



**С**вет. Ослепительно яркий свет резанул по глазам, едва я откинул брезентовый полог, закрывающий входную дверь самолета. «Да, про очки точно не пошутили», – мелькнуло в голове, а рука уже достала этот необходимый предмет из кармана и водрузила его на нос. Сухой, чистый морозный воздух приятно освежил лицо. До поверхности шестого континента осталось 2,5 метра самолетного трапа.

Шесть часов назад, поздним вечером, в международном аэропорту Кейптауна наша группа поднялась на борт грузового работяги ИЛ-76, дооборудованного для перевозки участников антарктического проекта «Дромлан». Скромность военно-

транспортного комфорта скрашивалась установкой пассажирских кресел и туалетных кабин, непрерывной работой бортовых кипятильников и демонстрацией антарктических фильмов ВВС (Би-Би-Си) на большом экране, повешенном на переборке гермокабины. Вдоль бортов были натянута флаги стран-участников проекта, отдельный флаг ГосНИИГА, огромные фотографии с антарктического аэродрома с автографами участников полета и членов экипажа. Телекамера, установленная в кабине штурмана Евгения Пушкина, передает на проектор кадры отрыва от взлетной полосы, мелькают огни, на экране – чернота. Это водное пространство протяженностью 4200 километ-

ров на стыке Атлантического и Индийского океанов. Летим строго на юг.

Взлетное возбуждение спало, полярники дремлют, знакомые тихо переговариваются, хотя за гулом турбин сложно разобрать отдельные слова и фразы. Большинство «пассажиров» – сезонники, то есть те, кто будет работать в Антарктиде с ноября по февраль. Это местное лето. Есть и зимовщики. Их командировка растянется на полтора года. Наша группа, пять человек, сидит компактно в конце пассажирской части салона. Мы на пути к Кейптауну уже успели со всеми перезнакомиться и представиться. К нам относятся с интересом – в случае удачного дебюта мы сможем существенно раз-

вязать зимовщикам руки в плане снабжения станции «Восток» топливом.

Многие полярники, работавшие на дрейфующих станциях СП, помнят, как им на парашютах сбрасывали технику, топливо, продукты. Помнят прыжок в полярную ночь нашего специалиста Саши Романова, который на месте разбирался в причинах нештатной работы парашютных систем. Помнят, что еще в самом начале освоения Антарктиды пытались применить парашюты для сброса топлива для тракторных поездов (1957). Попытка не удалась: парашюты рвались и бочки уходили в снег на такую глубину, что извлечь их было нереально. В конце концов приспособились сбрасывать бочки по одной через дверь с высоты 5-10 метров, при этом были свои хитрости – сбросить надо было строго определенным толчком, иначе бочка либо разбивалась о снег, либо подпрыгивала так, что доставала до самолета. Редкий современный летчик оценит такой юмор: «Лечу на высоте пяти метров, бочка подпрыгивает со снега и бьет по хвосту...» Да и бросать нам надо будет не 7-8 бочек, а в двадцать раз больше. Иначе нет смысла гонять тяжелый ИЛ-76 через всю Антарктиду до станции «Восток».

В начале девяностых годов на «Восток» сбросили 4 тяжелых армейских платформы с топливом, подготовленные в Кейптауне, но сейчас такой вариант неприемлем экономически: эти платформы со своими парашютами стоят немислимо дорого, да и лишний полет из Кейптауна влетит в копеечку. Так что условие простое – вся подготовка к сбросу пройдет на льду аэродрома станции «Новолазаревская». Топливо туда уже доставлено (керосин для самолетов и солярка для дизелей), бочки заправлены, палатки стоят.

Повара летят с нами. За время стоянки в Кейптауне они доказали, что способны накормить всех быстро, вкусно и почти из подножного корма. Настоящие мастера своего дела. Придется на них равняться, чтоб выглядеть достойно. Нас вполне серьезно спрашивают, сколько бочек мы планируем «на разбой» (по договору будет оплачен только доставленный груз), и озабоченно качают головой – нынче такие трудности с экологией. Убирай потом растекшуюся солярку или керосин. «Восток» находится на высоте 3500 метров над уровнем океана, но давление и состав воздуха на этой станции как на высоте 5000 метров, так что любая физическая работа там тяжела. Даже если забыть, что на «Востоке» летом всего минус 50 градусов Цельсия. Мы тоже все взведены: подготовительная работа проведена громадная, масса тренировок и экспериментов, но это все не Антарктида, и совпадут ли наши расчеты и допущения с практикой?

Единственно, в чем нет сомнений – это состав коллектива. На 5 человек – 3 звания мастера парашютного спорта, 5 званий инструкторов по десантированию, 2 высших десантных училища, 2 академии, 10 подрывов на танковых минах, ну и более 12000 прыжков. Все прошли службу в ВДВ. В активе более 180000 тонн грузов, сброшенных в Африке и Арктике. Летит звездный состав, как выразился любимец фирмы Леша Смирнов по кличке Недоеденный, человек отчаянной храбрости: на дрейфующей станции СП кинулся спасать товарища с алюминиевой миской в руках (ничего больше под рукой не было), на которого напал взрослый белый медведь. Леше это стоило порванного живота, скальпа и съеденных пальцев

рук; медведю – жизни. Радист без пальцев... Спасибо медикам: что смогли – восстановили, что не смогли – переставили с ноги. Так что теперь он смело спорит, что поковыряет в носу пальцем ноги. Леше не хватило места в группе, и он, грустя и тоскуя, остался в Москве.

...Прилетели в 5.30 по местному времени. Светло как днем, впрочем, в это время года стоят полярные дни. Началась разгрузка. Самолет набит грузом, как мешок Деда Мороза подарками, под потолок. Открыта пятиметровая рампа, внизу – интернациональная бригада: норвежцы, немцы, японцы, индусы, русские. Груз в Кейптауне укладывался по закону максимальной вместимости: есть свободный кусочек места – засунь туда что-нибудь. С рампы груз подается в руки встречающих, а потом на льду он сортируется по станциям. Озабоченные руководители и хозяйственники сверяют списки – любая потерянная или забытая вещь может стать проблемой.

Наше десантное оборудование, поддоны, амортизация, парашюты лежат компактно – мы сами загрузили все еще в Домодедово. Правда, по ним побежали грузчики в Кейптауне, да и при разгрузке с ними не особенно церемонятся, но, слава богу, ничего не потеряно, не сломано, не забыто. Подгоняются саниволокуши, и все развозится по своим местам: парашюты – в ангар, поддоны и амортизацию – к палаткам, бруссы – к швартовочной площадке.

Грузовая кабина самолета по мере опустошения охлаждается; ветер не сильный, но уже достает через летный костюм. Хорошо, что дверь самолета закрыта брезентом – в носовой части

можно перехватить чашку кофе и бутерброд, погреться. Наконец часа через четыре последний груз выгружен на лед, самолет закрыт, можно спокойно осмотреться, устраивать жилье, знакомиться с организацией быта. Хозяева аэродрома поставили для нас палатку ярко-красного цвета. Внутри шесть раскладушек, спальные мешки, умывальник. Снаружи – тепловая пушка и камина с соляжкой. Короткий инструктаж по пользованию бытовой техникой, раздача антарктических комбинезонов и обуви. За месяц до отлета мы сообщили свои размеры, в реальности комбинезоны двух размеров: большие и очень большие, а обувь, понятно, одного – очень большого. Комбинезоны на вид очень тонкие, однако работать в них оказалось очень удобно и тепло. Я с гордостью смотрю на большую круглую эмблему на своем комбесе – контур Антарктиды и надпись «РАЭ», то есть Российская антарктическая экспедиция. О таком можно было только мечтать.

Жизнь прозаичнее и суровей – на станции «Восток» осталось мало топлива, основные генераторы и потребители мощности выключены, все зимовщики перебрались жить в каюткомпанию, отапливаются капельницей. Тракторный поезд доставит туда топливо месяца через два, на это время надо забросить на станцию соляжку для работы и жизни; керосин – принимать и отправлять канадский «Баслер» (ДС-3 с турбовинтовыми двигателями, спутниковой навигацией и лыжами). Без этого жизнь станции замрет.

К нам в палатку приходит зна-

комиться начальник аэродрома – двухметровый полярник Коля Пинягин, бывший морпех: на «Востоке» зимуют его товарищи, и он хочет знать, что он может сделать для того, чтобы мы справились со своей задачей. Простота мысли, незамысловатость её изложения, а также его внешний вид – промасленный комбинезон, выдавшие виды валенки, бордовые обветренные

формы будут приземляться со скоростью 13-14 метров в секунду. Как прыжок с пятого этажа на асфальт. Все это было проверено на копровых испытаниях, но червячок сомнений остается. Толщина снега в том месте достигала 40 метров, и в дальнейшем амортизацию сократили до двух слоев.

Работа спорится, солнце в зените. Начинает пощипывать кожу на носу и щеках. Кисти рук от мороза и солнца быстро краснеют, при этом тепло, все сняли куртки. Курорт. В Москве в день отлета мы мерзли сильнее. Стопки фанерных заготовок быстро уменьшаются, а гора собранных поддонов растет. Оптимизм прирастает с каждым собранным поддоном, которые отвозят на перрон аэродрома и выставляют в две шеренги на специально заготовленные брусы. Первый этап подготовки окончен.

После ужина погода начинает портиться. Вольтад (горный массив) «закурился», над ним появилась дымка. Натекают облака, поднимается ветер. Воздух наполняется снежной пылью, видимость уменьшается с каж-

дой минутой. Андрей Сметаников выскочил из палатки, сфотографировался на фоне вездехода. Это крайний снимок, никто не хочет рисковать аппаратурой – оптика сразу забивается снежной пылью. Гудит тепловая пушка на улице, хлопают стенки и крыша палатки, люди дремлют в своих спальных мешках. Не покидает уверенность, что те, кто ставил палатку, знают свое дело. С этой мыслью засыпаю спокойно.



...А я сижу  
на самой краешке земли

руки и лицо – выглядят очень убедительно. Надо отметить, что все им обещанное было сделано точно и вовремя.

Пора браться за работу. Разбиваемся на пары и прямо за палаткой, чтоб защититься от ветра, начинаем собирать поддоны. На всякий случай ставим четыре слоя амортизации – даже при приземлении на чистый лед бочки не лопнут. По нашим расчетам, в условиях «Востока» плат-

Просыпаемся утром под уже привычное хлопанье. Стенки и потолок палатки ходят ходуном, по полу перекатываются волны. Надо идти на завтрак. В кают-компаниях можно узнать прогноз. Выходим из палатки всей группой. Видимость – вытянутая рука, ботинки разглядеть практически невозможно. Ни на Алтае, ни в Мурманске, где прошло детство, ничего подобного я не видел. Здесь это называется коротко и емко – дульник. Идем вдоль строя палаток и сразу же начинаем падать: за ночь между ними и далее по ветру выросли крутые сугробы метровой высоты. Плотность снега такова, что обувь не оставляет на нем следов, а видимость не позволяет его заметить – так и идешь, пока не упруешься в снежную стену.

В кают-компаниях (большой палатке) свежо, тихо и пусто. Ветер не располагает к прогулкам, и у кого в жилище есть запасы продуктов, могут не выходить наружу сутками. В следующей экспедиции мы и сами дважды ждали, когда откопают наш зеленый дом, который за ночь заносило с крыши. Главное, чтоб работала дизеля, тогда будет свет, тепло, связь.

У повара Димы все готово, как обычно, вкусно и много. Это чуть скрашивает сообщение, что ветер стихнет, видимо, через сутки. На соседней немецкой станции «Неймаер» мощные компьютеры и отличные метеопрограммы, их прогнозам все доверяют (и они сбываются на 97 процентов). Сутки прошли в ожидании, но смена погоды произошла, пока мы спали.

Следующее утро обрадовало штилем, морозом минус 20 градусов, чистым небом, ярким солнцем и начисто занесенными поддонами. Первую половину дня откапывали их, сломали лопаты, но, если бы не Коля Пиня-

гин с бульдозером, успех мог быть маловероятен. А так после обеда подтянулась первая волокуша с бочками, и можно было начинать их установку. Вот здесь и случился первый серьезный сбой: проверка показала, что часть крышек заливных горловин текут. Крайне неприятный момент, ведь бочки после приземления почти наверняка лягут набок, искать потом виноватых – дело неблагоприятное и не укрепляющее хорошие отношения в будущем. Срочно со старых бочек снимаются уплотнения, каждая бочка проверяется на протечку. Все это не облегчает и не ускоряет работу, но рисковать качеством никому не охота.

Наша ударная сила, Саша Щеголев и Саша Глазков, кантуют каждую емкость и, убедившись, что она не течет, устанавливают их по четыре штуки на каждый поддон. Сверху накрывают фанерной крышкой, охватывают со всех сторон швартовочными лентами, которые затягиваются до струнного звона. После этого делается невиданное ранее – на крышку ставятся еще две бочки, которые в свою очередь швартуются к поддону. Никто до этого не повышал таким образом грузку самолета в полтора раза, максимально используя возможности самолета. Но не гонять же через Антарктиду недогруженный самолет, зная, каким трудом достается на «Востоке» каждая бочка.

Прочность и количество швартовочных лент увеличены: при раскрытии куполов парашютов перегрузка может достигнуть 6-7 единица плюс угловое ускорения. Тут не до шуток!

Погода нам благоприятствует, взаимодействие в группе идеальное, работа спорится. Двумя стройными шеренгами выстраиваются зеленые бочки «ВР». Приходят полярники-

японцы, предлагают помощь. Они кровно заинтересованы в нашем успехе: их вылет на «Баслере» через «Восток» будет возможен только после доставки туда керосина для дозаправки. Еще сутки работы, и Андрей Сметанников докладывает в Кейптаун о готовности к полету. В ответ Алексей Турчин предлагает взять еще сутки на «вылизывание» груза. Ну что, можно будет сделать короткий отдых перед полетом, съездить на станцию в баню. Это правильно.

ИЛ-76 приходит на «Новолазаревскую», как обычно, рано, в 5.30 (самое благоприятное время). Накануне механики аэродрома весь день укатывали полосу, чтобы обеспечить необходимую плотность покрытия и коэффициент сцепления. Весь аэродром живет ожиданием момента посадки, но у нашей группы четкие указания – спать; до завтрака никаких работ. По графику после завтрака – установка десантного оборудования в грузовой кабине самолета, затем загрузка поддонов с бочками, установка парашютов, контрольный осмотр.

Все идет по плану. Оборудование подошло к швартовочным узлам на полу самолета как влитое. Экипаж самолета помогает крепить ролики, стыковать направляющие. Молодцы. А дальше нам просто повезло. За рычаги погрузчика сел Миша Романов и начал укладывать на рампу полторатонные поддоны, будто патроны в обойму. Нам остается только обметать их от остатков снега и закатывать в исходное положение. Грустно смотреть, как редекот стройные шеренги бочек на швартовочной площадке, за неделю мы уже привыкли к ним, как к пейзажу.

В 0.00 часов прибыл летный экипаж. Короткий инструктаж пе-

ред вылетом провел командир – Герой России Рубен Есяян. Готовность, меры безопасности, связь, сигналы, взаимодействие. Все много раз обговорено, поэтому большинство ответов односложные: да, нет. Последний вопрос о погоде. Мы гарантируем, что при ветре до 7 метров в секунду ничего не повредится, но кто будет отвечать за возврат, если будет больше? Или за разбитые бочки, если все-таки при этом выполнить сброс. Нам с Рубеном уже приходилось возвращаться с Северного полюса на грузе самолета. Все понимают, что, если сбросить груз и ветер его разобьет, повторный полет будет делать не с чем. Ветер сейчас на «Востоке» предельный: 7 метров в секунду. Надо принимать решение. «Летим», – говорит Андрей. «Летим», – соглашается Рубен и обещает весь полет контролировать ветер. Все расходятся по своим рабочим местам.

Закрываются двери, запущены двигатели, ИЛ трогается с места.

Хотя самолет до предела перегружен, взлетели легко: правильно выбрано время взлета, отрыв произошел на пробеге 2400 метров. Мы просим оператора включить полный свет в грузовой кабине и начинаем контрольный осмотр. Две пары специалистов независимо друг от друга всматриваются в каждую деталь. Через полтора часа подводим итог – ни одного серьезного замечания. Смотрю на часы: до сброса еще полтора часа. Операторы

уже вскипятили воду, приготовили ужин (или ранний завтрак?). В кабине тишина и покой, насколько это может быть на ИЛе. Свет приглушен, в глубь кабины никто ходить не должен: все оборудование уже настроено на сброс.

До сброса полчаса. Рубен спускается в грузовую кабину: «На «Востоке» ветер девять метров в секунду, что будем делать?» Андрей смотрит на меня. «Там снег, торосов нет, можно бросать», – высказываю я свое мнение. «Согласен, бросаем», – принимает решение Андрей. «Ну

на СП знаю, что адреналина будет столько, что холод не заметишь, замерзнут только кисти рук и лицо. И еще: в момент открытия ramпы по кабине пролетит волна пыли – без очков лучше не работать.

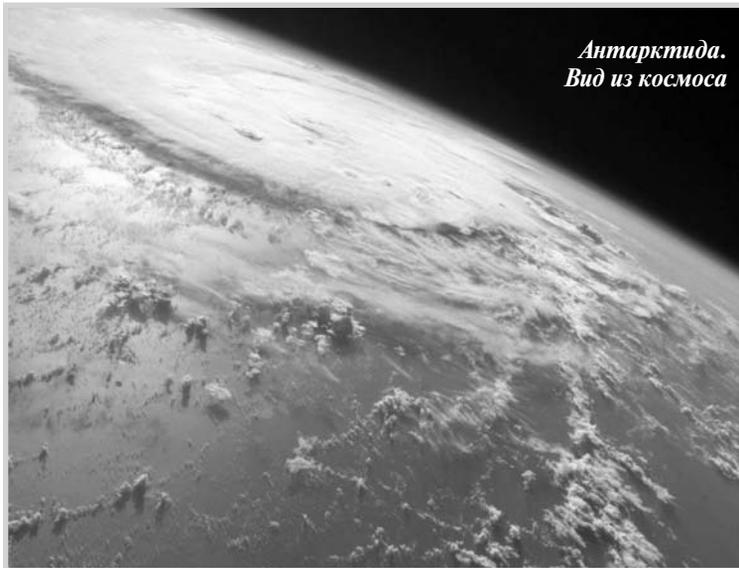
Прощаемся с оператором, он остается на связи возле пилотской кабины, идем на ramпу и освобождаем первые 4 поддона от страховочных цепей. «С Богом», – напутствует Андрей и забирается на бимс левого борта за сетку. До конца десантирования он уже не выйдет оттуда. Про

кадры, снятые с этой точки, корреспондент в телерепортаже воскликнет: «Откуда снято?»

Щеголев встает на правый борт, Глазков – на левый. Каждый из них в обычной обстановке самостоятельно руководит всем расчетом, и использовать их на рядовых местах – роскошь. Занимаю место за спиной Саши Щеголева: отсюда можно будет

контролировать и подстраховывать обоих.

По СПУ Рубен запрашивает готовность кабины к работе. Докладываем, что все готово, и внимательно вслушиваемся в голоса. Все идет по плану. Самолет ощутимо замедляет скорость полета – в момент десантирования она будет находиться в пределах 290-300 километров в час. До точки сброса – 7 километров. Команда: «Открыть ramпу». Сразу гаснет основное освещение в кабине, загорается красное. Вот ramпа с 4 поддонами медленно



Антарктида.  
Вид из космоса

и хорошо, тогда работаем по схеме, – подводит итог Рубен. – Готовимся к работе».

Дверь пилотской кабины закрывается герметично. Сейчас начнется снижение до высоты сброса, это примерно 4200 метров, грузовая кабина будет разгерметизирована, а в пилотской сохранится нормальное давление. Проверяем еще раз кислородные приборы, маски, перчатки. Работать будем рядом с открытым люком, а за бортом сейчас минус 50. По опыту десантирования

опускается в горизонтальное положение, и тут же, в считанные секунды, гермоперегородка поднимается вверх, открывая путь яркому белому свету.

В наушниках раздается отсчет штурмана Пушкиова: «Пять километров, четыре километра, три километра», – каждый рубеж сопровождается жестами руки для Андрея (он ведет съемку). «Два километра», – Щеголев и Глазков берут в руки пусковые шнуры и выбирают их слабины. Больше предварительных команд не будет. «Режим», – бортиженер Сергей Ерастов добавляет обороты двигателям, Рубен задирает нос самолета, горизонт в проеме люка пропал, под нами станция «Восток». «Сброс», – Саша Глазков дергает пусковой шнур, первый поддон с бочками резво катится к обрезу рампы, за ним трогается второй, через секунду, убедившись, что поддоны левого борта пошли, дергает шнур Саша Щеголев. А у первых сброшенных уже наполняются парашюты. Ура! Все получилось!

Глазами провожаем груз до льда. Самолет переходит в гори-

зонтальный полет, круг займет минут 7-8. Снимаем страховочные цепи со второй группы поддонов, проверяем состояние пусковых замков. Теперь надо подышать из баллона, провентилировать легкие, насытить кровь кислородом. Высота больше четырех километров, а кислорода – как на пяти с половиной. Нормальный человек, сидя в барокамере, спокойно выдерживает на такой высоте 30 минут. Но мы-то не сидим, активно двигаемся под нагрузкой, и пламенные моторы работают сейчас, как мощные насосы. Опасно другое: теряющий без кислорода сознание никогда не замечает этого. Не театр, никаких предупредительных звонков нет. Как выключатель в комнате: было светло, стало темно, потом снова светло

– только на лице кислородная маска, надетая товарищем. Поэтому гоню в легкие 100-процентный кислород не стесняясь и смотрю за ребятами.

Цикл десантирования повторяется. За борт уходят 8 поддонов, но мне кажется, что не все купола наполнились. Толкаю в плечо Щеголева: «Видел?» «Видел», – кивок. Больше обсуждать некогда, начинается самое тяжелое. Надо перекачать на освободившееся место по очереди 16 поддонов. Действия эти отработаны до автоматизма, но Антарктида преподносит сюрприз. Очередной поддон у Глазкова не желает трогаться с места. Саша упирается, бьет по замку – эффект нулевой. Бегу к нему на помощь. Наваливаемся на бочки вдвоем, поддон срывается с

### *Лестница в небо. Фото Антона Чекалина.*

*Антарктида, станция Новолазаревская, оазис Ширмахера.  
Водозаборный колодец, вытопленный прямо в леднике  
глубиной 5 метров.*

*Свет, проходя через толщу вековых льдов,  
насыщается синевой, и лед буквально светится,  
создавая такие невероятные эффекты.*



места и резво катится по роликам. Мы успеваем затормозить поддон перекаточной лентой, докатываем его до замка. Проверяем замки, докладываем Рубену о готовности. «Отлично, – слышим спокойный голос командира, – заходим на боевой». Цикл повторяется еще дважды, и вот за бортом раскрывается парашют крайнего поддона. Дело сделано! Рубен закрывает рампу и по своей привычке выполняет над сброшенным грузом контрольный проход с помахиванием крыльями.

Никто из нас не бежит к иллюминаторам, Андрей вылезает из-за сетки, мы обнимаемся и жмем друг другу руки: видели своими глазами и понимаем, что все в порядке. Пустой самолет резво набирает высоту, дышать с каждой секундой становится легче: кабина загерметизирована и давление начинает приходить в норму. Бортоператор Саша извлекает из тайника заначку – неистребимого «Джонни Уокера». Первый тост – за успех. Начинается обсуждение сделанного. Все заметили ненормальную работу нескольких парашютов и заклинивший поддон. Причина заклинивания нашлась сразу – ледяные потеки на полу: когда грузили самолет, на это место

попал снег; пока ждали вылет, он растаял, в полете вода замерзла, и поддон просто примерз к роликам.

С парашютами удалось разобраться намного позднее, но и в этом случае виноватой оказалась влажность – парашюты заледенели в своих упаковках. В ангаре, где хранились парашюты, был организован ремонт снегоходов и тепловых пушек – на антарктическом аэродроме с помещениями сложно, ну а где ремонт, там обогрев, где обогрев – там влага. Все это и многое другое было учтено при организации следующих экспедиций.

За три часа полета до «Новолазаревской» успели демонтировать оборудование, даже по часику вздремнуть. Посадка. Пустой самолет легко касается льда, взревели реверсы двигателей, самолет резво тормозит, сворачивает на перрон. На перроне собрался весь свободный персонал аэродрома: им уже сообщили по спутнику с «Востока», что весь груз в сохранности, благодарны за подарки. Все счастливы: за семь часов сделано то, что обычно занимает от трех до пяти месяцев. Сделано без обморожений, без брошенных тягачей и баков, без ремон-

та на ходу, без порванных гусениц. «Восток» продолжает работу в обычном режиме.

Теперь – завтрак, отдых, поездка на станцию в оазис Ширмахера. На станции уже натоплена баня, горячая вода – без ограничений, в парилке 110 градусов. Мы смотрим друг на друга и хохочем: лица и руки у всех бордовые, носы облезшие, губы потрескались. К бане – роскошь – две традиционные баночки пива. Теперь можно. Спать – тоже на станции. Чистое свежее белье, большая, высокая, теплая комната. Стенки и потолок не хлопают в такт ветру.

За полночь проснулся, оделся, вышел на улицу. Поднялся на вершину ближайшего холма. Светло, как у нас летним вечером, небо голубое, глубокое, чистое. За спиной – станция, впереди от горизонта до горизонта ледяная стена ледника. Хочется навсегда сохранить этот вид в своем сознании. Сегодня нам в обратный путь с надеждой вернуться в этот край еще хоть когда-нибудь. Прощай, Антарктида. А хорошо бы – до свидания.

□

### **Сергей Валерьевич ЧЕКАЛИН**

*родился в 1950 году на Алтае, в детстве переехал в Петрозаводск.*

*Занимался парашютным спортом в Петрозаводском авиаклубе с 14 лет.*

*Окончил Рязанское училище ВДВ, где впоследствии преподавал.*

*Окончил Академию ВВС им. Жуковского,*

*служил в Научно-испытательном центре авиации и космонавтики как ведущий инженер-испытатель средств спасения.*

*Богатый военный опыт и знания нашли применение и в его гражданской жизни.*

*В декабре прошлого года вернулся из очередного рейса в Антарктиду, на Южный полюс.*

*Подполковник запаса. Живет в Москве.*

*Это первый литературный опыт автора.*

*В журнале «Север» публикуется впервые.*

