

Воспоминания Геннадия Порфирьевича Авдейко

Гломар Челленджер

«Гломар Челленджер» - это буровое судно для бурения дна океана по международному проекту DSDP (Deep Sea Drilling Project), базирующееся в порту Лос-Анжелес (США). В 1970-е годы это было первое и единственное судно для бурения дна океана в научных целях. В числе стран участников этого проекта была и наша страна (СССР) в лице Академии наук. Попасты в экспедицию на это судно было большой удачей. Я даже не мечтал об этом. Вдруг после завершения 1-го рейса «Вулканолога» я получил известие, что включён в состав участников 55 рейса «Гломара Челленджера» для бурения подводных «Императорских гор» в Тихом океане. Императорские горы своим северо-западным краем утыкаются в Камчатско-Алеутское сочленение. Я не знаю, каким образом я попал в число участников рейса. Я благодарю судьбу за это и того анонима, который предложил мою кандидатуру в Планирующий комитет. Участники экспедиции утверждали на планирующем комитете проекта ДСДР. 1-й рейс «Вулканолога» завершился 30 апреля 1977 г., а рейс «Гломара Челленджера» должен был начаться 3 июля того же года. Времени на подготовку к рейсу оставалось 2 месяца.

Как бы то ни было, а нужно было готовиться в рейс. Сначала меня вызвали в Москву в Отдел внешних сношений Академии Наук. Я сдал документы для оформления служебного загранпаспорта. Познакомился с теми, кто раньше участвовал в рейсах «Челленджера». Таких было немного: Ивар Мурдмаа из Института океанологии, с которым я подружился в 48 рейсе э/с «Витязь», П.П. Тимофеев, зам. директора ГИНа и Юрий Дмитриев из ИГЕМ. Об условиях работы на «Челленджере» я расспросил Ивара и Юрия Дмитриева. Этого было достаточно для меня. Самое главное – нужно было подтянуть разговорный английский. В списке участников рейса я проходил как петрограф, так что я занялся еще петрографией океанических базальтов по литературе. До этого основной моей специализацией была стратиграфия. Я вернулся в Петропавловск и начал готовиться к рейсу. Подтянул кое-как разговорный английский с учётом морской и буровой тематик. По литературе ознакомился с базальтами дна океана. Время, как известно, летит быстро. За 10 дней до начала рейса я прилетел в Москву для окончательного оформления документов, получил служебный паспорт и билет на 28 июня. Билет Аэрофлота был до Лос-Анжелеса с пересадкой в Нью-Йорке на рейс американской компании. Здесь возникло некоторое недоразумение. Возвращаться в Москву из рейса я должен был через Японию, а Японскую визу забыли запросить. Не беда, сказали мне в Отделе внешних сношений. Руководство ДСДП может запросить визу из Лос-Анжелеса. Вторая накладка – на дорогу мне выдали только японские йены, сказали, что по договору о нашем (Академии наук СССР) участии в проекте ДСДП пребывание в США и на судне, в том числе и командировочные, обеспечивает американская сторона. «Вас встретят в аэропорту», - сказали мне. «А как же пересадка в Нью-Йорке?» - спросил я. Мне сказали, что у «Аэрофлота» есть договор с другими компаниями и на пересадку деньги не нужны.

Рано утром 28 июня я отправился в аэропорт Шереметьево. Посадка и полет прошли удачно. На том же самолёте летела наша молодёжная команда спортсменов в США. В ней была наша восходящая звезда – Валерий Брумель. Тогда в США он установил мировой рекорд по прыжкам в высоту. Я потом узнал об этом из американских газет. После

промежуточной посадки в Париже, где мы несколько минут разминали ноги в здании аэропорта, мы долетели до Нью-Йорка, где я остался один среди иностранцев без помощи соотечественников. Довольно быстро я нашёл нужную стойку «Транс Америки» и зарегистрировал билет на рейс до Лос-Анжелеса, который отлетал через несколько часов. Ждать пришлось недолго, и я немного послонялся по зданию аэропорта. Я первый раз был за границей один, и мне всё было интересно. До этого, правда, я был в Японии на конференции с делегацией нашего института, но там мне не надо было думать, нас водили. Нужно было только не отстать.

До Лос-Анжелеса я летел на комфортабельном Боинге 737. Народу было мало, и мне зарегистрировали билет в салон 1-го класса. Кресла и проходы широкие. Можно смотреть кино, но я уже весь был в заботах. От напитков отказывался. Думал, а вдруг нужно будет за это платить, а у меня есть только йены. Попросил принести только воды. После посадки в Лос-Анжелесе прошел паспортный контроль, получил багаж, а встречающих нет как нет. Что делать? Мой английский оставляет желать лучшего. Могу задавать только простые вопросы. Денег нет. Не могу передать словами моё состояние. Стресс был сильный. Я не мог даже сдать чемодан в камеру хранения. Я был в растерянности, судорожно стал думать, что делать. Для начала я решил поменять йены на доллары, но ночью банк не работает. Тогда я решил, что ничего не случится с моим чемоданом и пошел спрашивать в справочное бюро не знают ли они что-либо про «Гломар Челленджер», но ни они, ни другие люди, сидящие в аэропорту, ничего не слышали о судне. Я даже познакомился с индейцем, и немного поговорил с ним, он ждал свой рейс. Мне ничего не оставалось делать, как дожидаться открытия банка.

На моё счастье ко мне подошел таксист негр и спросил, не может ли он помочь мне. Я с трудом объяснил ему ситуацию, и он предложил искать судно в порту. Но у меня есть только йены и их нужно обменять на доллары. Он сказал, что не беда, мы заедем в банк и обменяем. Потом он сказал, что никогда не держал в руках йены и можно заплатить йенами по курсу, который мы узнаем в банке. Мы долго ехали по причалам в Лонг-Биче, ища судно с буровой вышкой. Наконец я увидел судно с вышкой. Это действительно оказался «Гломар Челленджер». Моей радости не было предела. Наконец, казалось, окончились мои приключения. Но это было только начало моих приключений.

Капитан судна очень удивился моему приезду. Оказывается судно стоит на ремонте в плавучем доке. Об этом мне была послана телеграмма с просьбой задержаться с прилётом. Не знаю почему, но телеграмму я не получил. Вот поэтому меня и не встречали. Я свалился на них как «снег на голову». Вдобавок ко всему я сообщил, что у меня нет долларов для жизни и к тому же у меня нет японской визы. Про визу они сказали, что это не беда. Пойдём вместе в Японское консульство, когда будем получать визы для других участников рейса.

Что касается оплаты мне командировочных, как участнику рейса, то они об этом впервые слышат. Войдя в моё положение, они каким-то образом выписали мне командировочные как своему, то-есть американскому участнику. Как правило, во всех международных рейсах по программе ДСДП 50 % учёных были американцы, а 50% из других стран. Один из членов команды провёл меня в банк, где я и получил командировочные. Одна проблема была решена. Другая проблема, где мне жить во время ремонта судна. Сначала меня взял

к себе Мэт Солсбери (Dr. Matthew Salisbury), штатный сотрудник проекта DSDP. После того, как я немного отдохнул, меня сводили в кино на «Звездные войны», которые мне не понравились. Затем меня отправили на несколько дней в гостиницу г. Сан-Диего, где стоимость проживания ниже, чем в Лос-Анджелесе. Туда мы ехали вдоль океана по великолепному шоссе с 4 или 5 полосами в одну сторону. Гостиница состояла из нескольких одноэтажных домов с отдельным входом в каждый номер. Мне выдали ключ от моего номера, и водитель уехал назад в Лос-Анджелес. Там я был предоставлен сам себе. Я бродил по ближайшим окрестностям, далеко отходить боялся. Боялся попасть на неприятности, тем более что Сан-Диего портовый город с военно-морской базой США. Об этом я знал и в портовую часть не заходил от греха подальше. Так я слонялся два или три дня. Наконец за мной пришла машина, и меня повезли снова в Лос-Анджелес. На сей раз меня приютил участник 55 рейса Джим Киркпатрик (Dr. R. James Kirkpatrick). И Джим и Мэт относились ко мне дружески. В один из дней они возили меня в зоопарк. До этого я был только в зоопарке в Москве, где животные жили в большой скученности. А здесь животные гуляли на воле. Хищники от травоядных были отделены заборами. Для осмотра была подвесная железная дорога. Возможен был и осмотр хищников ночью, но для меня было достаточно полюбоваться на них днём. В воскресный день Джим вместе со своими детьми сводил меня на красочную демонстрацию, посвященную дню независимости США. Она не похожа была на наши демонстрации. Никаких руководителей. Идёт развесёлая толпа с песнями и плясками, в основном дети на велосипедах и самокатах.

Каждый день я ходил в кернохранилище ДСДП для отбора образцов керна из предыдущих 33 и 34 рейсов «Гломара Челленджера». Я надеялся найти среди вулканических пород свежие спилиты. По моему мнению, свежие спилиты - это автотематоморфические породы, образующиеся в центральных частях потоков подушечных базальтов под воздействием воды, запечатанной в межподушечных пространствах. Эти образцы, так же как и всю литературу, отскерокопированную мною, мне прислали на Камчатку. К сожалению, в то время техника позволяла бурить в твердых базальтах только на глубину первых метров, где невозможно запечатывание воды между подушками базальтов. А затем я занялся другими проблемами и от проблемы образования спилитов отошел за недостатком времени.

Моя спокойная жизнь продолжалась недолго. Вскоре появилась следующая проблема. Вместе со всеми участниками 55 рейса я поехал в Японское консульство для получения японской визы. Все получили визы, кроме меня. Потребовалась цветная фотография. Сделал и отдал в консульство цветную фотографию. Снова отказ. Я ездил в консульство не меньше 3-х раз. К оформлению визы подключился начальник рейса Dr. Everett D. Jackson, затем руководство DSDP, всё с тем же успехом. Я спросил у Джексона, может быть мне обратиться в наше консульство в Сан-Франциско. Телефон у меня был. Мне сказали, что это бесполезно и, если я хочу надолго остаться на Челленджере, то могу позвонить. Это не входило в мои планы.

Наступил день отхода «Челленджера» на Гавайи. Начало рейса было запланировано из Гонолулу, куда все остальные участники рейса отправлялись на самолете. Мне самолёт из Лос-Анджелеса в Гонолулу никто не оплатит. Джексон предложил мне плыть до Гонолулу на Челленджере, благо есть попутчик, участник рейса из Франции Пьер Камбо, а за это время он постарается добыть мне злосчастную визу. Для этого я должен оставить свой

паспорт. На «Челленджере» мне паспорт не потребуется. Если же удастся получить визу, он привезёт паспорт с визой или без неё в Гонолулу. Я оставил свой паспорт Дейлу, это второе имя Джексона и все так его называли. Как я потом узнал, что Дейл развил бурную деятельность, подключил к оформлению визы известных ученых из США и Японии, в Японии меня знали как ученого, а не как шпиона. До этого я участвовал в советско-японской конференции в 1974 г. и встречался с некоторыми японскими учёными. В конце концов, визу мне проставили в паспорт в Японском консульстве. Так разрешилась ещё одна проблема, связанная с моей командировкой на буровое судно «Гломар Челленджер».

Переход в Гонолулу вспоминается как праздник. Сначала мы с Пьером загорали на палубе. Пьер, ярко выраженный блондин быстро сгорел. Под ярким южным солнцем ему было достаточно 5 мин, чтобы он сгорел. Сгоревшая кожа отваливалась слоями. Я никогда такого не видел. А я со своим весенним лыжным загаром, чувствовал себя хорошо, хотя обычно на черноморском пляже я сгораю быстро. Кроме того я проводил время в спортзале, читал и ксерокопировал полезную для меня научную литературу.

По приходе судна в Гонолулу можно было сойти на берег, но у меня не было паспорта. Меня Джексон предупредил, чтобы во избежание недоразумений, я не выходил за территорию причала. Я мог ходить только рядом со стоящим на причале судном. Я не очень огорчился. Я был в Гонолулу в 1970 г. во время 48 рейса «Витязя». Друзья Ивара Мурдмаа возили нас по всем интересным местам. Меня повозили даже на водных лыжах. Вскоре с самолёта появились другие участники рейса. Дейл вручил мне мой паспорт с японской визой. И у меня отлегло от души.

Когда все собрались, нас разместили по каютам. Все каюты были 2-местные и одна 4-местная. Мне досталась 4-местная. Жил я вместе с французом Пьером Камбо, японцем Масару Коно (Dr. Masaru Kono), известным магнитологом из Геофизического института Токийского университета, и Джесоном Морганом (Dr. W. Jason Morgan). Джесон – крупный учёный, один из создателей теории тектоники плит и автор гипотезы горячих точек и мантийных плюмов. Кстати, одной из основных задач нашего рейса была проверка этой гипотезы. Результаты нашего рейса блестяще показали, что Императорский хребет образовался в результате действия Гавайской горячей точки.

Мы жили довольно дружно. Правда, для общения у нас было мало времени. Я спал в каюте днём, т.к. моя вахта ночью, а остальные работали днём вне вахт. Как и у нас, так и у них на научных судах работа ведётся круглосуточно с вахтами по 12 часов. Ночью я описывал поступающий керн, который мне в Лабораторию приносил вахтенный бурильщик, после вахты нужно было описывать шлифы, которые я сам же и отбирал из керна в процессе описания. Сами шлифы делали в шлифовальной мастерской. Так что приходилось работать и днём.

Для работы и отдыха были созданы все условия. На судне имелась научная библиотека с новыми журналами. Нам приходилось только об этом мечтать. Я воспользовался этим и сделал ксерокопии нужных мне статей. Копировальный аппарат стоял в свободном доступе. Если что-нибудь случалось, можно было вызвать мастера по судовому телефону. Я отксерокопировал статей под десяток кг. Мне их затем прислали по почте. На судне был спортзал. Я в нём занимался иногда, когда было свободное время.

Каюты и у руководства и у других участников экспедиции практически ничем не отличались. Даже у капитана была такая же каюта, как у остальных. Ничего лишнего и всё для работы. Это резко контрастировало с условиями жизни на наших судах, например на «Витязе». У руководства судна и экспедиции были каюты типа люкс и убогие для остальной команды.

В рейсе все были заняты, но свободное время иногда бывало. Праздношатающихся, как, например, на «Витязе», не было. Я был свободен, когда бурили осадки. Я часто разговаривал с французами Пьером Камбо и Anne Karhoff, то бишь Анной Марией Карповой. Она - дочь белоэмигранта и француженки, совсем не говорила по-русски, отец запрещал ей учить русский язык. Так что говорили мы на английском языке. Первым делом я решил рассказать им, как в русском языке появилось слово шаромыжник. Когда остатки разбитой наполеоновской армии голодные и раздетые возвращались из Москвы домой малыми группами, они ходили по дворам с протянутой рукой, говоря Шер ами (Shereami), милый друг, дай поесть. Русские крестьяне переделали по созвучию в шаромыжник, т.е. попрошайка. И чтобы им было не обидно я рассказал анекдот, как появилось сокращение О.К. Один из первых президентов США был малограмотным, на бумагах перед тем, как ставить свою подпись он писал «Olkorekt» вместо All Korrekt (всё верно) как слышится, так и пишется. Затем ему надоело писать лишние слова, и он стал сокращать OIkorekt до О.К. На серьёзные, в том числе и политические темы мы старались не говорить.

Когда мы подходили к месту бурения первой скважины (сайт №430) на горизонте появился наш военный корабль, двигавшийся в нашу сторону. Обычно сходящиеся суда во избежание столкновений переговариваются по радию по 16 каналу, который работает в пределах видимости. Так как корабль на запрос нашего капитана Кларка (Mr. Joe Clarke) не отвечал, капитан пригласил меня на мостик, чтобы я сообщил «своим», что корабль мешает нам работать. В это время мы ходили переменными галсами, выполняя геофизические работы для выбора конкретного положения места бурения. Я по 16 каналу сказал, что на «Гломаре Челленджере» работает международная экспедиция и я, Авдейко Геннадий Порфирьевич, представитель от Советского Союза в этой экспедиции. Нет ответа. Я еще что-то сказал в том же роде. Снова молчок. Тогда капитан попросил передать, что через минуту мы будем делать правый поворот. Когда мы повернули, корабль почти одновременно сделал правый поворот, мы поняли, что корабль нас слышит и правильно реагирует.

За это время сменилось несколько кораблей-наблюдателей. Когда мы выбирали место бурения в районе подводной горы Суико (сайт №433) пришел самый большой корабль-наблюдатель «Сахалин» с вертолётom на палубе. Если все предыдущие корабль-наблюдатели не приближались ближе 1 мили, то «Сахалин» мог приближаться на 200 – 300 м. Лица на «Сахалине» были видны отчётливо, так же как и название корабля. Даже у меня волосы вставали дыбом, когда, проходя мимо нас, на «Сахалине» расчехлили орудия и вывели их из амбразур. Я, конечно, понимал, что это только демонстрация и до применения силы не дойдёт. Всё-таки был разгар холодной войны. Но всё равно приходилось реагировать на злые шутки и комментарии команды судна, а из научного состава только китаец, давно живущий в США, Hsin Yi Ling, зло шутил. Мне конечно было неприятно и я, как мог, отшучивался. Хорошо, что научный состав меня не донимал.

Ещё раз напоминаю, что волосы у меня вставали дыбом при появлении из амбразур расчехленных орудий.

В этом месте мы собирались бурить скважину с повторным вхождением. До этого мы бурили до истирания коронки. При вхождении скважины в твёрдые базальты, коронка на забое входила в базальты на 2 – 3 метра, что явно недостаточно для их изучения. Для повторного вхождения в ту же скважину недавно был разработан специальный метод с применением воронки, донных акустических буев и подруливающего устройства, позволяющего судну крутиться на одном месте вокруг своей оси. Только тогда появилась возможность попадать в дырку-скважину на глубине 2 – 3 км и более. «Сахалину» уж очень хотелось посмотреть процесс повторного вхождения в скважину. Корабль занял стратегически удобную позицию. Солнце хорошо освещало борт «Челленджера», с которого должны были производить спуск воронки и бурового снаряда. Должен сказать, что повторное вхождение в скважину даже для «Челленджера» было в новинку, так что на палубе собрались все свободные от вахт члены команды, в том числе и я. Капитан Кларк руководил процессом. Он был с юмором и сказал мне - «сейчас я их оставлю с носом». Он знал, что можно ожидать от русских, был участником 2-й мировой войны, хорошо к нам относился, водил суда по ленд-лизу в Находку. Он включил подруливающие устройства и развернул судно вокруг своей оси так, что борт, на котором проходили все операции, оказался не видимым с корабля. Правда, затем он дал мне всю схему спуско-подъёмных операций.

Затем у нас сломалась какая-то деталь на буровой вышке, и нам пришлось идти в Адак на Алеутских островах. Всю дорогу до Адака и обратно нас сопровождал «Сахалин», а на острове Адак расположена военно-морская база США. Близко мы не подходили, нас встретил катер, взял сломанную деталь и через 3 часа вернул её обратно. На подводной горе Суико была завершена программа бурения в 55 рейсе «Гломара Челленджера». Далее предстоял путь в японский порт Йокогама. Скорость бурового судна небольшая, не более 10 – 12 км в час. «Сахалин» ещё немного шел за нами, а затем его сменил другой корабль, который близко не подходил.

Нам предстояло до прихода в Японию написать отчёт. Мне было поручено написать главу о вторичных изменениях базальтов, что соответствовало моей специализации. Я обложился словарями и своими описаниями базальтов, которые я составлял во время вахт и описаниями шлифов. Написав около 1 стр. на русском языке я решил сделать перевод на английский язык. Провозился я долго и понял, что до прихода в Японию я не сумею написать отчёт. Я составил только план главы и стал сразу писать на английском. Дело пошло быстрее и за сутки до прихода в Йокогаму я сдал готовую главу.

В Йокогаме, когда мы подходили к причалу, от него отошло наше (советское) круизное судно. Я обрадовался, увидев на палубе соотечественников, стал махать. Стоявшие рядом члены нашей экспедиции тоже начали приветливо махать. Люди на круизном судне никак не реагировали. Мрачные лица, ни одной улыбки сурово смотрели на нас. Мне стало стыдно, и я ушёл в свою каюту. Вспомнил накачки перед отъездом за границу.

Перед тем как распрощаться нам дали список гостиниц в Токио, где мы могли бы поселиться. Я выбрал Дай-Ичи, гостиницу, в которой я жил во время конференции в 1974

г. Ко мне присоединился Пьер Камбо. На такси мы доехали до Токио, прямо до гостиницы. Пьер расплатился, т.к. как у меня уже не было йен. В Токио я сходил в наше посольство и заказал билет в Москву. Я уже был почти дома, приключения и мои проблемы с визой и деньгами закончились. Я предполагал, что проблема с визой была связана с 1-м рейсом «Вулканолога», в котором я был начальником экспедиции, и я спросил, не нарушили ли мы что-либо, когда работали около Японии. Мне сказали, что, если бы нарушили, то меня бы здесь не было.

В Москве я сразу пошел в отдел внешних сношений Академии наук для отчёта. Естественно я рассказал о постоянном сопровождении «Челленджера» нашими военными кораблями. Я был убеждён, что на судне, на котором работает международная экспедиция, вряд ли могут вестись какие-либо секретные работы, а такое сопровождение может быть использовано нашими врагами для дальнейшего обоснования гонки вооружений. Мне предложили написать об этом докладную записку на имя нач. отдела внешних сношений АН А.А.Кулакова. Что я и сделал. По-видимому, я что-то где-то нарушил, так как я не поехал через год на послерейсовое совещание. С визой мне протянули до последнего момента и дали, когда совещание уже началось, и не было смысла лететь. Подготовленные мною главы я переслал по почте. Так закончилась моя эпопея с участием в экспедиции на «Гломаре Челленджере».