

Вернуть «Миры» на Байкал

Намерены иркутские ученые и общественники

НАУКА

Два лучших в мире глубоководных аппарата «Мир», способных опускаться на глубину в 6 км, остались без работы. Вот уже восемь лет они стоят на приколе в Калининградском порту.



Международная научно-исследовательская экспедиция «Миры» на Байкале, 2009 год

О дальнейшей судьбе этих уникальных исследователей океанских глубин шел разговор на встрече с командиром одного из «Миров», Героем России Евгением Черняевым.

Исследование подводных глубин

Для Евгения Черняева Иркутск не чужой город. Сюда еще в 1977 году он прибыл вместе с глубоководным аппаратом «Пайсис», который вел исследования Байкала.

— «Пайсисы» были построены в Канаде, но всю начинку мы собирали по всему миру и сами дооборудовали, — рассказал он. — Сам по себе он был слабенький, и я за десять лет работы на нем изучил все его достоинства и недостатки. Один из недостатков — глубина погружения не превышала двух километров. Этого, конечно, было мало для изучения мирового океана. И тогда была разработана самая совершенная до сегодняшних дней конструкция подводного аппарата «Мир», не имеющая аналогов в мировой практике. За участие в его создании я был удостоен ордена «Трудового Красного Знамени».

Базировались «Миры» на борту корабля-носителя «Академик Вячеслав Келдыш» — самого крупного научного судна в мире. Это был настоящий плавучий институт со своими лабораториями, способными немедленно обрабатывать донные образцы. Он был оснащен лебедками, способными опускать груз до максимальных глубин. Избороздил все океаны, дотошно выведывая их скрытые от человеческого глаза тайны.

— Морская вода — агрессивная среда, — отметил Евгений Черняев. — Плюс огромное давление на предельной глубине, достигающее 600 атмосфер. Навесное оборудование и кабели деформируются. Даже сама сфера сжимается. После каждого погружения приходилось самим все восстанавливать. Акванавт — это, по сути, мастер на все руки.

В 2008 году подводные аппараты покинули борт корабля и были доставлены с помощью Ан-124 на Байкал. Три года они вели его исследование. Евгений Сергеевич, сидя в командирском кресле, изумлялся разнообразию байкальской флоры и фауны:

— Байкал имеет тектоническое происхождение, своего рода модель океана. Здесь даже интереснее работать, чем в океане. Только на Байкале можно увидеть такое разнообразие эндемиков.

Высоко оценивает результаты работы глубоководных аппаратов и научный руководитель Иркутского научного центра СО РАН Игорь Бычков:

— В ходе исследований было обнаружено более десятка ранее не описанных живых существ. Пришло понимание процессов, происходящих в Байкале. В том числе и газогидратных. Использование «Миров» помогло бы более точно оценить экологическое состояние озера. Это особенно важно сейчас, когда президентом дано поручение об экологическом мониторинге на Байкале. Мне кажется, целесообразно поддержать инициативу о восстановлении работоспособности «Миров».

С ним согласен и директор Института земной коры СО РАН Дмитрий Гладкочук:

— Основная идея у российского Министерства науки и образования — определить «Миры» в музей, сделать их экспонатами. Если это произойдет, мы навсегда потеряем эти уникальные инструменты исследования. А что взамен? Ничего. И это в то время, когда другие страны не дремлют. В Китае уже запущена программа «3D», предусматривающая создание глубоководного аппарата с глубиной погружения в 10 километров. Когда по поручению аппарата президента мы готовили программу мониторинга Байкала, то отдельным пунктом прописали возвращение глубоководных аппаратов на Байкал. Есть шанс, что это все же произойдет.

Идею обращения к руководству страны и президенту РАН за помощью в сохранении «Миров» поддержали не только ученые, но и Общественная палата Иркутской области. Как заверила руководитель аппарата Общественной палаты Елена Спирина, для консолидации усилий они обратятся за поддержкой ко всем аналогичным палатам в стране.

Сам Евгений Черняев обеспокоен не только судьбой «Миров», но и забвением накопленного огромного опыта по изучению морских глубин. Требуются годы для подготовки специалистов, способных управлять глубоководным аппаратом.

— Но без практики этими знаниями не овладеешь. Я сейчас работаю с молодежью. Читаю лекции о таком прекрасном и манящем подводном мире. Надеюсь, что этот мир кого-то увлечет, и у меня и моих товарищей найдутся последователи. По приглашению Благотворительного фонда «Байкал Интеграция» я встречался с ребятами из многих школ Иркутской области. И должен признаться, в отличие от столичных городов, в глубинке ребята проявляют больший интерес и задают весьма умные вопросы, — подчеркнул Герой России.



Управляющий Благотворительным фондом «Байкал Интеграция» Александр Сухачевский и командир глубоководного аппарата «Мир-2», Герой России Евгений Черняев

Награды за смелость

Надо отметить, что «Миры» занимались не только научной работой, но и выполняли специальные задания российского правительства. И каждая из них отмечена наградой на подяжке Евгения Сергеевича.

Самую главную — Звезду Героя России — он достал со дна океана. 2 августа 2007 года два ледокола доставили подводные аппараты на самый Северный полюс, и они совершили погружение на глубину 4 300 метров.

— Это был уникальный и сложный спуск в двигающихся льдах, сжимающих небольшую полынью, в которую мы опустились. Такого никто в мире не делал. И, уверен, никому в ближайшее время не удастся его повторить, — рассказал он.

Орден Мужества был вручен Черняеву за консервацию АПЛ «Комсомолец», погибшей в Норвежском море. Подлодка лежала на глубине 1700 метров. Была опасность, что сильные подводные течения, которыми славилась те места, способны вымыть радиоактивные отходы из атомного реактора.

По первоначальному замыслу планировалось поднять лодку со дна. Операция эта дорогостоящая, и для оценки ее реализации и были посланы «Миры».

— Уже на третий год работы мы убедились, что подъем невозможен. После взрыва в первом отсеке в корпусе образовались большие проломы, и при подъеме подлодка могла просто развалиться на части, что еще хуже. И тогда было принято решение о ее консервации. На это ушло семь лет. Работать было очень сложно, — признался он. — «Комсомолец» погиб в ревущих широтах, где постоянное волнение не меньше четырех баллов. А у нас ограничения четыре балла. Приходилось делать погружения только летом, в узкие окна, которые давала погода.

Недавно по интернету прошло сообщение, что телеуправляемый аппарат, посланный норвежцами для обследования подлодки, обнаружил повышенный уровень радиации вокруг нее.

— Вранье, — решительно отмахнулся Евгений Сергеевич. — Мы так упаковали «Комсомолец» специальными пластинами, что никакой утечки радиации не может быть. На ней установлены специальные датчики, регистрирующие радиоактивный фон, и мы не раз ходили в то место и проверяли их показания. И каждый раз убеждались, что фон не превышает обычной нормы.

Свою треть наград Черняев получил за обследование атомной подводной лодки «Курск». Когда «Курск» погиб, Евгений Сергеевич работал в Атлантике на съемках знаменитого фильма Джеймса Камерона «Титаник». Пришлось срочно прерваться и полным ходом идти к месту аварии в Баренцевом море. Перед ними была поставлена задача: определить причины гибели и изучить состояние переборки между первым отсеком, где произошел взрыв, и вторым.

— Определили причину?
— В подробности не могу вдаваться, подписание давал о неразглашении. Но могу сказать: однозначного ответа до сих пор нет. Там очень много нюансов.

Александр ПАВЛОВ
Фото Николая РЮТИНА и Андрея ФЕДОРОВА

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

29 СЕНТЯБРЯ – ДЕНЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЯ

Уважаемые работники машиностроительного комплекса Иркутской области!

Дорогие ветераны отрасли!

От всей души поздравляю вас с замечательным профессиональным праздником – Днем машиностроителя!

Продукцию машиностроительных предприятий Приангарья знают во многих регионах России и за рубежом. В нашей области производят современную авиационную технику, металлургическое, горное, электротехническое, химическое оборудование, медицинскую технику, транспортные средства, бытовые изделия и приборы. Вашим трудом обеспечивается бесперебойная работа многих отраслей промышленности и социальной сферы.

Машиностроители по праву гордятся своими богатыми традициями и знаменитыми трудовыми династиями. Представителей этой сложной и ответственной профессии отличают высокое мастерство, глубокие знания и преданность избранному делу.

От души желаю всем работникам и ветеранам отрасли здоровья, счастья, новых профессиональных успехов и достижений, плодотворной и созидательной работы!

Губернатор Иркутской области С.Г. ЛЕВЧЕНКО

Уважаемые ветераны и работники машиностроительной отрасли!

Примите искренние поздравления с профессиональным праздником!

Ведущие предприятия машиностроения региона, среди которых Иркутский авиационный завод, Иркутский завод тяжелого машиностроения имени В.В. Куйбышева, Иркутский релейный завод, сегодня стабильно работают и вносят весомый вклад в укрепление экономики Приангарья.

Это было бы невозможным без самоотверженного труда и высокого профессионализма многих поколений машиностроителей. Особые слова благодарности ветеранам отрасли – ваша ответственность, преданность профессии, энтузиазм заслужили глубокое уважение земляков, стали ярким примером для молодых специалистов, которые продолжают лучшие трудовые традиции и ищут новые инновационные пути развития предприятий. Уверен, в Иркутской области с ее богатым научным, производственным и трудовым потенциалом есть все для процветания машиностроительной промышленности.

От имени депутатов областного парламента и от себя лично желаю вам, дорогие работники и ветераны машиностроения, крепкого здоровья, благополучия, новых свершений и побед!

Председатель Законодательного Собрания Иркутской области С.М. СОКОЛ

Машиностроение в авангарде

ПРАЗДНИК

Уважаемые работники машиностроительной отрасли Иркутской области!

Поздравляю вас с

профессиональным праздником –

Днем машиностроителя!



Машиностроение с момента своего появления и по сегодняшний день является основой развития реального сектора экономики любой страны, наиболее динамично развивающейся, наукоемкой и инновационной его частью. Ведь на протяжении всей жизни современного человека сопровождают сотни машин, делая нашу среду обитания более комфортной и безопасной. При этом с каждым днем машины — от бытовой техники и до современных авто, кораблей, самолетов — становятся все совершеннее и «умнее». Именно поэтому машиностроение — всегда в техническом и технологическом авангарде, который обеспечивают лучшие инженерно-технические и управленческие кадры в стране.

Отрадно отметить, что на сегодня развитие машиностроительной отрасли — первостепенная государственная задача. Наиболее ярко и наглядно достижения отечественного машиностроения были продемонстрированы в ходе Международного авиакосмического салона МАКС-2019. На форуме состоялось сразу несколько премьер, в том числе, впервые профессиональное сообщество и общественность смогли познакомиться с собранным на Иркутском авиазаводе перспективным лайнером МС-21. Опытный образец МС-21, оснащенный пассажирским салоном, посетил президент России Владимир Путин, высокие российские и иностранные гости авиафорума. Участники МАКС-2019 высоко оценили наш перспективный лайнер. Подтверждением тому стало увеличение в ходе МАКСа портфеля предварительных заказов на новый лайнер еще на 20 машин. В текущем году состоялась и первая международная премьера МС-21: Корпорация «Иркут» впервые представила наш новый лайнер на фестивале авиации, космоса и технологий «TEKNOFEST 2019», который прошел с 17 по 22 сентября в Стамбуле.

Главное, что реализация на Иркутском авиазаводе проекта МС-21 стала одним из примеров успешного сотрудничества коллектива Корпорации «Иркут» и десятков машиностроительных предприятий-смежников — в Прибайкалье, других регионах России и за рубежом. Сегодня работа по проекту МС-21 активно продолжается. В ЦАГИ завершается монтаж опытного борта, предназначенного для ресурсных испытаний. На ИАЗ подходит к завершению сборка четвертого летного МС-21. В ближайшее время будет состыкован фюзеляж пятой машины, которая уже в 2020 году должна подняться в небо с помощью отечественных двигателей ПД-14. Кроме того, в подразделениях ИАЗ идет изготовление узлов и агрегатов для первых серийных лайнеров.

В настоящее время идет напряженная работа по разворачиванию серийного производства самолета МС-21, которое на десятилетия обеспечит стабильной загрузкой не только ИАЗ, но и десятки предприятий разного профиля по всей стране. От души желаю машиностроителям Прибайкалья и других регионов РФ процветания и новых производственных успехов, стабильной и эффективной работы — во имя дальнейшего развития экономики России! Работникам предприятий — крепкого сибирского здоровья и благополучия! Мирного неба над головой!

Александр ВЕПРЕВ,
генеральный директор Иркутского авиационного завода — филиала ПАО «Корпорация «Иркут», председатель Иркутского регионального отделения Союза машиностроителей России, депутат Законодательного Собрания Иркутской области

