնավությունը, վորը համարյա
բոլոր բնեռային եքսպեդիցիաների ամենավտխերիմ թշնամին է:

Սեղովականները հանդիսավոր կերպով տոնեցին Ստալինյան
Սահմանադրության որը: Վրա հասալ նոր 1939 թվականը: Ար-
դեն տասնհինգերորդ ամիսն էր, վոր «Գեորգի Սեղովը» դրեյ-
ֆում էր սառուցների մեջ: Բայց ծովագնացները Մեծ Յերկրից
իրենց կտրված չէին զգում: Նրանք ուշադրությամբ հետևում
էին հայրենիքի կյանքին, աշխուժորեն արձագանդում էին քա-
ղաքական դեպքերին, հաճախ գրում էին լրագրերում դրեյֆի
ընթացքի և դիտական աշխատանքների մասին:

Մեծ Յերկրից լուրեր էին դալիս բուլղերկյան կուսակցու-
թյան XVIII պատմական համագումարին նախապատրաստվելու
մասին: Ամբողջ մեծ յերկիրը հսկայական վերելք էր ապրում:

«Սեղովի» ռադիոկայանն ընդունեց ընկերներ Մոլոտովի և
Փրանտովի զեկուցումների թեղիսները: Դրեյֆող նալի բոլոր ծո-
վագնացներն ուշադրությամբ ուսումնասիրում էին նյութերը:
Յեվ ահա այն ժամանակ տասնհինգ հայրենասերները հեռագրեր
ուղարկեցին ընկերներ Ստալինին և Մոլոտովին:

«ԹԱՆԳԱԳԻՆ ԻՈՍԻՖ ՎԻՍՍԱՐԻՈՆՈՎԻԶ ՅԵՎ
ՎՅԱԶԵՍԼԱՎ ՄԻՆԱՅԼՈՎԻԶ

ՀՅՈՒՍԻՍՅԱՆ ՍԱՌՈՒՅՅԱԼ ՈՎԿԱՆՈՍԻ ՍԱՌՈՒՅՆԵՐՈՒՄ
ԳՐԵՑՖՈՎ ՍԱՌՅԱՀԱՏ ՇՈԳԵՆԱՎ «ԳԵՈՐԳԻ ՍԵՂՈՎ» ԵԿԳԱԺԸ ՄԵՐ
ՀԱՅՐԵՆԻՔԻ ԱՄԲՈՂՋ ՄԵՇ ԺՈՂՈՎՐԴԻ ՀԵՏ ՄԻԱՍԻՆ ՊԱՏՐԱՍՏ-
ՎՈՒՄ Ե ՍԻՐԵԼԻ ԿՈՒՍԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՊԱՏՐԱԿԱՆ XVIII ՀԱՄԱԳՈՒ-
ՄԱՐԸ ԴԻՄԱՎՈՐԵԼՈՒ: ՄԵՆՔ ՎՈՐՈՇԵԼ ԵՆՔ, ՎՈՐ ՅԵՐԵՎԵԼԻ ՀԱ-
ՄԱԳՈՒՄԱՐԻՆ ՄԱՏՈՒՅԱԾ ՄԵՐ ԼԱՎԱԳՈՒՅՆ ՆՎԵՐԸ ՎԻՆԻ ՄԵՐ
ԱՆՀԵՐԹԱՓՈՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ «ԳԵՈՐԳԻ ՍԵՂՈՎ» ՍԱՌՅԱՀԱՏ ՇՈԳԵՆԱ-
ՎԻ ՎՐԱ ՄԻՆԶԵՎ ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ՍԱՌՈՒՅՆԵՐԻՑ ՆԱՎԻ ԴՈՒՐՄ ԳԱԸ:
ԶՆԱՅԱԾ ՎՈՐ ԿՈՒՍԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ՄԵՋ
ՀԱՄԱՐ ՈԳԱՅԻՆ ԵՔՍՊԵԴԻՑԻԱ ՅԵՆ ՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄ ՅԵՎ ԴՐԱՆՈՎ
ԽԿ ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆ ԵՆ ՏԱԼԻՍ ՄԵՋ ՓՈՒՅԼ ԶՄԵՌՈՂՆԵՐԻ
ՆՈՐ ԿԱԶՄՈՎ, ՄԵՆՔ, ՀԱՇՎԻ ԱՌՆԵԼՈՎ, ՎՈՐ ՀԻՆ ՄԱՍՆԱԿՑՆԵ-
ՐԻ ՄԻՋՈՑՈՎ ԳՐԵՑՖՈՒ ՇԱՐՈՒՆԱԿԵԼԸ ՄԵՇ ԳԻՏԱԿԱՆ ՅԵՎ ԳՈՐԾ-
ՆԱԿԱՆ ԻՄԱՍՏ ՈՒՆԻ, ՄԻԱՀԱՄՈՒԹ ԿԵՐՊՈՎ ՊԱՏՐԱՍՏ ԵՆՔ ՄՆԱ-
ԼՈՒ ՍԱՌՅԱՀԱՏ ՇՈԳԵՆԱՎԻ ՎՐԱ ՄԻՆԶԵՎ ԳՐԵՑՖԻ ՎԵՐՋԸ:

ՀԱՎԱՍՏԻՍՅՆՈՒՄ ԵՆՔ ԶԵՋ, ԿՈՒՍԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ
ԿՈՄԻՏԵՅԻՆ, ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆԸ ՅԵՎ ՄԵՐ ՀԱՅՐԵՆԻՔԻ ԱՄԲՈՂՋ
ՄԵՇ ԺՈՂՈՎՐԴԻՆ, ՎՈՐ ՄԵՆՔ ՀԱՆՁՆ ԱՌԱՇ ԱՅՍ ՊԱՏՐԱԿԱՆՈՒ-

ԹՅՈՒՆԸ ՊԱՏՎՈՎ ԿԿԱՏԱՐԵՆՔ ՅԵՎ ԴՐԵՑՖՆ ԱՎԱՐՏԵԼՈՎ, ԱՐԺԵ-
ՔԱՎՈՐ ԱՎԱՆԻ ԿՆԵՐՄՈՒԾԵՆՔ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ,
ՅՈՒՅՑ ԿՏԱՆՔ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՀԱՅՐԵՆԱՍԵՐՆԵՐԻ ԱՐԻՈՒԹՅԱՆ, ԿԱ-
ՅՈՒՆՈՒԹՅԱՆ ՅԵՎ ԽԵՋԱՆՈՒԹՅԱՆ ՆՄՈՒՇՆԵՐ: ԶԵՐ ԱՆՈՒՆԸ, ԸՆ-
ԿԵՐ ՍՏԱԼԻՆ, ՄԵՋ ՀԱՄԱՐ ՀԱՆԳԻՍԱՆՈՒՄ Ե ԱՅՆ ՈՒՎՅՈՒՅՑ
ԱՍՏՎԸ, ՎՈՐԸ ՄԵՋ ՀԱՅՐԵՆԻՔ ԿԵՐԻ ՎՈՐՊԵՍ ՀԱՎՐՈՂՆԵՐ:

«ԳԵՈՐԳԻ ՍԵՂՈՎ» ԵԿԳԱԺԻ ՀԱՆՁՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՄԲ

ԿԱՊԻՏԱՆ ԲԱԴԻԳԻՆ
ԿՈՒՍԱԶՄՍԿԵՐՊԻԶ ՏՐՈՑԻՄՈՎ:

Յերկու որ հետո սեղովականները բերկրանքով հայտնեցին
Մոսկվային, վոր նալին անցել և դրեյֆի ճանապարհին յեղած
այն ամենահյուսիսային կետը, վոր հայտնի յե յեղել «Ֆրամ»
նալի վրա յեղած նորվեգիական եքսպեդիցիային: 1895 թ. նո-
յեմբերի 15-ին «Ֆրամը» հասնում է 85 աստիճան 55 րոպե 30
վայրկյան լայնությանը: Սեղովը կարեց այդ սահմանը և ավելի
հյուսիս անցավ, քան Ֆրամը:

Նալը զարգարվեց տոնական դրոշներով: Հանդիսավոր մի-
տինգը և յեռակի հրացանային համազարկը նշանավորեց, վոր
խորհրդային նալը հասել է այն գուղահեռականին, վորտեղ զեռ
նալեր չեն յեղել: Այժմ «Սեղովը» մտավ այն մարզը, վորտեղ
յերբեք դիտական հետազոտություններ չեն կատարվել: Թե ինչ
և ներկայացնում իրենից այդ մարզը—վոչ վոք չգիտեր...

Սեղովականների համար հնարավորություն և ստեղծվում
բազմակողմանի կերպով ուսումնասիրելու այդ անձանոթ մարզը:

Փետրվարի 19-ին Պոլյանակին ընդունեց Մոսկվայի ռադիո-
դիրը. կառավարությունը բավարարել էր եքսպեդիցիայի ամբողջ
կազմը մինչև ստացային դրեյֆի վերջը «Սեղովի» վրա թողնելու
միջնորդությունը: Ուրախալի լուրը թե ավելի խիզախ ծովա-
գնացներին: Այդ որը կուլեկտիվը նշում էր «Հյուսիսային բևեռ»
հերոսական սրտացանինյան եքսպեդիցիայի ավարտման տարեդարձը
և սեղովականները խոսք ավին պատանինարար աշխատել Արկ-
տիկայի ուսումնասիրման և յուրացման համար:

Բուլղերկյան կուսակցության XVIII համագումարի բացման
որը հերոսական եկիպաժն անցկացրեց ստանձին վոզևորու-
թյամբ: «Սեղովի» ծովագնացներն իրենց աշխատանքով միանդա-
մայն բավարարված էին զգում. նրանք արին յայն ամենը, ինչ
հնարավոր է, վորպեսզի վորքան կարելի յե լրել անցկացնեն
Հյուսիսային Սառուցյալ ովկիանոսի հիդրոլոգիական հետազո-

տությունը: Մեծ խորությունների չափումը և ղեանի նմուշ անելը մինչև այդ հնարավոր չէր կարգավորել կարապետի և յերկար արոսի բացակայության պատճառով: Եկեղաժնի ինքը սարքեց կարապետի, պատրաստեց արոս:

Բաց տախտակամածի վրա դաժան սառնամանիքների միջոցին բոցման Բուտորինը, նավաստի Գամանկովը, հնոցապան Գետմանը և ուրիշները քանդում էին հին պողպատե կանաաները և առանձին հյուսերից հյուսում էին յերկար լուղին: Խորությունները չափելու ժամանակ այն միջանի անդամ կտրվեց: Այն ժամանակ ծովազնացները նորից սկսում էին ծանր աշխատանք: Այդպես նրանք հյուսեցին ընդհանուր առմամբ 14 կիլոմետր արոս...

Կուսակցության XVIII համագումարի բոցման որերին սեղովականները հնարավորություն ստացան մեծ խորությունները չափել և վերցնել հողի նմուշներ Կենտրոնական բևեռային ափազանի հատակից:

Այդ սեղովականներին ամբողջ կոլեկտիվի ծառայությունն էր և առաջին հերթին բոցման Դմիտրի Բուտորինի:

Նույնիսկ փորձված ծովազնացներին այդպիսի դժվարին և բարդ աշխատանքը կարող էր թվալ անիրագործելի: Պետք էր հյուսել հազարավոր մետր արոս, ընտրելով յուրաքանչյուր հյուսը, յուրաքանչյուր լարը, բայց Դմիտրի Պրոկոֆյևիչը Բուտորինը դրա մեջ առանձին փոշինչ չէր տեսնում...

Վաղ տարիներից, հոր հետ աշխատելով Սպիտակ ծովում և գազանների վորս անելով, նա դարձել էր «ամեն բանում վարպետ»: Պոմորի վորդի լինելով, նա մեծացել էր մի ընտանիքում, վորտեղ բոլորը վաղ հասակից սովորել են պայքարել հյուսիսային ծովերի դաժան տարերքի դեմ: Սերնդե-սերունդ էին հազորդում պոմորյան տրադիցիաները, վորոնք կազմվել էին դեռ այն ժամանակները, յերբ այժմյան խիզախ ծովազնացների պապերն ու պապի պապերը խախուռ մակույկներով զնում էին ծոզածուկ և ծովային գազաններ վորսալու Նորվեգիայի և Նոր Յերկրի ափերի մոտ:

Բուտորինը 14 տարեկան էր, յերբ առաջին անգամ ուղևորվեց ծովային գազաններ վորսալու Կանինի թերակղզու մոտ, Սպիտակ ծովում: 1927 թ., յերբ աշխատում էր Դոբրոչչիևի արհեստագործական արտելում, Դմիտրի Բուտորինն առաջին անգամ դուրս յեկավ գազան վորսալու փոշ թե համեստ արհեստագործական մակույկով, այլ մեծ սառցահատ շողենավով: Խորհրդային իշխանությունը նոր ձևով էր կազմակերպել ծովային գազանների վորսը Սպիտակ ծովի Բևում:

Դմիտրի Բուտորինը նավարկում է «Սերբերյակովի», «Ռուսանովի», «Սեդովի» վրա, մասնակցում է Արկտիկ ինտախուտի եքսպեդիցիայում, վորն ուսումնասիրում էր ծովային գազաններին: Խորագին ծովազնացը գիտնական-բոլոգներին պատմում է գրեկանդական ծովաչան կյանքի և վարքի մասին:

1930 թ. Բուտորինին կանչում են Կարմիր Բանակ: Նա ծառայում է սահմանապահ զորամասերում: Զորացրվելուց հետո Դմիտրի Պրոկոֆյևիչը վերադառնում է «Սեդովի» վրա: Վեց տարի նա նավարկում է սառցահատ նավի վրա: Ի կարգի նավաստին դառնում է բոցման:

«ՆԱՎԻ ՎՐԱ ԱՄԵՆ ԻՆՉ ԲԱՐԵՀԱՋՈՂ Ե»

Մեկ ու կես տարվա դրեյֆի ընթացքում սեղովականներն իրադրությանն ընտելացան: Նավի վրա սահմանվում է հանդիստ, չափված-ձևված կյանք: Ծիշտ է, այդ հանդուստները հարաբերական էր. մեկ էլ տեսար նավի վրա հարձակվում էին սառույցները: Բայց սեղումներին Սեդովի ծովազնացներն ընտելացել էին, վորպես սովորական յերևույթի բևեռային դրեյֆում:

Նավում սահմանված է նավային որվա հստակ կարգ ու կանոն: Ուղիղ կես գիշերին հերթակալության էր դուրս գալիս ուղիստ Բեկասովը: Նրա պարտականության մեջ մտնում էին մետեորոլոգիական դիտողությունները յուրաքանչյուր յերկու ժամը մի անգամ, սառույցներին հետեւելը, նավը զննելը:

Արկտիկայի մասին ասում են, թե նա նենգավոր է: Յեվ իրոք նա սեղովականներին բարձից սովորեցրել է ուշադրությամբ դիտել շրջակա սառցային պայմանների բոլոր փոփոխությունները: Մասույցների սեղումն սկսվում է նույնքան անսպասելի կերպով, վորքան և ավարտվում է: Հերթակալողը պետք է ամբողջ կոմանդան վորքի հանի դեռ մինչև այն, յերբ նավակողերի մոտ կոտորատով սառույցների հետզհետե աճող դրոշյունը կընդհատի նրանց քունը: Յերթասարդ բևեռային Նիկոլայ Բեկասովը հերթակալության ժամանակ ուշադրությամբ զննում էր շրջապատող սառցակույտերը, ախանջ էր զնում ամեն մի շուկի:

Սուպրոտյան ժամը 4-ին Բեկասովին փոխում էր կապիտան

Բազիզինը: Նավերի վրա վաղ առավոտյան հերթակալությունը համարվում է ամենաանհարմարը. ծովազնացներն այն չեն սիրում: Բայց կենտրոնական Արևիկայում հերթակալությունները միատեսակ են՝ մշտապես սառուցների նույն կուտակումը, նույն մշտառե գիշերը...

Ժամը 7-ին Պոլյանսկին միացնում էր ռադիոն, և նրա հրնշյուններն ողնում էին հերթակալողին զարթեցնել կիկապի: Այդ ժամանակ Պավել Մեդերն արդեն պատրաստում էր նախաձառը՝ թարմ բուլիլի, պանիր, կարագ, սուրճ, թեյ:

Հերթակալությունն ընդունում էր հիդրոգրաֆ Բուսնիցկին:

Ուղիղ ժամը 9-ին սկսվում էին նավային աշխատանքները: Բժիշկ Սորոյևսկին շրջագայում էր շենքերը: Մեխանիկներն աշխատում էին կարապիլի մոտ, պատրաստում էին այն հերթական խորը չափումների համար:

Հենց վոր սկսում էր աշխատել դինամո-մեքենան, Պոլյանսկին ակկումուլատորները միացնում էր լիցքի համար:

Կետրին հերթակալությունն ընդունում էր Սորոյևսկին: Այդ ճաշի ժամանակ էր: Մեդովականները ճաշում էին հերթով իրար փոխելով: Յեթե ճաշի ժամին վերցվում էր հիդրոլոգիական կայանը, աշխատանքը կարապիլի մոտ վոչ մի րոպե չէր դադարում. պոստում միշտ կանգնած էր հերթակալը:

Ժամը 18-ին գալիս էր ընթրիքը, սպա հանգիստը: Վոմանք դրոսնում էին շմուշկներով, սահում էին դահուկներով, մյուսները բելյարդ կամ շախմատ էին խաղում և այլն:

Ժամը 20-ին սկսվում էին հանրակրթական խմբակների և դասընթացների պարապմունքները: 21 ժամ 20 րոպեյին՝ յերեկոյան թեյը:

Այսպես խիստ ժամացուցակով ընթանում էր կյանքը «Սեդովի» վրա:

Նավի չուրջն ամուր սառցադաշտի վրա առաջ էր յեկել մի ամբողջ ավան: Նավից 200 մետր հեռավորության վրա խփած էին պարուսեններ վրաններ պարենով, հանդերձանքով և ավաբիային ռադիոկայանով, ավելի հեռուն ամուխի և բենդինի պահեստներ: Զմեռվա ընթացքում պահեստներն ուժեղ կերպով ծածկվում են ձյունով. այդ պահեստները հաշտարեկում էին բարձր ձողերով, վոր կանխատեսորեն տնկվել էին դեռ աշնանից: Նավից վոչ հեռու գտնվում էին մադնիսային գիտողությունների և հիդրոլոգիական աշխատանքների համար շինված ձնե տնակները:

Մարտի առաջին օրերում վերջացավ բեռնային գիշերը:

«Սեդովի» ռադիոկայանն ընդունեց կուտակյության XVIII համազումարի համարյա բոլոր նյութերը: Գովազնացները խորը կերպով ուսումնասիրում էին ընկեր Ստայլինի գեկուցումը: Մնց էին կացվում ընթերցումներ, գրույցներ: Աշխույժ գրույցներին մասնակցում էր ամբողջ կիկապի: Մեդովականները ձրգտում էին հայրենակիցներից վոչնչով հեռ շմալ: Հայրենիքից ունեցած հեռավորությունը չէր խանդարում, վորպեսզի պանծալի ծովազնացներն ապրեն յիարյուն քաղաքական կյանքով:

Բազատուն և հինդ տարի սրանից առաջ, դեկտեմբրով Հյուսիսային Սառուցյալ ուղիխնոսում, Ֆրիայոֆ Նանսենը և «Պրամ» նավի վրայի նրա ուղեկիցները չունեյին մարդկային հանձարի յերեկելի գյուտը՝ ռադիոն. «Պրամի» ուղու մասին մարդիկ իմացան միայն այն ժամանակ, յերբ Նանսենի եքսպեդիցիայի մասնակիցները վերադարձան մայր ցամաք:

Մեդովականներն անընդհատ կապված էին Մեծ Յերկրի հետ: Դրեյֆոդ նավի ավազ ռադիո Ալեքսանդր Ալեքսանդրովիչ Պոլյանսկին հուսայի կապ էր պահպանում Չեկյուսկին հրվանդանում, Յանկության հրվանդանում, Ռուզոյֆ կղզում յեղած բեռնային կայանների հետ:

Պոլյանսկուն Արևիկայում կոչում են «յեթերի սնայպեր»:

Դեռ 1918 թ. Արևանդելսկի նավատորմային կիկապի կապի ծառայության ուշիմ թղթատարը հետաքրքրվեց ռադիոտեխնիկայով: Յերեք տարի անց Պոլյանսկին ավարտեց ռադիոդպրոցը: Նա աշխատել էր վորպես ռադիո Մուրմանսկի ծովափում, ծառայել էր կարմիր Բանակի զորամասերում և ապա անցել էր ծով վորպես նավային ռադիոս:

Ալեքսանդր Ալեքսանդրովիչը տանյակ նավերի վրա ռադիո-հերթակալություն է կատարում և անընդհատ կատարելագործվում է: Նա լինում է Ատլանտյան ուղիխնոսում, Միջերկրական ծովում, Աֆրիկայի ավերի մոտ, համարյա արևտիկ բոլոր ծովերում: Սկսելով աշխատել բաղմաթիվ տարիներ սրանից առաջ կայծային հաղորդիչների վրա, նա հիանալի կերպով յուրաքրել է ամբողջ ժամանակակից բարդ ապարատուրան:

«Սեդովի» դրեյֆի ժամանակ նավի ռադիոկայանը հաղորդել է ընդունել և հարյուր-հազարավոր բառեր:

Դեպի ցամաք ամեն օր գնում էին ռադիոդրեր: Նրանք սովորաբար վերջանում էին այսպես.

«Նալի վրա ամեն ինչ բարեհաջող է. եկիպածն առողջ է, տրամադրությունն աշխույժ»:

Յեւ իրոք, նալի վրա ամեն ինչ բարեհաջող էր: Սեղովահաններն անդուլ կերպով գիտական դիտողություններ էյին կատարում, նորոգում էյին իրենց նալը: Նրանք արժանի պարծանքով գեկուցեցին վերանորոգումն ավարտելու մասին, մի վերանորոգում, վոր շատ մասնագետների թվում էր անիրագործելի սառցային դրեյֆի պայմաններում:

Ղեկի վնասվածքը հիմնական պատճառն էր, վոր նալը 1938 թ. ոգոստոսի վերջին մնաց դրեյֆի մեջ: «Սեղովի» ղեկն աչքի յե ընկնում էր մասսիվությամբ, զգալի քաշով (միքանի տոնն) և սուլիւ ամրվածքով: Սառուցները ղեկասարքը ծոմուցեցին: Այդպիսի վնասվածքը պահանջում էր սեմոնտ դոկում: Բայց... ամենամոտիկ դոկը գտնվում էր նալից միքանի հազար կիլոմետր տարածության վրա, և սեղովահաններն իրենք ձեռք դարկեցին ղեկի նորոգմանը:

Հունիսին, յերբ սառուցի տեղաշարժերը նվազեցին, ծովագնացները ձեռնարկեցին «սառցային դրեյֆող դոկի» կառուցմանը: Ղեկի և ղեկաբերանների շուրջը յեղած սառուցը կտրատեցին. ղեկը համարյա յերկու մետր մերկացավ: Սառուցի մակերեսի վրա թափանցում էր ջուրը և այն պետք էր լինում անընդհատ թափել պոմպերով: Բայց խիզախ ծովագնացներին վոչ մի դժվարություն չէր կանգնեցնում: Նրանք վորոշել էյին ղեկը կտրել յերկու մասի, վորպեսպի վերևի (մեծ) մասը կարողանա պտտվել:

Ղեկը պետք էր կտրել նրա մեջ ծակեր չաղափելու միջոցով: Այդ պահանջում էր յերկարատև և համառ աշխատանք, բայց միակ միջոցն էր նալին դոնե մասնակի ղեկավարությունը վերադարձնելու համար:

Աշխատանքը տեղի յեր ունենում հենց սառուցի մոտ: Ջուրը քանի ղնում, այնքան ավելի յեր ավելանում: Մովագնացներն աշխատում էյին յերկու հերթափոխով՝ սրտով և խանդավառությամբ: Ավելացավ չաղափած ծակերի թիվը: Մնում էր միայն ղեկը մասերի բաժանելը, յերբ հանկարծ նոր ուժով սկսեց հորդել ջուրը: Ջուրը թափելու դործով զբաղված յերկու մարդը հասից դալ չէյին կարողանում: Ամբողջ եկիպածն ոգնության նեավեց: Գործի դրին նաև մնացած պոմպերը, բայց նրանք էլ չէյին կարողանում ջուրը թափել: Մարդիկ շարունակում էյին աշխա-

տել ջրի մեջ... Յեւ ահա վերջապես մասսիվ ղեկը կտրվեց, նրա վերևի մասն սկսեց պտտվել:

Նալը հնարավորություն ստացավ իր քայլքով շարժվել մաքուր ջրի վրայով և նոսր սառուցների մեջ հզոր սառցահատի հետևից:

Այսպես սկսվեց ամառը 86-րդ դուզահեռականի այն կողմը: Վրա հասան մառախուղները, հաճախ բարակ անձրև էր մաղում: Սեղովահանների ձյունե և սառուցե կառուցումներն արագորեն քայքայվում էյին: Մաղնիսային անակի կտուրը... շողիացավ: Միքանի որից հետո նեյն բախտին արժանացան նաև պատերը: Սառուցի վրա շարժվելը շատ դժվարացավ: Վերևից սառցադաշտերը ծածկվեցին ձյունեղեն շիթով: Քայլելիս մարդիկ թաղվում էյին մինչև ծնկները: Դաշտերում լճեր կազմվեցին: Սեղովահանները «յախտ-կլուբ» բաց արին և ախորժեղի դրոսանքներ էյին կատարում բայդարկաներով մի մետրանոց լճերի վրայով:

Դրեյֆի ուսյունում յերեսն յեկան դանազան կենդանիներ: Քանի ղնում այնքան ավելի հաճախ էյին նալի վրայից թռչում ճաչերը, ձյան ճնճղուկները: Նալին մոտեցավ մի արջ. նրան սպանեցին: Սեղովահանների մենյուն հարստացավ արջի հաճեղ կտուլաներով:

Թեև հիմնական և ամենամանր աշխատանքը ղեկի նորոգումը կատարվել էր, ծովագնացները շարունակում էյին շատ աշխատել: Միքանի որ նրանք ծախսեցին կաթսաները մաքրելու համար, մասամբ հետազատեցին մեքենաները, սկսեցին կորպուսը մաքրել ժանդից: Կուլեկախիլը վորոշեց նորից ներկել ամբողջ նալը:

Մեծ աշխատանք միճակվեց մեքենավարներին ու մեխանիկներին: Նրանք կազմեցին նորոգման մանրամասն դրաֆիկ, քընարկեցին այն արտադրական խորհրդակցության ժամանակ և դործի անցան: Նորոգման բրիգադները ղեկավարում էյին մեխանիկներ Սերգեյ Դմիտրիևիչ Տոկարեվը և Վսեվոլոդ Ստեպանովիչ Ալֆերովը:

«Սեղովի» յերկրորդ մեխանիկ Սերգեյ Տոկարեվը չորս տարի նավարկում է արկտիկ նավատորմի նավերի վրա:

Նա ինքնուրույն աշխատել է սկսում վաղ հասակից, յերբ մնում է վորբ: Տոկարեվն աշխատել է վորպես հանող տեքստիլ գործարանում, յեղել է բեռնակիր, մաքրել է շոգեկաթսաներ,

ծառայել է վորպես հնոցապան և մեքենավարի ոգնական Վորլայի բուքսիրային շոգենավերում, վորպես յուզող ալրադայում, վորպես յուզիչ ցեմենտի գործարանում... Այս ամենը նրան ցանկալի վորակ չեք տալիս: Միայն Սև ծովի նավատորմի ռազմական ավիացիայում յերկու տարի ծառայելուց հետո նա հասկացավ իր կոչումը՝ դարձավ ծովազնաց և մեխանիկ:

Արկտիկ նավատորմում սկսելով իր աշխատանքը վորպես կարգի մեքենավար՝ Սերգեյ Դմիտրիևիչը համառ աշխատանքով ձեռք է բերում ավագ մեքենավարի և ապա նաև դիպլոմավոր մեխանիկի վորակ:

Յերրորդ մեխանիկ Վսեվոլոդ Ալֆերովն աշխատում է «Սեդովի» վրա վեց տարի: Նա այստեղ է դալիս վորպես շարքային հնոցապան, 1935 թ. դառնում է մեքենավար և ապա մեխանիկ:

Ալֆերովը հիանալի կերպով դիտե նավի մեխանիզմները, նրանց բոլոր արժանիքներն ու թերությունները: Նա անուշ կերպով աշխատում է իր վորակի բարձրացման վրա: Նրան լավ պետք յեկավ հյուսիսային ծովերում 14 տարի նավարկելով ձեռք բերած փորձը. դեռ պատանի հասակում նա վորպես հնոցապան է յեղել ձկնորսական տրավերներում, Հյուսիսային նավատորմի դանազան նավերում:

Ալֆերովի հետ համարյա միաժամանակ «Սեդովի» է դալիս պանծալի եկիպաժի ամենայերիտասարդ ծովազնաց Նիկոլայ Սերգեյևիչ Ծարիպովը:

Նիկոլայ Ծարիպովի կենսագրությունը բարդ չէ: Նա ծնվել է 1915 թ., տասնութ տարեկան հասակում նա ավարտել է Արխանգելսկի ծովային աշակերտության դպրոցի մեքենայական բաժինը, ստացել է մեքենավարի և Ա-րդ կարգի փականագործի վկայական: Ապա յեղել է Նոր Յերկրում մուտորային կատերի ղեկավար: Գասն տարեկան հասակում նա մտել է կոմյերիտմիության շարքերը: «Սեդովի» վրա Ծարիպովն աշխատում է վեց տարի: Սկսել է հնոցապանից, իսկ այժմ առաջին կարգի մեքենավար է: Հյուսիսում կատարած աշխատանքը թրծել է Նիկոլայ Ծարիպովին:

«Ձյուտ տղա յե» — ասում են նրա մասին ընկերները:

Մեքենավարներն ու մեխանիկներն ամբողջ եկիպաժի հետ միասին յեռանդով և հոգատարությամբ էլին պահպանում դրեյֆոդ նավը, նրա արժեքավոր մեխանիզմները:

ՈՒԹՍՈՒՆՎԵՑԵՐՈՐԴ ԶՈՒԳԱՀԵՌԱԿԱՆՑ ԱՅՆ ԿՈՂՄԸ

Սեդովականները վոչ մի ուր չեյին դադարեցնում դիտական դիտողությունները: Բևեռային ամառն սկսվելուց հետո այդ դիտողությունները ծավալն ավելի ևս մեծացավ: Հետադուռական աշխատանքներով նավի վրա դադարում էլին Վիկտոր Խարլամպիևիչ Բույնիցկին և Անդրեյ Գեորգիևիչ Յեֆրեմովը:

Վիկտոր Բույնիցկու և Անդրեյ Յեֆրեմովի պատանեկության տարիներն անց են կացել Հեռավոր Արևելքում: Զիտայի անտառա-տեխնիկական ինստիտուտի յերիտասարդ ուսանող Բույնիցկին յեղել է Արևելյան Սիրիի և Հեռավոր Արևելքի ամենահեռավոց անկյուններում, անտառներում աշխատել է վորպես անտառապահ, տեխնիկ: Անդրեյ Յեֆրեմովը տասնհինգ տարեկան հասակից սկսել է նավարկել Խաղաղ ովկիանոսում: Նա նավարկել է ու սովորել:

Արկտիկա Բույնիցկին ընկնում է վորպես Հիդրոգրաֆիկ ինստիտուտի վերջին կուրսի ուսանող: Վերադառնալով դեպի Յրանց-Իոսիֆի Յերկիրը՝ կատարած ուսյից, նա նշանակվում է «Սադկոյի» եքսպեդիցիան դեպի Նոր-Սիրիերական կղզիները: Դյուրաչարժ, յեռանդուն, գիտելիքների նկատմամբ ազահ այդ պատանին վառվում էր ամեն ինչ սովորելու ցանկությամբ:

Եքսպեդիցիայում նա սկզբում կատարում էր հերթականները պետի և հիդրոլոգի ոգնականի պարտականությունը: Ազատ ժամերին Վիկտոր Խարլամպիևիչն ոգնում էր դիտական աշխատողներին, ծանոթանում էր նրանց աշխատանքներին, ջանալով վոչինչ բաց չթողնել, ամեն ինչ հենց սկզբից իմանալ: «Սադկոյի» առաջնադասման յուրաքանչյուր ուրվա, յուրաքանչյուր նոքետապի հետ միասին Բույնիցկին քանի ոգնում այնքան ավելի յեքթափանցում բազմակողմանի դիտական աշխատանքի մեջ: Նա արագորեն ըմբռնեց շտուրմանի արվեստը՝ կողմնորոշվել արկտիկ մառախուղի աղտությունից հալիվ յերևացող արևով: Խորություններն եխոլոտով չափելը, սառուցներում և մաքուր ջրում հաշիվներ կատարելը, հանդիպող սառուցները քարտեզի վրա անցկացնելը, կողմնացույցի ուղղումները ընտրոշելը, առափնյա տեսանելի առարկաների պլեննդավորումը — շտուրմանական այս բոլոր պարտականությունները Բույնիցկին կատարում էր արագ և լավ:

Բայց այս ամենը քիչ էր բավարարում յերիտասարդ դիտականին: Նա ձգտում էր նվաճել դիտության նոր ընադավառ-

ներ. ողնում եր հիւրըրոյդներին և նրանցից սովորում եր հետա-
գոտել հոսանքները, հիւրըրոյդները հետ միասին քննում եր
նրանց վորսը, ճանաչում եր բեռնային ծովերի կենդանական և
բուսական աշխարհը: Նա վոչ մի աշխատանքից չեր խորշում և
չեր հոգնում:

Մի անգամ, յերբ եքսպեդիցիային պատկանող նրա ընկերնե-
րը նրան առաջարկեցին հանգստանալ և զարմանք հայտնեցին,
վոր նա ձգտում է ծանոթանալ եքսպեդիցիայի տառացիորեն բո-
լոր աշխատանքներին, Բույնիցիին պատասխանեց.

— Հալանական է, վոր շատ պատանիներ ու աղջիկներ
կցանկանային այժմ իմ տեղը լինել: Չե՞ վոր այստեղ ուսման
այնպիսի հնարավորութիւններ կան: Յես ինձ պարտավոր եմ
զգում ուսումնասիրել ամեն ինչ, վոր կարող եմ:

Յերբ «Սադկոն», «Սեդովը» և «Մալիւինը» Լապտեվների ծո-
վում հարկադրված ձմեռելու կանգնեցին և ակնհայտ դարձավ,
վոր նավերը սառուցների հետ միասին պիտի դրեյֆին դեպի
հյուսիսի հեռուները, հալանական է «Պրամի» ուղիով, Բույնից-
կին սկսեց աշխատել ավելի ևս մեծ լարումով: Նա չեր ուզում
բաց թողնել վոչ մի որ Արկտիկայի գոյաբանական ռայոնները
հետազոտելիս, այն Արկտիկայի, վորտեղ բացի «Պրամը» դեռ
նավեր չեն յեղել:

«Սադկոյի» մոտ աճեց փոքրիկ սառցե տնակ: Այստեղ Վիկ-
տոր Բույնիցիին կատարում եր մագնիսային դիտողութիւններ:
Ապա նա անցավ «Սեդովի» վրա, վորպեսզի այնտեղ Հիւրըրոյդ-
ֆիլ ինստիտուտի վերջին յերկու կուրսի մյուս ուսանողների հետ
միասին շարունակի ընդհատված պարապմունքները:

Բույնիցիին մնաց «Սեդովի» վրա մինչև դրեյֆի վերջը: Նա
կատարում եր մագնիսական, աստղաբաշխական և զբաղիտացիոն
դիտողութիւններ: Յերկար ժամեր Վիկտոր Բույնիցիին անց եր
կացնում հիւրըրոյդիական կարապիլի մոտ, դուրս հանելով բա-
տմետորները (զանազան խորութիւններից ջրի նմուշներ վերցնե-
լու գործիքներ), չափելով ովկիանոսի զանազան հորիզոնների
տեմպերատուրաները:

Անձնուրաց յերիտասարդ գիտնականին բազմիցս վտանգ է
սպառնացել: Ահա որինակ 1939 թ. հունվարի 23-ին նրա որ-
գրում կատարված զբանցումը.

«Մագնիսային դիտողութիւնների ժամանակ, միքանի քայլ
հեռու սառցե այն տնակից, վորտեղ այդ դիտողութիւնները կա-

տարվում էին, անցկացավ մի ճեղքվածք: Այդ յերևույթին
ուղեկցում եր՝ խլացուցիչ, թնդանոթից կատարած կրակոցի
նման, ճարձատյուն ու դղրդյուն: Ինձ թվաց, թե սառուցե տնակի
կտուրը քանդվում է: Գլխովս այն միտքն անցավ, թե այժմ
մագնիտոմետրի վրա՝ սառուցի կտորներ կթափվեն... ծոճրակս
ձեռքերով ծածկած, յես ծովեցի գործիքի վրա: Բարեբախտաբար
տնակի կտուրն անխնայ մնաց:

Համողվելով, վոր գործիքներն անխնայութեան մեջ են, յես
դուրս թռա և նավի վրա տեսա լույսի ազդանշաններ. ինձ և ինձ
աշխատանքի ժամանակ ողնող Գամանկովին կանչում էին «Սե-
դովի» վրա: «Յերեկ նավի մոտ նույնպես տեղաշարժեր են տեղի
ունենում» — մտածեցի յես: Պետք յեղավ դիտողութիւնները դա-
դարեցնել և ուղեւորվել դեպի նավը:

Ճանապարհին սառուցը խիստ ճեղքատու էր: Ճեղքերից մի
քանիսը լայն չէին, մյուսները վրա լողում էին սառուցի բազ-
մաթիվ բեկորներ: Այդպիսի ճեղքերը մենք առանց դժվարութեան
հաղթահարեցինք: Միայն ամենաթեթիւն ճեղքը, վոր մեզ նավից
բաժանում եր, դալամական ճեղք դուրս յեկավ. այդ ճեղքի
վրայից անցնելիս յես քիչ մնաց տակով լինելի: Այստեղ ցրտից
մի փոքր սառած մի չիտթ եր՝ բաղկացած սառուցի և ձյունի
մանր կտորներից: Բայց խավարի մեջ յես այդ չտեսա:

Իմ մի ձեռքում լապտերն եր, վոր քամին հանգրեց, մյուս
ձեռքումս խրոնոմետրն եր: Ուսիցս կախված եր կարաբինը և չոր
երեմենտներով յերկու արկղ: Վորպեսզի խրոնոմետրը չցնցեմ և
կատարված դիտողութիւնները չկորցնեմ, յես պետք է խուսա-
փեյի կարուկ շարժումներից:

Ձգալով, վոր տակիս սառուցն իջնում է, յես լապտերը դեն
չպրտեցի և շուգայի վրա ձգվելով, ազատ ձեռքով բռնեցի սառ-
ցակոշտի յեզրից: Վրա հասած Գամանկովին ինձնից ընդունեց
խրոնոմետրը և ազա ինձ ողնեց բարձրանալու սառուցի վրա...

Գիտական հետազոտութիւնների ժամանակ Բույնիցիուն ող-
նում եր «Սեդովի» ամբողջ եկիպաժը: Դիտողութիւնների մի
զգալի մասն իր վրա վերցրեց կապիտանի ավազ ողնականը,
փորձված շտուրման, ինժեներ-նավաւար Անդրեյ Գեորգիևիչ
Յեֆրեմովը:

Վլադիմիրտովի ծովային տեխնիկումի այս սանը այնտեղ
վերադարձավ արդեն վորպես դասատու Լենինգրադի Ջրային
տրանսպորտի ինժեներների ինստիտուտն ավարտելուց հետո:

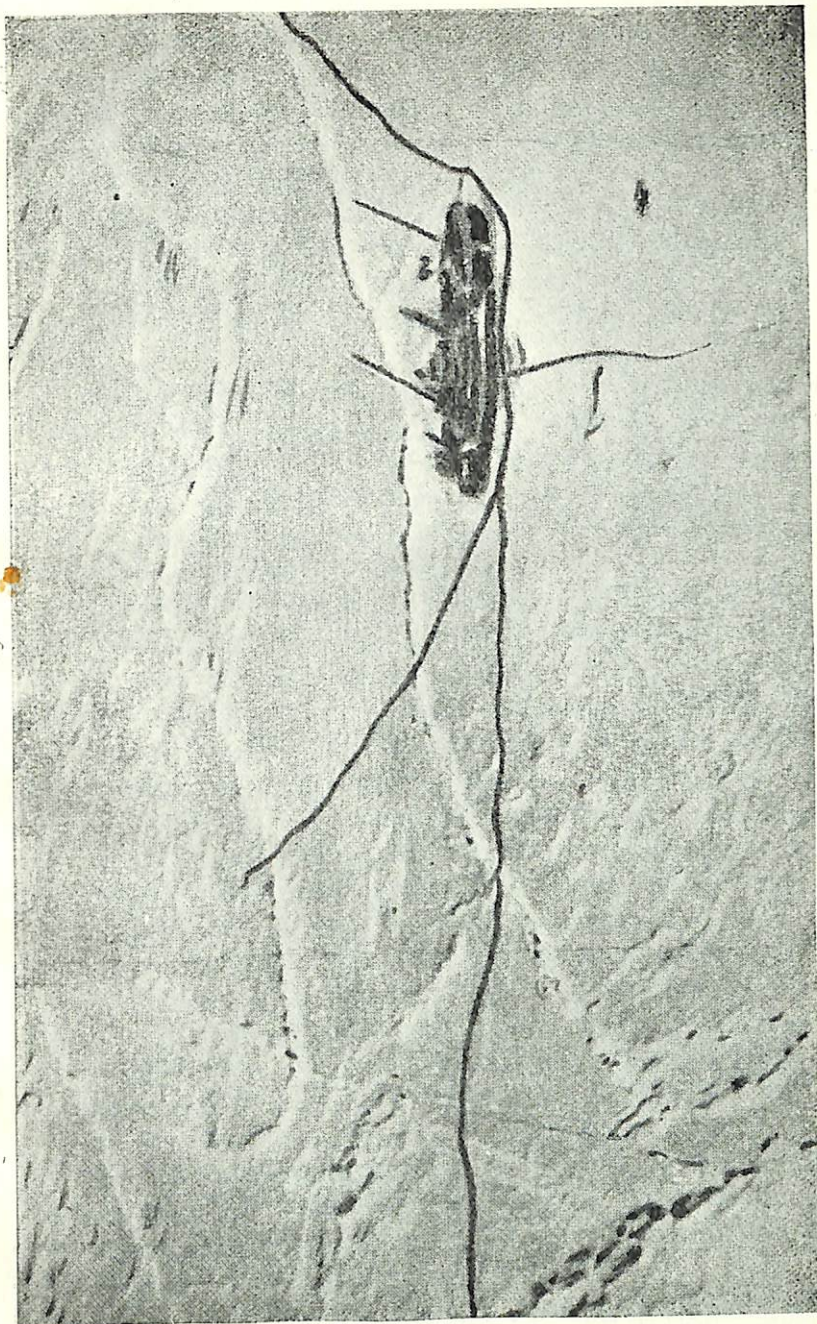
Յեֆրեմովը նախարկել է բազմաթիվ նավերով հեռավոր-արևելյան և արևմտիկ ծովերում: 1935 թ. սամառը նա մեկնում է արևմտիկ նախարկությունից վերադառնալու «Կրասնին» սառցահատի կապիտանի յերկրորդ ուղևորության, վերադառնալու առաջին անգամ հանդիպում է Բադիլինին: Նրանք խիստ մտերմանում են իրար:

Յերկար գիշերներ Բադիլինին ու Յեֆրեմովը նստում էին քարտեզների ու լոցանների մոտ և իրարից սովորում էին: Բադիլինը մանրամասն ծանոթանում էր ամեն տեսակ շտուրմանական պրիբորների հետ, վորոնց հիանալի տեղյակ էր Անդրեյ Յեֆրեմովը: Նրա ձեռքերում էխոլոտի, գիրոկոմպասի, Յորթսի լազի «խորամանկ» մեխանիզմները կատարում էին նավաժարներին անհրաժեշտ չափումներ: Ազատ ժամանակ Յեֆրեմովը Բադիլինի հետ միասին կանգնում էր կապիտանի կամրջակի վրա և վարժվում էր նավի կորդելնաանները վորոշելու մեջ: Յեթե հաջվարկումից հետո ստացվում էին զանազան «կետեր», բարեկամներն ստուգում էին, թե նրանցից վորն է սխալվել:

Ընկերները Յեֆրեմովին սիրեցին նրա բացառիկ համեստությամբ ու աշխատասիրության համար: Շատ բան իմանալով, նա շարունակում է սովորել, վերահասու յե լինում գիտություննոր ճյուղերի և ձգտում է իր գիտելիքները հաղորդել ուրիշներին: «Կրասնին» վրա Յեֆրեմովը կազմակերպում է Վլադիվոստոկի ծովային տեխնիկումի «Ֆիլիալ» և շարքային նավաստիներից ու մեքենավարներից պատրաստում է մի խումբ շտուրմաններ ու մեխանիկներ:

Սառցային դրեյֆի որերում նա նույնպիսի պարագմունքներ է տանում «Մեդովի» վրա: Մեխանիկներ և նավաժարներ պատրաստող դասընթացներում պարապում էին վեց սեզավականներ: Յեֆրեմովը դասավանդում էր հանրահաշիվ, ֆիզիկա, էլեկտրոտեխնիկա և նավի թեռիա: Բույնիցկին դասընթացներում պարապում էր ռուսերեն, յերկրաչափություն, յեռանկյունաչափություն և պրոեկցիոն գծադրություն: Բադիլինը կարդում էր Համի(բ)Կ պատմություն, քաղաքատնտեսություն և նավիգացիա: Տրոֆիմովը դասավանդում էր հատուկ դիսցիպլինաներ մեխանիկների համար, Տոկարեվը կուրսանտներին ծանոթացնում էր ներքին ալրման շարժիչների հետ:

Դասընթացների ունիտիները պատրաստվում էին հայրենիք վերադառնալուց հետո քննություն ստալու և արևմտիկ նավատորմի նավերում հրամանատարներ դառնալու:



«Գ. Մեդով» սառցահատը դրեյֆոյ սառցանի մեջ
(Ուարտանկում է ինքնաբերիկ 1938 թ.)

Յեղանակը նպաստում էր գիտական և նախային աշխատանքներին: Հուլիսի կեսերին պարզ, անամպ որեր սկսվեցին: Արևի տակ նավի՝ քամուն յենթակա կողմից ջերմաչափը ցույց էր տալիս 25—27 աստիճան տաքութուն: Այդ իսկական ամառ էր: Ոգտվելով քաղցր ջրի առատութունից՝ սեզոնականները յեռանդուն կերպով ձեռնարկեցին սպիտակեղենի լվացքի:

Բոլորը սափրվեցին: «Սեզոնականների առողջ և կենսուրախ տեսքն սպասածից էլ լավ է»—հաղորդում էր Բադիզինը:

Նավը շարունակում էր դրեյֆել 86-րդ զուգահեռականի յերկարությամբ և քանի դնում, այնքան ավելի արևմուտք էր շարժվում:

Ավելացան կիսաքաղցր ջրերի լճերը սառցադաշտերի վրա: Սեզոնականները հետաքրքիր յերևույթ էյին նկատում՝ մեծ քանակությամբ ջրից (հալած ձյան) քաղցրացրած սառուցն սկսեց բարձրանալ ովկիանոսի մակարդակի վրա: Այդ յերևում էր նավի նստվածքից. միքանի որվա ընթացքում սառուցների մեջ պաղած «Սեզոնը» բարձրացավ 55 սանտիմետր:

Արկտիկայում սկսվեց նավիկացիան: Հյուսիսային ծովային ճանապարհով անցնում էյին բեռնված նավեր դեպի սիբիրական մեծ գետերի գետաբերանները: Կարայան ծովում նավերի անցկացումը դլխավորում էր դժային սառցահատ «Իոսիֆ Ստալինը»:

Արկտիկ նավատորմի Փլադմանական նավում գտնվում էր Իվան Դմիտրևիչի Պապանինը: Նա ռադիոյով գրուցում էր կապիտան Բադիզինի հետ: «Սեզոնի» կապիտանը հաղորդեց, վոր նրա հաշիվներով սեպտեմբերի սկզբին նավը գտնվելու յե մոտավորապես հյուսիսային լայնության 86-րդ աստիճանի և արեփելյան յերկայնության 50-րդ աստիճանի վրա:

Ոգոտոսի սկզբին «Սեզոնը» հինգերորդ անգամ կտրեց 86-րդ զուգահեռականը: Կարճատև բեռնային ամառն սկսեց պակասել: Մեծ լիճը, վորտեղ սեզոնականները դեռ նորերս պարապում էյին թիավարման սպորտով, ծանծաղել և խիստ փոքրացել էր:

Ոգոտոսի 29-ի կեսերին «Սեզոնը» հասավ իր դրեյֆի ամենահյուսիսային կետին, այն է՝ հյուսիսային լայնության 86 աստիճան 39,5 րոպեյին. մինչև բեռը մնում էր միայն 200 մղոն: Այտեղ չափեցին ովկիանոսի խորությունը 4.087 մետր, վերցվեց հիդրոլոգիական կայան և պլանկտոնի նմուշ: Յերկու որ հետո «Սեզոնը» յերեք մղոն հարավ շարժվեց:

Անցավ ևս միքանի որ: Սկսվեց խիստ ցուրտ: Դաշտերի մա-

կերեսում յեղած քաղցր ջուրը ծածկվեց սառուցով: Ձյան հա-
լումը դադարեց:

Հունիս և հուլիս ամիսների ընթացքում «Սեդովը» տեղափոխ-
վեց միայն 100 մղոն դեպի արևմուտք: Բայց մոտենում էր ձմեռը
և սպասվում էր ավելի արագ դրեյֆ դեպի արևմուտք: Յերեկո-
յան թեյի ժամանակ սեդովականները սովորաբար վիճում էին
նավի հետագա շարժման ուղիների մասին:

ՎԵՐՋԻՆ ՁՄԵՌ

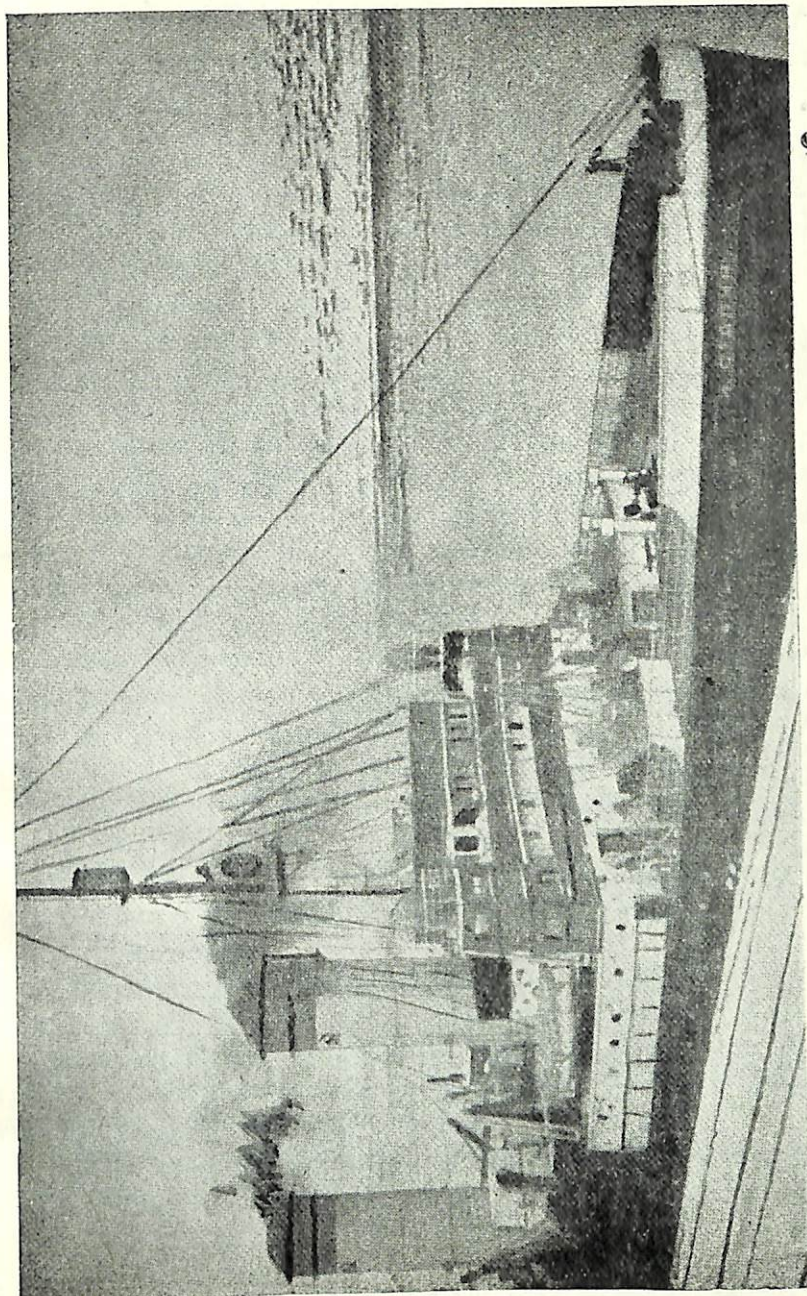
Սեպտեմբերի առաջին տասնորյակում ջերմաստիճանը հալա-
սար էր զրոյից ցած 5 աստիճանի: Մի տասնորյակ անց սառնա-
մանիճները հասան 13 աստիճանի: Փչեցին պինդ քամիներ: Սառ-
ցադաշտերը ծածկվեցին փայլուն ձյունի հաստ շերտով: Ռոպակ-
ների ու տորսների մոտ բռնեցին ձնակույտերը: Բեկուային ու-
Ֆրակցիան անձանաչելիության չափ այլանդակել էր արևը, իսկ
գիշերային յերկնքում արդեն կարելի չէր տարբերել աստղերը:

Սեդովականները տարվում էին դահուկային սպորտով նոր
յեղած ձյան վրա: Պինդ, քամիներով ծեծված ձյան վրա դա-
հուկները լավ սահում էին: Նոր վրա հասնող բեկուային գիշերը
խանդարում էր արհալի սպորտամեններին:

Մութը բարդացնում էր բոլոր տնտեսական և գիտական աշ-
խատանքները: Անցած բեկուային յերկու գիշերների ընթացքում
«Սեդովի» ծովագնացները դրան արդեն սովորել էին: Բայց սո-
վորությունը սովորություն, իսկ խմելու ջուր ձեռք բերելու հա-
մար ձմեռը պահանջվում էր մոտ տասն անգամ ավելի ժամանակ,
քան ամառը. առաջ այդ ջուրը հանում էին քաղցր լճերից, իսկ
այժմ պետք էր լինում հալել ձյունն ու սառուցը:

Խնամքով պահարանվում էր սառչելուց այն անցքը, վոր ծա-
ռայում էր հիդրոլոգիական աշխատանքների համար: Ավելի դժ-
վար էր աստղաբաշխական և մադնիսային դիտողություններ կա-
տարելը: «Մեծ սառնամանիքի ժամանակ բալական է դործիքի
մոտ անդրուշտրեն հոգոց քաչել, վոր ապակիները իսկույն ծածկ-
վեն յեղյամով... Ճիշտ գործիքների պտուտակներն, ինչ սառնա-
մանիք էլ լինի, պետք է լինում պտտել մերկ ձեռքերով, առանց
ձեռնոցների և մատներն արագ սառչում են...»-գրում էին սե-
դովականները:

Հոկտեմբերի 8-ին վերջին անգամ յերևաց արևը: Լույս ժա-
մանակամիջոցը շարունակվում էր որական միայն միքանի ժամ:



Տի. Սոսովին» վրայամտված սարցակառուց Մուրմանսկի նավահանգստում նավի «Բ. Սեդովին» սառացների գնդույթանից ազատվող կամար հխայեղեցիայի ուղարկվելը

Յերկու տարվա դրեյֆի ընթացքում նալի ճանապարհը Կենտրոնական բևեռային ալազանի քարտեզում կադմում եր անհավասար, հանդուցավոր մի դիծ, վորն արևելքում հասնում եր մինչև 153-րդ միջորեականը և հյուսիսում անցնում եր 86-րդ դուգահեռականից այն կողմ: Նալն անցավ 2.750 մղոն: Գրեյֆի գիծը բազմիցս կարվում եր: «Մեդովը» ընդհանուր առմամբ յերկու անգամ ալեյի մեծ տարածություն անցավ, քան պահանջվում եր ուղիղ դժով (սառուցները բացակայության դեպքում) Նոր-Սիբիրական կղզիներից Բևեռային ալազանի վրայով մինչև Եպիցրեդենի միջորեականը նորմալ դեյս կատարելու համար:

Բևեռային յերրորդ գիշերը սառուցներում սեղովականներին չեր սարսափեցնում: Նավը շրջադատող սառցադաշտի վրա բուք ու բորան եր, իսկ ներսում եկիպաժի կայուստներում շերմաստիճանը չեր ընկնում 17—18 աստիճան տաքությունից ցած (սառուգման համար ամեն տեղ շերմաչափեր եյին կախված): Ծովադնացիները քնում եյին սովորական կոյիաների վրա: Յուրաքանչյուրն իր անկողնի վրա փռում եր յերկու սավան և տաս որը մի անգամ փոխում եր: Ամիսը յերեք անգամ բազնիս եյին սարքում և շոգերադնիսի սիրահարները կարող եյին շողիով լավ լողանալ:

«Մեդովը» բազմիցս հարցումներ եր ստանում Հյուսիսային Ճանապարհների Գլխավոր Վարչության Քաղվարչությունից եկիպաժի առողջության մասին: Պատասխանները դրական եյին: Իսկ SUUU-ի հատուկ թղթակից ռադիսա Նիկոլայ Բեկասովն իր ռադիոգրերի մեծ մասը վերջացնում եր հետևյալ բառերով՝ «բոլորս առողջ ենք, առույզ»:

Ջանասիրարար և հուգատարությամբ պահպանում եր դրեյֆոդ ընկերների առողջությունը նալի բժիշկ Ալեքսանդր Պետրովիչ Սորոլեվսկին:

«Մեդովի» վրայի եքսպեդիցիան նրա առաջին նավարկությունն եր, այն ել Արկտիկայի բարձր լայնություններում: Բայց գրեյֆի դժվարին պայմաններում ել այս ակիուրատ, հալասարակչով և տոկուն մարդը կարողացել եր որինակելիորեն կազմակերպել եկիպաժի բժշկական սպասարկումը:

Մինչև Արկտիկա կատարած եքսպեդիցիան Ալեքսանդր Պետրովիչը «խորապես ցամաքային» մարդ եր: Նա ութ տարի աշխատել եր վորպես բժիշկ ողնական հարավային սահմանում յեղած սահմանաքահ զորամասերում և ապա մտել եր Լենինգրադի բժշկական ինստիտուտը բարձրագույն ուսում ստանալու համար:

Զգալուն և ուշադիր նավային բժիշկ Սորոբեվսկին «Սեդովի» վրա ընդհանուր համակրանք էր վայելում: Արևիկի վոչ մի էքսպեդիցիա, այդ թվում նաև Նանսենինը «Ճրամի» վրա, չի իմացել սանիտարական այնպիսի հիանալի դրուժյուն, ինչպիսին արահույժ էր Ալեքսանդր Պետրովիչը: Նրա զխափոր արժանիքն այն է, վստ զրեյֆի ամբողջ ընթացքում «Սեդովի» վրա չի յեղել ցինդայի վոչ մի դեպք, վորը բեեռային էքսպեդիցիաների սպասուհան է:

Սեդովականները մենյույի մեջ անպայման մտնում էին հակացինդային միջոցներ: Ամեն առափոտ նախաճաշի ժամանակ բոլոր ծովաընացիներն ստանում են «С» վիտամինների դոզա: Բայց Սորոբեվսկին սրանով չէր բավականանում: Զգտելով փոխասուցել թարմ բանջարեղենի սպահասությունը, նա սեդովականների սնունդը հարստացնում է նոր «տեսակներով»: Ժամանակ առ ժամանակ կայուտ-կյոմպանիայում հրամցնում էին «կանաչ վիտամիններ» — ծլած սխեն: Ալեքսանդր Պետրովիչը սխենն աճեցնում էր իր կայուտայում...

Նայլի բժիշկը մասնակցում էր դիտական դիտողություններին, կանոնավորապես մետեորոլոգիական հերթակալություն էր ստանում:

Ամբողջ եկիպաժը Բույնիցիուն և Յեֆրեմովին ակտիվորեն ոգնում էր դիտական հետազոտություններ անցկացնելու: «Սեդովականները վորքան էլ ծանր սպայմաններում ստիպված լինեյին աշխատել, միշտ էլ զգացվում էր կոլեկտիվի մեջ սերտ կապ և բարեկամություն, սպայուն և ուշադիր վերաբերմունք իրար նկատմամբ և միաժամանակ ամուր կարգապահություն, բոլոր կարգադրությունները հստակ և դիտակից կատարում», — գրում էին հերոս ծովաընացիները:

Սեդովականները հսկայական դիտական-հետազոտական աշխատանք են կատարել: Նրանք կատարել են ովկիանոսի խորության 38 չափում և վերցրել են դետնի նմուշներ, անցկացրել 43 խորաջուր հիդրոլոգիական կայաններ, վորոշել են 78 մագնիսային կետ, ուղարկել են մայր ցամաք ավելի քան 5 հազար մետեորոլոգիական դիտողությունների տվյալներ, կատարել են 50 գրավիտացիոն դիտողություններ: Ծնորհիվ հաճախակի կատարվող աստղաբաշխական դիտողությունների (400 կետ) զրեյֆի դիժը մաքսիմալ ճշտությամբ անց է կացվել քարտեզի վրա:

Յերրորդ բեեռային դիչերվան սեդովականներն առանձնապես խնամքով էին սրատրաստվում: Նայլը մտտենում էր բեեռային



«Գ. Սեդովին» սառուցներից հանելու համար կազմված կառավարական եփապեդիցիայի ղեկավար՝ հորհրդային Միության հերոս Ի. Գ. Պապանինը յեվ «Ի. Ստալին» փլագմանական սառցաատի կապիտան Մ. Պ. Բելուսովը

ավագանի այն մարզին, վորտեղ սառուցները դուրս են բերվում Գրենյանդյան ծովը: Այստեղ հնարավոր էյին ամեն տեսակ պատահականություններ, վորոնք առանձնապես անախորժ են մութ ժամանակ:

Բևեռային յերկրորդ ձմեռվա ընթացքում «Սեդովի» մեքենաները լիովին կոնսերվացիայի մեջ էյին: Այժմ այդ մեքենաները մեկ որվա պատրաստության մեջ դրին:

Դրեյֆի սկզբից նավը կրել էր սառուցի 153 սեղմում և տեղաշարժ: Դրանք արդեն սովորական բան էյին դարձել և եկիտաժը մշակել էր «Հակասառցային պաշտպանության» մեթոդներ. լավագույն միջոց համարվում էր ամոնալի միջոցով սառուցը պայթեցնելը:

Բևեռային յերրորդ ձմեռվա նախորդակին սեղովականները նավի խոտորնակ կորպուսի ամենաթույլ տեղերում դրել էյին մասսիվ փայտե դերաններ՝ այսբիմաներ: Պատրաստվել էյին գործիքներ՝ լինդեր, բահեր, կացիններ, քլունկներ: Արտաքին դասավորության համար (սառուցները սեղմելու ժամանակ) պատրաստել էյին մեծ ջահեր և նավահողերին դրել էյին յերկու հզոր լուսարձակներ, վորոնք աշխատում էյին ավարիային դինամո-մեքենայից: Կառուցվել էյին ավարիային պաշարների յերկու պահեստ՝ մեկը սառուցի վրա, նավից 200 մետր հեռու, մյուսը հենց նավի վրա: Ավարիային պաշարը պարունակում էր տամնահիւզ մարդու համար յեռամսյա պարենային Փոնդ, ռադիոկայան, փշովի ռեզինե նավակ, վրաններ, քնելու պարկեր, մորթե հագուստներ, ամուխ, տախտակներ, կերոսին, բենդին, դիտական սարքավորում:

Նավի վրա լիովին պատրաստ էյին ջուրն իջեցնելու համար յերկու մեծ բոա. նրանցից յուրաքանչյուրը կարող էր կրել 15 մարդ և ավարիային ամբողջ պաշարը:

Վրա հասավ դրեյֆի յերկրորդ տարեդարձի որը՝ հոկտեմբերի 23-ը: Ռադիոն Մեծ Յերկրից բազմաթիվ շնորհավորական հեռագրեր բերեց: Սորհրդային ժողովուրդն ուղարկում էր հեռավոր Արկտիկա իր փորդիներին հաջողության, արիության, առողջության, բարեհաջող կերպով հայրենի ափերը վերադառնալու բարեմաղթություններ:

Սեղովականներն իրենց «հորելյանի» տոնակատարությունը փոխադրեցին հոկտեմբերի 24-ի հիշատակելի որը: Մի տարի առաջ, հոկտեմբերի 24-ին, նրանք վողջույնի հեռադիր ստացան ընկերներ Ստալինից ու Մոլոտովից:

Իսկ 1939 թ. հոկտեմբերի 24-ին վաղ առավոտյան զրեյֆուզ նավի առդիտկայանը կրեմլից դարձյալ ընդունեց հետևյալ հեռագրերը.

«Սեդով» սառցահան

ԿԱՊԻՏԱՆ ԲԱԳԻԳԻՆԻՆ
ՔԱՂՈԳՆԱԿԱՆ ՏՐՈՖԻՄՈՎԻՆ

ԳՐԵՅՅԻ ՅԵՐԿՐՈՐԳ ՏԱՐԵԿԱՐՁԻՆ «ՍԵՂՈՎ» ԱՄՐՈՂՋ ԵՅԻ-ՊԱՃԻՆ ՈՒՂԱՐԿՈՒՄ ԵՆՔ ԲՈՂՇԵՎԻԿՅԱՆ ՎՈՂՋՈՒՅՆ: ՅԱՆԿԱՆՔ ՁԵՋ ԱՌՈՂՋՈՒԹՅՈՒՆ, ԲՈՂՈՐ ԶԱՆՈՐԳՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՂԹԱՀԱՐՈՒՄ, ՎԵՐԱԳԱՐՁ ՀԱՅՐԵՆԻՔ ԱՐԿՏԻԿԱՅԻ ԴՃՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԳԵՄ ՄՂՎԱԾ ՊԱՅԲԱՐՈՎ ԹՐԾՎԱԾ:

ՍԵՂՄՈՒՄ ԵՆՔ ՁԵՐ ՁԵՌՔԸ, ԸՆԿԵՐՆԵՐ:

ՀամԿ(բ)Կ Կենտկոմի և ԽՍՀՄ ԺԿԽ-ի համանաբարուբյամբ Ի. ՍՏԱԼԻՆ Վ. ՄՈՂՈՏՈՎ»

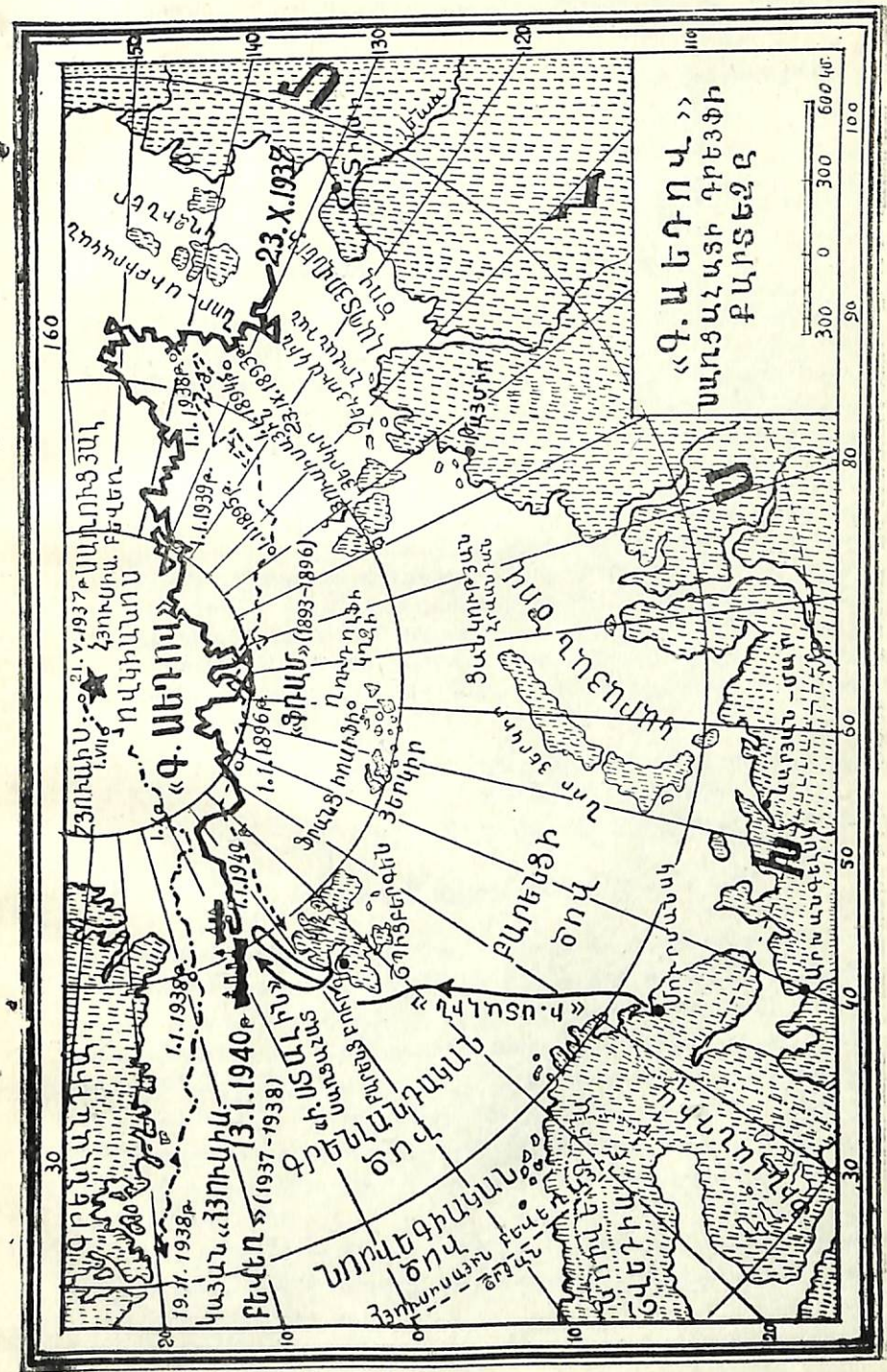
Յերեկոյան սեղովականները լուսւմ էյին ազդիտհաղորդում Մոսկվայից: Յեկույթ էյին ունենում Մ. Ի. Կալինինը, Ի. Գ. Պապանինը, զրեյֆուզ նավի ծովազնացների հայրերը, մայրերը, կանայք ու յերեխաները: Հաղաբայոր մղոնների վրայով նավին էյին հասնում թանգաղին ձայները: Մառուցները զարմանալի կերպով հանդիստ էյին: Ամեն մի խշշոց թնդյունով աարածվում էր շուրջը...

Կապիտան Բաղդիզինը և բաղոզնական Դմիտրի Տրոֆիմովը «Սեղովի» եկիլաժի հանձնարարությամբ հեռագրի ուղարկեցին.

«Մոսկվա, Կրեմլ—

ԸՆԿԵՐՆԵՐ ՍՏԱԼԻՆԻՆ ՅԵՎ ՄՈՂՈՏՈՎԻՆ

ԹԱՆԳԱԳԻՆ ԻՈՍԻՖ ՎԻՍՍԱՐԻՆՈՎԻՉ ՅԵՎ ՎՅԱԶԵՍԼԱՎ ՄԻՆԱՅԼՈՎԻՉ, ԽՈՍՔ ՁԵՆՔ ԳՏՆՈՒՄ ՇՆՈՐՀԱԿԱՂՈՒԹՅՈՒՆ ՀԱՅՏՆԵԼՈՒ ԿՈՄԻՆԻՍՏԱԿԱՆ ԿՈՒՍԱԿՑՈՒԹՅԱՆԸ, ԽՈՐՀՐԳԱՅԻՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆԸ ԱՅՆ ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅԱՆ, ԱՄԵՆՈՐՅԱ ՀԱՅՐԱԿԱՆ ՀՈԳԱՏԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱՐ, ՎՈՐ ՑՈՒՅՑ Ե.ՏՐՎՈՒՄ ՄԵՋ, ՄԵՐ ԸՆՏԱՆԻՔՆԵՐԻՆ ԱՄՐՈՂՋ ԳՐԵՅՅԻ ԸՆԹԱՅԻՈՒՄ: ՀԱՍՏԱՑ ՀԱՂԱՍՏԻԱՅՆՈՒՄ ԵՆՔ ՁԵՋ, ՎՈՐ ԲՈՂՈՐ ՈՒԺԵՐՍ ԿԳՈՐԾԱԳՐԵՆՔ ՅԵՎ ԽՈՐՀՐԳԱՅԻՆ ՄԱՐԳԿԱՆՑ ԲՈՂՇԵՎԻԿՅԱՆ ՀԱՍՏԱՏԱԿԱՄՈՒԹՅԱՄԲ ԿԱՎԱՐՏԵՆՔ ՄԵՐ ԳՐԵՅՅԸ ՍՏԱԼԻՆԱՐԱՐ ԱՆՐԱՍԻՐ ԿԵՐՊՈՎ: ԵԿԻՊԱՃԻ ՀԱՄԵՐԱՇԵ ՄԻԱՀԱՄՈՒՌ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ, ՍԻՐԵԼԻ ՀԱՅՐԵՆԻՔԻ ՎՍՏԱՀՈՒ-



ԹՅՈՒՆՆ ԱՐԳԱՐԱՅՆԵԼՈՒ ՋԵՐՄ ՅԱՆՎՈՒԹՅՈՒՆԸ ՅԵՎ ՋԵՐ
ԱՆՈՒՆԸ, ԸՆԿԵՐ ՍՏԱԼԻՆ, ՄԵՁ ԴԱՐՁՆՈՒՄ ԵՆ ԱՆՀԱՂԹԵԼԻ:

«Գեորգի Սեդովի» Եկիպաժի համանաբարությամբ
ԿԱՊԻՏԱՆ ԲԱԴԻԳԻՆ
ՔԱՂՈԳՆԱԿԱՆ ՏՐՈՖԻՄՈՎ:»:

Մ. Ի. Կալինինն սեղովականները դրում էլին:

«ԹԱՆԳԱԳԻՆ ՄԻԽԱՅԻԼ ԻՎԱՆՈՎԻՉ

ԱՆՉԱՓ ՈՒՐԱԽԱՅԱՆՔ ՅԵՎ ՀՈՒՋՎԵՅՆՔ ԲԱՐԻՈՑՈՎ ՈՒՆԵՑԱԾ
ՋԵՐ ՅԵԼՈՒՅԹԻ, ՋԵՐ ՋԵՐՄ ԽՈՍՔԻ ՊԱՏՃԱՌՈՎ, ՎՈՐԸ ՄԵՐ ՄԵՁ
ԽԱՆՂԱՎԱՌՈՒԹՅՈՒՆ ՅԵՎ ԵՆԵՐԳԻԱՅԻ ՆՈՐ ԱԼԻՔ ԲԱՐՉԱՐՅՐԵՑ:

ՈՒՋՈՒՄ ԵՆՔ ՉԵՁ—ԱՄՐԱԿՈՒՌ ԲՈՂՇԵՎԻԿԻԳ, ՄԵՍ ՍՏԱԼԻՆԻ
ՄԵՐՉԱՎՈՐԱԳՈՒՅՆ ՋԻՆԱԿՅԻԳ, ԱՄԲՈՂՋ ՄԵՍ ԺՈՂՈՎՐԳԻ ԸՆՏ-
ՐՅԱԼԻԳ ՀԱՅՏՆԵԼ ՄԵՍ ՇՆՈՐՀԱԿԱՌՈՒԹՅՈՒՆ ՅԵՎ ՉԵՁ ՀԱՎԱՍ-
ՏԻԱՅՆԵԼ, ՎՈՐ ՄԵՆՔ, ԽՈՐՀՐԳԱՅԻՆ ՄԱՐԳԻԿՍ, ԱՅՍՏԵՂ ՀՅՈՒՍԻ-
ՍԱՅԻՆ ՍԱՌՈՒՅՅԱԼ ՈՎԿԻԱՆՈՍԻ ԽԱՎԱՐԻ ՅԵՎ ԳԻՅՅՖՈՂ ՍԱ-
ՌՈՒՅՆԵՐԻ ՄԻՋԵՎ ՊԵՆԳ ԲՈՆԵԼ ԵՆՔ ՄԵՐ ՉԵՆՔՈՒՄ ՄԵՐ ՋԵՐՄ
ՄԻՐԱԾ ՀԱՅՐԵՆԻՔԻ ԱՆՀԱՂԹԵԼԻ ԿԱՐՄԻՐ ԳՐՈՇԸ: ՄԵՐ ՃԱՆԱՊԱՐ-
ՀԻՆ ՅԵՂԱԾ ԲՈՂՈՐ ԴՅՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՄԵՆՔ ԿՀԱՂԹԱՀԱՐԵՆՔ
ԱՅՆՊԵՍ, ԻՆՉՊԵՍ ՄԵՁ ՄԱՏՆԱՆՇԵԼ Ե ԸՆԿԵՐ ՍՏԱԼԻՆԸ:

ԱՄԲՈՂՋ ՀՈԳՈՎ ՅԱՆՎԱՆՔ ՉԵՁ ԱՌՈՂՋՈՒԹՅՈՒՆ, ՅԵՐԿԱՐ
ԿՅԱՆՔ, ԱՐԳԱՍՍՎՈՐ ԱՇԽԱՏԱՆՔ Ի ԲԱՐՈՐՈՒԹՅՈՒՆ ՄԵՐ ՀՋՈՐ
ՍՈՅԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՀԱՅՐԵՆԻՔԻ:

«Գեորգի Սեդովի» Եկիպաժի համանաբարությամբ
ԿԱՊԻՏԱՆ ԲԱԴԻԳԻՆ
ՔԱՂՈԳՆԱԿԱՆ ՏՐՈՖԻՄՈՎ:»:

ՆԱՎԻ ՅԵՐԵՍՈՒՆԱՄՅԱԿԸ

Սեղովականներն իրենց նալին ընտելացել էլին: Նրա յուրա-
բանչյուր անկյունը ծանոթ էր և հիշեցնում էր դրեյֆի վորևե
դեպքը: Ծովազնացները շատ լավ խմանում էլին իրենց նալի
պատմությունը: 1939 թ. դեկտեմբերի 5-ին նրանք Նչեցին իրենց
պանծալի նալի յերեսունամյակը, վորը սառցահատ նալի համար
գոյության վորք ժամանակամիջոց չէ: Այդ տարիները ընթաց-
քում սառցահատ շոգենալին ակոսել է շատ ծովեր, անցել է
տանյակ հաղար մղաններ և պայքարել է վորթորիկների ու սա-
ռուցների դեմ:

Նալն իջեցվել է ջուրը 1909 թ. Գլազգոյում (Հյուսիսային
Շոտլանդիա): Այն կառուցել են հատկապես Կանադայի ու Նյու-

Ճառնդրվեցին արհեստի սառուցներում նախարկելու համար: Անգլիացիներն այն կոչեցին «Բեռտիկ»—հնդկական այն ցեղի անունով, վոր մի ժամանակ ապրելիս է յեղել Նյու-Ճառնդրվեց կղզում և վոչնչացվել է յեկվոր—«քաղաքակրթիչները» ձեռքով:

Մինչև համաշխարհային իմպերիալիստական առաջին պատերազմը «Բեռտիկը» նախարկել է Կանադայի արևելյան արհեստի մոտ: Յերբ պետք յեղավ ապահովել դեպի Սպիտակ ծովի նավահանգիստները կատարվող նախարկութունը, ուր Անտանտն ուղարկում էր ռադմական բեռներ իր դաշնակից ցարական Ռուսաստանի համար, սառցահատ շոգենավը գնեց Ռուսաստանի միջխորութունը: Նա նախարկում էր Սպիտակ ծովում, փոխադրում էր ամեն տեսակ բեռներ, փոխադրանավերին ոգնում էր անցնելու սառուցների միջով:

Սառցահատ շոգենավն ստացավ նոր անուն—«Գ. Սեդովը»—ի հիշատակ խիզախ ուս բեռնախույզի:

Պանծալի լեյտենանտ Գեորգի Յակովլևիչ Սեդովը 1912 թվին խելահեղորեն համարձակ փորձ է կատարում «СВЯТОЙ ФОКА» անունով մոտորային սոսադաստանավով հանել Արկտիկայի ծայր հյուսիսում գտնվող յերկրներին և այնտեղից անցնել մինչև Հյուսիսային բևեռը:

Ազովի, ծովի ձկնորսի գավակ Գեորգի Սեդովը խիզախ հետադուր էր: Չնայած ցարական շինումնիկներին անթիվ խոչընդոտներին և ծաղր ու ծանակին նա կազմակերպեց ուսական առաջին եքսպեդիցիան դեպի Հյուսիսային բևեռ: Այս եքսպեդիցիան ստեղծվում է այն միջոցներով, վոր Սեդովը հավաքել էր մասնավոր անձերից և հարուստ հրատարակիչներից, վորոնք հույս ունեյին խիզախ լեյտենանտի հետ միասին բաժին ստանալ Հյուսիսային բևեռը նվաճողների փառքից...

1912 թ. մարտի 9-ին Գլխավոր հիդրոգրաֆիական վարչության պետին գրած զեկուցագրում շարադրելով դեպի Հյուսիսային բևեռն եքսպեդիցիա կազմակերպելու պլանը, Սեդովը գրում է.

«... Գլխավոր զեկավար խթանն անշուշտ հանդիսանում է ժողովրդական հպարտութունը և յերկրի պատվը... Ռուս մարդկանց մոտ Հյուսիսային բևեռը հայտնաբերվելու ջերմ ցանկություն յերեացել է դեռ Լոմոնոսովի ժամանակները և մինչև այժմ չի մարել: Ամուսնուհի կամենում է, վոր ինչ գնով ուզում է լինի Հյուսիսային բևեռը հայտնաբերվելու պատվը Նորվեգիային պատկանի: Նա կամենում է գնալ 1913 թվին, իսկ

մենք կգնանք այս տարի և ամբողջ աշխարհին ցույց կտանք, վոր ուսանելը ևս ընդունակ են այդ մեծագործությանը...»

«СВЯТОЙ ФОКА»-յի արշավանքը դեպի Պրանց-Իոսիֆի Յերկիրը տեղ յերկու տարի: Այստեղ կղզիներից մեկի փոքրիկ ծովախորշում, յերկրորդ ձմեռոցի ժամանակ եքսպեդիցիայի բոլոր մասնակիցներին, այդ թվում նաև Սեդովին, արագ դարձավ, վոր գառամյալ շխուռնան չի կարողանա ծանր սառուցների միջով ճանապարհ հարթել դեպի հյուսիս: Բայց Մեծ Յերկիր վերադառնալիս սպառնում էր նոր ծաղր ու ծանակ այն «լուսավորյալ գործիչներին» կողմից, վորոնք դեպի Հյուսիսային բևեռն եքսպեդիցիա կազմակերպելու նախազիծը ծաղրանքով էյին հանդիպում:

Յինգայով հիվանդ, յերկու ձմեռումների զբկանքներից ուժասպառ Սեդովը Լիննիկով և Պուստոշնի նախատիների հետ միասին շարժվեց դեպի բևեռ: Յերեք ծովազնացներն անցկացան միայն հարյուր մղոնից մի փոքր ավելի: Հիվանդութունը Սեդովին գետին գլորեց: Արդեն գառանցանքի մեջ, հիշողութունը կորցնելով, նա իր ուղեկիցներին կոչ էր անում ավելի ու ավելի հեռուն գնալ դեպի հյուսիս և վոչ մի դեպքում չնահանջել: Նավաստիները կատարեցին իրենց հրամանատարի կամքը. նրանք կանգ առան միայն այն ժամանակ, յերբ դադարեց բարախույզ ուս հայրենասերի ջերմ սիրտը: Պրանց-Իոսիֆի Յերկիր ամենահյուսիսային կղզու՝ Ռուդոլֆի կղզու ժայռոտ արին, նախատիներն իրենց հրամանատարի մարմինն իջեցրին շտապ քանդված դերեզմանը... Այդ 1914 թ. մարտին էր:

15 տարի անց, 1929 թ. արշակալարի ամայի արհեստի մոտեցավ խորհրդային սառցահատ շոգենավ «Գեորգի Սեդովը»: Նա ուղարկվել էր այստեղ կազմակերպելու աշխարհին ամենահյուսիսային բևեռային գիտական-հետազոտական կայանը Տիխայա ծովախորշում: Մինչդեռ բևեռայինները կայան էյին կառուցում, ծովազնացները նավը տարան ավելի ևս հյուսիս դեպի Ռուդոլֆի կղզին: Նրանք իզուր էյին վորոնում արին խիզախ ուս հետադուր զերեզմանը, այն մարդու, վորն իր կյանքը գոհեց ի փառս իր յերկրի: Գերեզմանը գտնել չհաջողվեց: Սառցադաշտից դուրս հոսող առուններից մեկի մոտ ծովազնացները հուշատակ կանգնեցրին...

Սառցահատ շոգենավ «Սեդովը» մասնակցել է պատասխանատու բազմաթիվ արկածիկ ուսերի: Ի թիվս այլ սառցահատ նավերի նա ապահովեց «կարայան ուղերայիաների» հաջողութունը, առաջնորդեց սիրելիական մեծ գետերի՝ Որի ու Յենիսե-

յի գետաբերանն արդյունաբերական ապրանքները ու մեքենաները բեռներով քարայրաններն ու հացահատիկի ու փայտի բեռներով հետ դարձող նավերը: Ամեն տարի ձմեռայն փերջում «Սեդովը» գնում էր Սպիտակ ծովի բուկը գրենլանդական ծովաչուն փորսալու համար:

1928 թ. «Սեդովը» ուղևորվեց հեռավոր արևմտիկ ուխտ: Հյուսիսում, Շպիցբերգենի և Ֆրանց-Իոսիֆի Յերկրի միջև աղետի հանդիպեց «Իտալիա» դերիժարով կատարվող խաղաղան ողային եքսպեդիցիան: Խորհրդային կառավարութունը նավեր ու ինքնաթիռներ ուղարկեց մարզկանց փրկելու համար: Դրանց թվում էր նաև «Սեդովը»:

Ծանր սառուցների մեջ ճանապարհ հարթելով, խորհրդային ծովագնացներն իդուր փորոնում էին մարզկանց: Բազմիցս ողային հետախուզութան էր գնում ինքնաթիռը...

«Իտալիայի» եկիպատի մեծ մասին փրկեցին «Կրասին» գծային սառցահատի ծովագնացները: Ողային եքսպեդիցիայի մնացած անդամները վոչնչացան: Անհետ կորալ խիզախ հետազոտիչ Ռուալ Ամունդսենը, վորը «Լատամ» ինքնաթիռով նետվեց փրկելու խաղաղան ողագնացներին:

Այս «Սեդովը» նավարկեց դեպի Ֆրանց-Իոսիֆ Յերկիրը՝ դեպի Տիխայա ծովախորշը և Ռուզովի կղզին: 1930 թ. «Սեդովի» վրա դեպի Հյուսիսային Յերկիրն էր գնում խորհրդային առաջին եքսպեդիցիան, մի յերկիր, վորն այն ժամանակ գետ բոլորովին չէր ուսումնասիրված: 1935 թ. «Սեդովը» դարձավ Արևմտիկ ինտախուռտի լողացող գիտական Ֆիլիալը Կարայան ծովում, վորն առաջվա հետազոտիչները կոչել են «սառուցի նկուղ»:

Ահա համառոտ կենսագրութունը փառապանծ նավի, վորի վրա խիզախ բեռային ծովագնացները պայքարում էին տարերքի դեմ սառցային դրեյֆի 812 որվա ընթացքում:

ՀԵՐՈՍԵՐԸ ՎԵՐԱԴԱՌՆՈՒՄ ԵՆ ՀԱՅՐԵՆԻՔ

1939 թ. սառուցների դրեյֆը «Սեդովին» քաշ ավեց հեռուն դեպի արևմուտք:

Յերկար հանգստութունից հետո դեկտեմբերի 3-ին նավի մոտ սկսվեց աորոսացում: Նավակողից վոչ հեռու սև ոճի նման սառուցի վրայով անցնում էր ձեղքվածքը: Այդ ձեղքվածքն անցավ հիզրոյդիական աշխատանքների համար կառուցված ձև

անակի վրայով: ձեղքվածքի լայնութունն աննշան էր՝ մոտ 10 սանտիմետր, բայց հսկա սառցադաշտը ճղվել էր: Քամու ուղղության և ուժի առաջին իսկ փոփոխության դեպքում կարող էր սկսվել սառուցի աորոսացում հենց նավակողի մոտ: Այդպես էլ յեղալ...

Միքանի որ անց դրեյֆի ռայոնը հասավ ցիկլոնը: Փոթորկանման քամին սառուցները դես ու գեն շարժեց: Փոքրիկ ձեղքը դարձավ լայն գետ: Այս սկսվեց սեղմումը: Սկսեց ջարդվել ջրային տարածութուններում գտնված սառուցը, սկսեցին իրար վրա կուտակվել հին սառուցի հսկայական կտորներ: Եկիպատը նորից սկսեց պատրաստվել պայքարի: Բայց... սառուցի ալիքը նավից միքանի մետր հեռավորության վրա կանգ առավ:

Մութը թույլ չէր տալիս դատել, թե սառուցը նավի շըրջակայքում ինչ դրության մեջ է: Ծովագնացները հետախուզության գնացին և հայտարեցին բազմաթիվ ջրային տարածութուններ և ձեղքեր:

«Սեդովը» այժմ դրեյֆում էր դեպի հարավ: Նա ընկել էր այն հզոր հոսանքի գոտին, վորը դեպի հարավ էր քշում նաև պայանինականների սառցադաշտը: Գրենլանդիայի ու Շպիցբերգենի միջև յեղած նեղուցով այդ հոսանքը դուրս էր հանում Հյուսիսային Սառուցյալ ուկիանոսի պակի սառուցները:

Այդ միջոցին սառուցների հարավային սահմանին մոտեցավ անվանի «Մուրմանեց» բոտը: Դեռ նոյեմբերի 18-ին այդ բոտը Մուրմանսկից դուրս յեկավ Գրենլանդական ծովը սառցային հետախուզության համար, իսկ դեկտեմբերի 4-ին համարյա 80-րդ գուգահեռականի մոտ հետադուտեց սառուցների սահմանը:

Դեկտեմբերի 15-ին ԽՍՀՄ կառավարության առաջադրանքով Մուրմանսկից «Սեդովին» ոգնելու համար դուրս յեկավ արևմտի նավատորմի Փլազմանական նավ, գծային սառցահատ «Իոսիֆ Ստալինը»: Եքսպեդիցիան գլխավորում էր Հյուսիսային ծովային ճանապարհների Գլխավոր վարչության պետ Խորհրդային Միության Հերոս Ի. Դ. Պապանինը: Նավը վարում էր Մ. Պ. Բելյուսովը:

Բարենցի ծովում «Իոսիֆ Ստալին» սառցահատը խիստ փոթորկի հանդիպեց: Նավի վրա էլին թափվում հսկայական ալիքներ: Այդ ծանր փորձությանը նավը փայլուն կերպով դիմացավ: Փոթորկի դեմ պայքարելու որերին եկիպատն աշխատում էր տախտակամածի վրա ալիքների անընդհատ հարվածների տակ: Չդեստն արագորեն սառուցով էր ծածկվում: Բոլորը ծածկվեցին

սառուցի հաստ շերտով: Մարդիկ այդ սառուցը պոկում եյին, ամբացնում եյին բեռները:

Դեկտեմբերի 22-ին սառցահատն անցավ Շպիցբերգների հարավային ծայրը և մտավ Գրենլանդական ծովը, իսկ յերկու որիչ հետո հասավ 80-րդ գուգահեռականին, վորտեղ հանդիպեց սառուցների:

Ճրագմանական նավը համեմատաբար հեշտ կերպով անցավ ևս 30 մղոն և կանդ առավ հյուսիսային լայնության 80 աստիճան 32 րոպեյի վրա: Մինչև «Սեդովի» մնում եր 84 մղոն: Մտկայն այդ ճանապարհին գտնվում եյին ծանր, համատարած սառուցներ, վորոնց հաստությունը կազմում եր 2—2½ մետր:

Սեղովականները պատրաստվում եյին դուրս գալ սառուցների գերությունից: Բոցման Բուտորինը կոմանդայի հետ միասին ամբացնում եր բեռները և տախտակամածի ամբողջ «տնտեսությունը»:

Մեխանիկներն ու մեքենավարները պատրաստվում եյին բացեցնելու նավի մեխանիզմները:

Դեկտեմբերի 21-ին «Սեդովի» եկիպաժը հանդիսավոր կերպով տոնեց Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչ Ստալինի ծննդյան վաթսուհամյակը: Եկիպաժը չտեսնված վողեւորությամբ վողջույնի հեռագիր ուղարկեց այն մարդուն, վորի հայրական հոգատարությունն ու ուշադրությունն զգում եր ամբողջ դրեյֆի ընթացքում:

Սառուցներն արդեն նավը դուրս եյին բերել Գրենլանդական ծովը: Դրեյֆի արագությունն որըստորե ավելանում եր: Քանի գնում այնքան ավելի եյին սառուցներն անհանգիստ շարժվում նավի շուրջը: Ավարիային բեռան մի մասը փոխադրվեց նավի վրա: Սառուցի վրա մնաց պարենի միայն ամսական պաշարը:

Դրեյֆի արագացումն արտահայտվում եր նաև դիտական աշխատանքների վրա: Այլևի դժվար դարձավ հիդրոլոգիական կայաններ վերցնելը: Չնայած մեքենայական բաժանմունքում և տախտակամածում յեղած աշխատանքի առատությանը, գիտական հետազոտությունները շարունակվում եյին: Միայն վերջին քրերը պետք յեղավ դադարեցնել մագնիսային դիտողությունները. նավի մոտ այդպիսիները կատարել չեր կարելի յերկաթի մեծ մասսաների մոտիկության պատճառով, իսկ 300—400 մետր հեռանալը սառուցների մշտական տեղաշարժի պայմաններում սխալոտ դործ եր:

«Սեդովի» վրա վերսկսվեց հնոցների աշխատանքը: Հնոցները

րը հանդիվել եյին դեռ 1938 թ. աշնանը, «Յերմակի» հեռանալուց հետո: Այժմ փոքր ռեանդակ կաթսայում շոգին բարձրացրին, և ծխի քուլաները դուրս պրծան «Սեդովի» խողովակներից: Միացրին շոգեջեռուցումը: Սառուցից ազատեցին կինդատոնները:

Նոր, 1940 թվականը սեղովականները դիմաւորեցին հյուսիսային լայնության 81 աստիճան 15 րոպեյի վրա: Յերկու որ հետո նրանք անցան 81-րդ գուգահեռականը և հունվարի 3-ին ժամը 14-ին, Պապանինի և Բելլոստովի հետ ուղիտյով կատարած հերթական խոսակցության ժամանակ կապիտան Բադիդինը հաղորդեց.

— Ձեզ տեսնում ենք հարավ-արևելքում: Լավ համոզվելու համար ավելի լավ կլիներ, վոր լուսարձակը յերկու-յերեք րոպեյով գեանդեք ուղղաձիգ կերպով:

Կապիտան Բելլոստովը պատասխանեց.

— Կոնստանտին Սերգեյևիչ, պետք է միայն առջ գնանք, հետ չպետք է դառնանք: Սառուցը շատ ծանր է, մեկ հարվածով անցնում եմ յերեք-չորս մետր, պառտակները սեպվում են սառուցի մեջ: Մի փոքր դեպի արևմուտք եմ վերցնում: Պրոժեկտորները կվառվեն:

15 ժամ 30 րոպեյին Բադիդինը հաղորդեց.

— Լուսարձակը յերևում է պարզ կերպով, միանգամայն պարզ, հարավ-արևելքում: Կես ժամ հետո կնախապատրաստենք մեր սեփական լուսավորությունը: Յանկամ հաջողություն:

«Սեդովը» միանգամայն մոտ եր:

Հարավային ուժեղ քամիները կասեցրին նավերի հանդիպումը: Յերեք որվա ընթացքում սառուցները, իսկ նրանց հետ նաև նավերը հետ չպարավեցին 28 մղոն դեպի հյուսիս: Բարձր լայնություններում յեղանակն անսպասելիորեն տաքացավ, սկսեց անձրև դալ: Այդպես է Արկտիկայի անհաստատությունը... Այն որը, յերբ 78-րդ գուգահեռականի վրա տերձոմետրը նչեց համարյա 2 աստիճան տաքություն, Մոսկվայում 35 աստիճան սառնամանիք եր:

Նավերի միջև յեղած տարածությունը հետզհետ կրճատվում եր: Հենց վոր սառուցների զանդվածում թեկուզ մի փոքր ձեղք եր բացվում, «Ի. Ստալին» սառցահատը վերսկսում եր իր շարժումը դեպի հեյոսական «Սեդովը»: Արկտիկ գծանալը ջարդուփչուր եր անում սառուցները, կոտրում եր սառցակապերը:

ճղում էր ստոցաղաշտերը, վորոնց մեջ առաջին հայացքից վորեկ թույլ տեղ գտնելը դժվար էր:

Սեղովականները պարզ տեսնում էին «Ի. Ստալինի» կրակները: Նրանք հուզմունքով էին հետևում այս հարագաա կրակներին: Այնտեղից, Ֆլազմանական նավի վրայից, Բազիզինի, Տրոֆիմովի, Պոլյանսկու հետ սաղիսյով հաճախ զրուցում էր Իվան Դմիտրիևիչ Պապանինը: Նա սրտամում էր, թե ինչպիսի անհամբերություն էր «Ի. Ստալինի» ծովագնացներն սպասում հանդիպման...

Սառուցները համառորեն դիմադրում էին ստոցահատի հարձակմանը: Նավը միքանի որ ստիպված էր անշարժ սպասել: Յերկու անգամ «Ի. Ստալինի» վրայից հետիտան պարտիաներ ուղևորվեցին ստոցային հետախուզություն: Դրանցից մեկը գլխավորում էր Պապանինը, մյուսը՝ Բերյուսովը: Հետադարձելով ըրջատող սառուցները, նրանք նավի համար անցք չգտան:

Միայն հունվարի 11-ին փոխվեց քամու ուղղությունը: Կատաղի, ուժգին նորզը սառուցները նորից քշեց դեպի հարավ, իրարից բաժանելով միացած ստոցաղաշտերը: Արդեն մյուս օրը սեղովականներն ինչ-վոր տեղ մոտերը լսեցին ծովի ալեկոծություն հաղմուկը. Գրենլանդական ծովի ալիքները խիտում էին սառուցների յեղերքին...

Նավի վրա սեղովականների մոտ աշխատանքը յետում էր: Ծովագնացները մաքրեցին տախտակամածը, ստուգեցին մեխանիզմներն ու նավիգացիոն գործիքները, կացարաններ պատրաստեցին «Ի. Ստալինի» այն ընկերների համար, վորոնք պետք է անցնեին նրանց նավի վրա: «Բոլորն այնքան տարված են աշխատանքով, վոր յես ստիպված յեղա հատուկ կարգով արգելել աշխատելու ավելի քան ութ ժամ»,—հայորդում էր իր սաղիսխոսակցություններից մեկում Բազիզինը:

Այսպես վրա հասավ 1940 թ. հունվարի 13-ի հիշատակելի օրը:

«Ի. Ստալինը» նեավեց գրոհելու սառուցի այն վերջին մղոնները, վոր նրան բաժանում էին «Սեղովից»: Չյուն էր գալիս: Բեևոային դիչերվա խախտում Ֆլազմանական ստոցահատի ծովագնացները տեսնում էին դրեյֆոդ նավի մեկ սաստկացող, մեկ նորից մարող կրակները: Կեսորի մոտ արդեն կարելի յեք տարբերել «Սեղովի» կոնտուրները: Յերկինք թոան հրթիռները և ծովային հին արդիցիայով ստոցահատի կոմանդան սուլոցներով վողջունեց իր ընկեր հերոսներին, վորոնք պատվով ու փառքով

անցկացրին ստալինյան մեծ դրոշն առասպելական դրեյֆի բոլոր փորձությունների միջով:

12 ժամ 07 րոպեյին նավերը միացան:

— Կեցցե՛ մեծ ընկեր Ստալինը: Կեցցե՛ հայրենիքը:—Լավում էին ուրախ բացականչություններ «Սեղովի» վրայից:

— Կեցցե՛ մեր հարագաա, սիրելի Իոսեֆ Վլասարիտնովիչ Ստալինը—բացականչեց Պապանինը:

Արկիտիայի լախարձակություններում յերկար ժամանակ թնդում էր հզոր «ուսան»:

«Ի. Ստալինի» ծովագնացները գրկարաց ընդունեցին հայրենիքի 15 արիասիրա գավակներին, վորոնք բարձրացել էին նավի վրա: Պապանինը բաց արավ թոուցիկ միտինգ: Արտահայտելով ամբողջ յերկրի զգացմունքները, նա վողջունեց թանգագին բարեկամներին, խոսում էր խորհրդային ժողովրդի փառքի մասին, այդ յերկրի յերեկի հայրենասերների մասին, Լենինի—Ստալինի մեծ կուսակցության հաղթանակների մասին: Ապա հանդես յեկավ Բազիզինը: Նա սրտագին շնորհակալություն հայտնեց հայրենիքին, կուսակցությունը, կառավարությունը, ընկեր Ստալինին:

Ֆլազմանական նավի վրայից Մոսկվա, Կրեմլ հեռագրեր ուղարկվեցին:

«ՄՈՍԿՎԱ, ՀՄՄԿ(Բ)Կ ԿԵՆՏԿՈՄ—ԸՆԿԵՐ ՄՏԱԼԻՆԻՆ ԽՍՀՄ ԺԿԽ—ԸՆԿԵՐ ՄՈՂՈՏՈՎԻՆ

ԳՐԵՆԱԿԱԿԱՆ ԾՈՎԻ ՍԱՌԻՑՆԵՐԻՅ «ԳԵՈՐԳԻ ՍԵՂՈՎ»
ԳՐԵՅՅՈՂ ՍԱՌՅԱԼԱՏ ՇՈԳԵՆԱՎԸ ԳՈՒՐՄ ԲԵՐԵԼՈՒ ՎԵՐԱԲԵՅԱԼ
ՉԵՐ ԱՌԱՋԱԳՐԱՆՔԻ ԱՌԱՋԻՆ ՄԱՍԸ ԿԱՏԱՐՎԱԾ Ե: 1940 Թ. ՀՈՒՆՎԱՐԻ 13-ԻՆ 12 ԺԱՄ 07 ԲՈՊԵՅԻՆ «Ի. ՄՏԱԼԻՆ» ՍԱՌՅԱԼԱՏԸ ՄՈՂՈՏՈՎ «ԳԵՈՐԳԻ ՍԵՂՈՎ» ՍԱՌՅԱԼԱՏ ՇՈԳԵՆԱՎԻ ՇՈԳԵՆԱՎԻ ԲՈՂՈՐ ԱՆԳԱՄՆԵՐՆ ԱՌՈՂՋ ԵՆ: ԱՆՅԵԼ ԵՄ ԱՌԱՋԱԳՐԱՆՔԻ ՅԵՐԿՐՈՐԳ ՄԱՍԻ ԿԱՏԱՐՄԱՆԸ:

ԽՍՀՄ ԺԿԽ-ԻՆ ԿԻԿ ՀՅՈՒՄԻԱՅԻՆ ԾՈՎԱՅԻՆ ԶԱՌԱՎԱՐԻԻ ԳԻԽԱՎՈՐ ՎՊԱՐՋՈՒԹՅԱՆ ԱԿՏԱ Ի. ՊԱՊԱՆԻՆ»:

«Մոսկվա, Կրեմլ,

ԸՆԿԵՐ ՄՏԱԼԻՆԻՆ

ԱՅՍՈՐ, ՀՈՒՆՎԱՐԻ 13-ԻՆ. 12 ԺԱՄ 07 ԲՈՊԵՅԻՆ ԱՐԿՏԻԿ ՆԱՎԱՏՈՐՄԻ ՖԼԱԳՄԱՆ ՍԱՌՅԱԼԱՏ «ԻՌՄԻՖ ՄՏԱԼԻՆԸ». ԿԱՏԱՐԵԼՈՎ ԿՈՒՍԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՅԵՎ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱԳՐԱՆՔԸ, ՄՈՂՈՏՈՎ ՄԵՐ ՆԱՎԻՆ: «ՍԵՂՈՎ» 812 ՈՐ ՏԵՎՈՂ ԳՐԵՅՅԻՆ ԱՎԱՐՏՎԵՅ:

Ընկերներ Ստալինին և Մոլոտովին ուղարկած պատասխան հե-
ռագրում «Ի. Ստալին» սառցահատի եքսպեդիցիայի անձնակազմի
անունից Ի. Գ. Պապանինը և Մ. Պ. Բելուսովը գրում եյին.

«...Արևիկի դժանգով, խորհրդային սառցահատ նավատոր-
մի Ֆլագմանի կոլեկտիվը հալաստիացնում է ձեզ, ժողովուրդ-
ների առաջնորդին և խորհրդային կառավարութեան գլխին, վար
նա պատրաստ է հետագա մարտերի մեր մեծ հայրենիքի սառցա-
յին սահմաններում, պատրաստ է կատարելու ձեր ամեն մի
առաջադրանքը, ամեն տեսակ աշխատանքի կենտրոնական Բե-
ռային ավազանի օվկիանոսյան և ծովային լայնարձակութուն-
ներում»:

Ավարտելով նավային բոլոր աշխատանքները, մեխանիկմանե-
րի գննութունը ամբիս փոխադրումը, «Ի. Ստալին» սառցա-
հատը և «Սեդով» սառցահատ շոգենավը շարժվեցին դեպի հայ-
րենի ափերը:

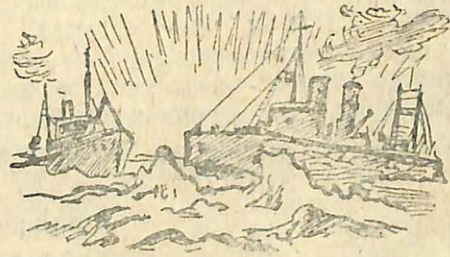
Իվան Դմիտրիևիչը Պապանինը պարզ, բայց հուզիչ խոսքե-
րով հաղորդեց այն մասին, թե ինչպես առանհինգ հերոսները
թողին այն ուսյունը, վորտեղ վերջացավ նրանց դրեյֆը...

«Սեդովի» եկիպաժը լիակատար կազմով, կապիտան Բադի-
զինի գլխավորութեամբ, իջավ սառույցի վրա: Ծովադնացիները
կրում եյին կարմիր դրոշ, վորի վրա խոշոր տառերով գրված էր
ՍՏԱԼԻՆ: Ավելի ցած ցույց են տրված «Սեդովի» վերջին կայանի
կոորդինատները և այն ժամանակակիցը, վորոնք նշում են խոր-
հրդային պանծալի նավի անորինակ դրեյֆի սկիզբն ու վերջը:

1937 ԹՎԱԿԱՆԻ ՀՈԿՏԵՄԲԵՐԻ 23—1940 Թ. ՀՈՒՆՎԱՐԻ 13

Սեդովականները կանգնեցին բարձր ռուպակի մոտ: Բադի-
զինը կանգնեցրեց դրոշը: Կարմիր քաթանը թոթոաց ցուրտ քա-
մուց: Հնչեց սալուտը:

... Նավերը գնացին դեպի հարավ:
Հերոսները վերադառնում են հայրենիք:



ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

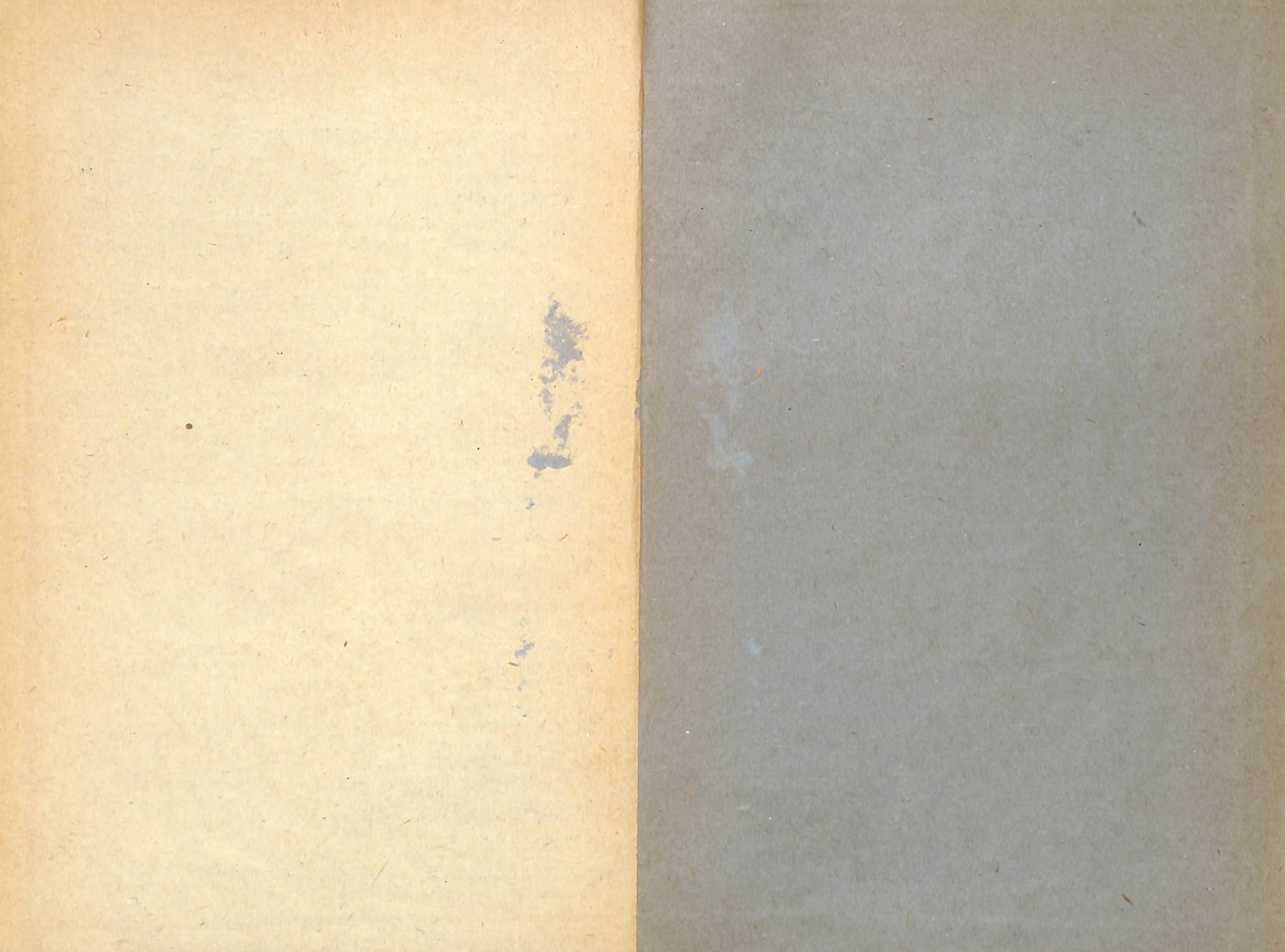
62

ՍՏԱԼԻՆԻ ԱՆՈՒՆՈՎ

Խորհրդային Միության հերոս Պ. Ծիրըզի մերածական հոդվածը	3
ՏԻԶ ՈՐ ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ ԱՐԿՏԻԿԱՅՈՒՄ	18
Սեդովականների սիրազործութեանը	22
Սառույցների գերութեան մեջ	29
Նոր-Սիբիրական կղզիներից դեպի հյուսիս	32
Թուրք դեպի բարավանը	35
Գրեյֆու նավի կապիտանը	41
«Սեդովը» մոտ է մենակ	45
«Յերմակից» յեկած վեցը	52
Մեկ տարի դրեյֆի մեջ	56
Բեկետային յերկրորդ գեղերը	61
«Նավի վրա ամեն ինչ բարեհաջող է»	67
Ութսունվեցերորդ զուգահեռականից այն կողմը	72
Վերջին ձմեռը	77
Նավի յերեսունամյակը	80
Հերոսները վերադառնում են հայրենիք	

Թարգմ. Մ. Հովհաննիսյան
Խմբ. Ս. Հակոբյան
Տեխն. խմբ. Ս. Խաչատրյան
Սրբազրիչ Լ. Հակոբյան
Կոնտրոլ սրբազրիչ Լ. Արովյան

Գլավիտի լիազոր վ. 1137 հրատ. № 808
Պատվեր № 99, տիրած 5000
Թղթի չափսը 60×92¹/₁₆ (38.400 տպ. նիշ 1 տպ. մամուլում)
5³/₄ տպ. մամուլ 2¹/₈ թերթ թուղթի
Հանձնվել է արտադրութեան 13 III 1940 թ.
Ստորագրվել է տպագրելու 8 IV 1940 թ.
Գինը 1 ո.
Քաղաքական գրականութեան պետական հրատարակչութեան
տպարան, Յերևան, Ալլահվերդյան № 65



Հայաստանի Ազգային գրադարան



NL0427979

2050

21690