**ИССЛЕДОВАТЕЛЬ МИРОВОГО ОКЕАНА И ПОЛЯРНЫХ ШИРОТ**

**ЕВГЕНИЙ МАТВЕЕВИЧ СУЗЮМОВ**

Евгений Матвеевич Сузюмов (4 (17) января 1908 – 30 апреля 1998) – уроженец г.Пенза, кандидат географических наук, почетный полярник, член Русского географического общества и почетный член национального географического общества США, известен как организатор и участник многих экспедиций Главсевморпути и Академии наук СССР в Арктику, Антарктику, Атлантический, Индийский и Тихий океаны. «Он говорил о себе, – пишет его сын А.Е. Сузюмов, – что плавал по всем океанам и побывал на всех континентах». Среди соотечественников его поколения таких было не так уж много[[1]](#footnote-2). По историческим меркам, его жизнь не была героической, но прожил он ее интересно, достойно и с пользой для Родины. Как сказал о нем один из молодых современников, «вся Ваша жизнь – пример для подражанья, хотя не каждому такое по плечу».

Евгений Матвеевич родился в Пензе 17 января 1908 года. Когда ему было два года, семья переехала в г. Нижний Ломов Пензенской области, где его отец до 1917 года работал уездным нотариусом, а по возвращении в Пензу в 1918 году стал одним из организаторов потребительской кооперации, членом правления Губсоюза потребительских обществ. В 1925 году Евгений Сузюмов окончил 4-ю городскую школу, и тогда же обучился стенографии. В совершенстве владея этой техникой, он до отъезда на учебу в Москву работал съездовским стенографом, обслуживая губернские партийные и советские конференции и пленумы. В период с 1926 по 1930 год Е.М. Сузюмов закончил Высший зоотехнический институт в Москве и стал работать научным сотрудником, а потом и начальником полевой генетической лаборатории Европейского НИИ овцеводства с головным офисом в Саратове.

Но тут пошли гонения на генетику и начался голод, вызванный принудительной коллективизацией, так что в конце 1932 года Евгений Сузюмов вернулся в Москву и поступил на работу в Наркомат совхозов. Там он вскоре стал помощников наркома Т.А. Юркина. Как раз тогда ряд сотрудников Наркоматов земледелия и совхозов были объявлены виновниками голода. 70 человек было арестовано, 36 расстреляно (о чем было объявлено в газете «Правда» 5 марта 1933). Но наркома Юркина репрессии не затронули, с ним Е.М. Сузюмов объездил всю страну, изучая практику совхозов как новой формы народного хозяйства[[2]](#footnote-3). Именно здесь Е.М. Сузюмов приобрел организаторские навыки и умение находить общий язык с людьми, что сыграло решающую роль в его дальнейшей жизни. К тому же, во время этих командировок у него, как он сам пишет, впервые «зародилась страсть к путешествиям и географии»[[3]](#footnote-4).

Но у каждого путешественника есть страсть к какому-то конкретному региону. Для Евгения Матвеевича Сузюмова этим регионом стала Арктика. Он называл себя полярным географом, а в конце жизни уже дрожащей рукой надписал свою фотографию так: «моряк-полярник Е.М. Сузюмов».

«В далекие годы юности, — писал Евгений Матвеевич, — когда мы, ученики 4-й Пензенской школы, шумной ватагой бродили по зеленым зарослям берегов красавицы Суры, ни я, ни, пожалуй, никто из моих друзей не представлял себе, что значит в действительности понятие «океан». Тогда, в 20-е годы, Пенза казалась нам запрятанной так далеко в глубине материка, что мы чувствовали себя навеки сухопутными людьми… Я горячо полюбил Арктику, ее суровую природу и необозримые просторы, где всюду глаз встречает только две краски — белую и голубую»[[4]](#footnote-5).

**Великая Отечественная война 1941-1945 гг.: ленд-лиз и полярные конвои**

21 июня 1941 года, за день до начала войны, Сузюмова затребовал к себе в качестве помощника начальник Главного управления северного морского пути (ГУСМП или Главсевморпуть) Иван Дмитриевич Папанин. Папанину предстояла поездка на остров Диксон, главную базу Главсевморпути в Западном секторе Арктики, чтобы оттуда руководить морскими операциями, и ему требовался помощник с навыками хорошего организатора. Работа с наркомом Юркиным показала, что Сузюмов обладал необходимыми качествами.

Папанин был в СССР национальным героем. Легендарный полярник, начальник первой в мире дрейфующей станции на льдине в Северном Ледовитом океане «Северный Полюс» в 1937-1938 гг., дважды Герой Советского Союза, доктор географических наук и будущий контр-адмирал Иван Дмитриевич Папанин возглавлял Главное управление Северного морского пути при Совете министров СССР, которое отвечало за жизнь и работу всего Севера страны. В предвоенные годы работа в Главсевморпути была очень престижной, многие рвались в Арктику. Это была зона развития, необозримое поле для открытий и свершений. Россия, как и предсказывал Михаил Ломоносов, «прирастала Сибирью» и — Арктикой.

...А на следующий день началась война, и она смешала все планы. Папанин был вынужден остаться в Москве: его ждало новое назначение. Оставаясь начальником Главсевморпути, он вскоре был назначен Уполномоченным Государственного комитета обороны (ГКО) по перевозкам на Белом море. Корпус Уполномоченных был создан Комитетом обороны, высшим чрезвычайным государственным органом управления, который обладал во время войны всей полнотой [военной](https://ru.wikipedia.org/wiki/Военная_власть), [политической](https://ru.wikipedia.org/wiki/Политическая_власть) и хозяйственной властью в [СССР](https://ru.wikipedia.org/wiki/СССР). Его решения были обязательными для всех граждан, организаций и органов власти. Возглавил ГКО И.В. Сталин. Уполномоченные ГКО были инструментом чрезвычайной меры воздействия высшего руководства страны, в обход всей бюрократической системы, на исполнение важнейших оборонных решений. Уполномоченные напрямую подчинялись Сталину.

На о-в Диксон Сузюмову пришлось отправиться одному. Там он провел всю летнюю навигацию 1941 года, под руководством опытных штурманов и гидрологов-прогнозистов осваивая основы арктической проводки судов. Так состоялось его первое знакомство с Северным морским путем. После закрытия навигации и возвращения штаба Западного сектора Арктики в Архангельск в конце ноября 1941 года, Сузюмов поступил в распоряжение Папанина. С того времени они проработали бок о бок целых 40 лет[[5]](#footnote-6).

Папанин уже имел опыт работы в качестве Уполномоченного ГКО во время советско-финской войны. В условиях войны это назначение делало его полновластным начальником Арктики. Е.М. Сузюмов стал помощником Уполномоченного и одновременно- заместителем начальника штаба морских операций при начальнике Главсевморпути[[6]](#footnote-7). Таким образом он в какой-то момент времени оказался заместителем знаменитого пензенца Героя Советского Союза капитана дальнего плавания К.С. Бадигина, когда тот возглавлял штаб.

*Операции по ленд-лизу*

Штаб Папанина отвечал за приемку грузов, которые поставлялись союзниками по Антигитлеровской коалиции по ленд-лизу (т. е. «взаймы») в Архангельск и Мурманск, за их немедленную отправку на фронт, а как начальник Главсевморпути Папанин отвечал за вывоз стратегических грузов из сибирских портов – опять же, на фронт[[7]](#footnote-8) или в обмен на материальную помощь союзников в той войне.

Первый груз прибыл в Архангельск уже 31 августа 1941 года: на нескольких британских судах, образовавших караван (их стали называть «арктическими конвоями»), прибыли 39 истребителей «Харрикейн» и 550 англичан – пилоты, инструктора, механики и наземный персонал,- которые впоследствии приняли участие в воздушных боях в районе Мурманска. Одновременно они обучали советских пилотов пользоваться доставленной им импортной техникой. На «Харрикейне» летал командующий авиацией Северного ВМФ и будущий начальник Главсевморпути А.А. Кузнецов. На какое-то время эти самолеты прикрыли небо Арктики, не дав фашистам прорваться к Мурманску – единственному незамерзающему порту на севере страны[[8]](#footnote-9). Затем авиацию прикрытия перебросили непосредственно на фронт, в результате чего прифронтовой Мурманск сильно пострадал.

Работы для штаба Папанина было много. Архангельский порт замерзал, поэтому нужно было срочно восстановить разоренный немецкими бомбардировками Мурманский порт. Гитлеровские люфтваффе постоянно бомбили его. Считается, что по интенсивности бомбардировок Мурманск был вторым после Сталинграда. Гитлерорвцы хорошо понимали его значение для обороны страны.

А караваны судов с грузами из США, Великобритании и Канады прибывали один за другим. Всего за годы войны в северные порты СССР пришёл 41 караван судов, а в обратном направлении отправилось 36. В их состав входило 1464 судна, на которых было доставлено 4 миллиона тонн грузов, а вывезено около 1 миллиона 400 тысяч тонн грузов. В пути погибло 103 транспорта, в том числе 12 советских. Наши полярные капитаны умели уклоняться от встреч с гитлеровцами- они уходили далеко на север, к кромке арктических льдов, в зону туманов, а иностранные капитаны боялись высоких широт Арктики и поэтому гибли в море чаще. На фронте наши солдаты называли американское продовольствие «второй фронт»- настоящей, военной помощи союзники тогда не оказывали. Но как ни велика и действительно важна была та помощь союзников по Антигитлеровской коалиции, особенно в начальный период войны, она в итоге лишь дополняла производимое в СССР вооружение. Так, поставленные союзниками в 1941-1942 гг. танки составили почти 96 % танков, выпущенных в СССР за первые полгода войны. А к июлю 1942 гг. из 13,5 тыс. танков в составе РККА импортные машины составляли 2,2 тыс., т. е. 16 %. Но были поставки, которые многократно перекрывали производимое в СССР- например, импортные железнодорожные вагоны составили 1000% от построенных в СССР. Наша страна часть поставок оплачивала золотом, часть- ценным стратегическим сырьем и другими грузами. Наш долг был полностью погашен в 2006 году.

Выгрузка, складирование и отправка на фронт осуществлялись под непрекращающимися немецкими бомбардировками. Выполняя распоряжения Папанина, Сузюмов обязан был находиться в самых горячих точках. В своем рабочем дневнике он так описывает день 11 января 1942 г., когда в Мурманск пришел седьмой караван грузовых судов: «…На территорию порта было сброшено больше тысячи зажигательных бомб. Это был сущий ад… Надо было и тушить пожары, и госпитализировать раненых, и разгружать суда, и накормить моряков каравана»[[9]](#footnote-10). И это был всего лишь один день войны в Заполярье.

Союзники поначалу сомневались в способности советской транспортной системы справиться с огромным потоком грузов, прибывавших по ленд-лизу. Для проверки в Мурманск в мае 1942 года прибыл уполномоченный Министерства торгового мореплавания США капитан Аксель Пирсон[[10]](#footnote-11). Позже он опубликовал краткий отчет о своей инспекционной поездке в Мурманск. Отчет появился в утренних выпусках американских газет 29 марта 1943 г. Папанину его копию переслали по дипломатическим каналам, и он процитировал этот отчет в своих воспоминаниях[[11]](#footnote-12).

«…На нас сбрасывали бомбы утром, днем и ночью, – пишет в своем отчете Пирсон. – Мы переживали по 14 бомбежек в день. Я подсчитывал налеты в течение 38 дней: нас бомбили 168 раз. После этого я бросил записывать бомбежки. Здесь вошло в привычку работать до самого последнего сигнала тревоги и многие продолжали работать и во время налетов… Что это за люди! Я никогда не наблюдал у русских подавленного настроения. «**Боже мой, что за народ эти русские?**» – спрашивал я себя ежедневно. **Они абсолютно уверены в том, выиграют войну**… **Мне нравятся русские**. **Они знают, за что воюют**»[[12]](#footnote-13).

*Война на море*

Помимо немецких авианалетов, доставляли хлопот и подводные лодки, и надводные суда фашистов, такие как тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» (корабли этого класса, а их было всего три, называли еще «карманными» линкорами), рыскавший в западном секторе Северного морского пути в поисках караванов торговых судов. Немцы создали несколько секретных военно-морских баз в советском Заполярье, откуда и совершали свои пиратские рейды[[13]](#footnote-14).

Летом 1942 года немецкое командование начало операцию «Wunderland» («Страна чудес», 16-30 августа 1942 г.) в Карском море, целью которой было перекрыть проход караванов в Баренцево море с востока, не допустить суда до разгрузки в портах Мурманска и Архангельска, блокировать Северный морской путь и уничтожить портовую инфраструктуру.

Евгений Матвеевич Сузюмов как член штаба Папанина стал своего рода летописцем событий, происходивших в годы войны в Арктике. Он оставил для истории множество работ о роли советских полярников в Великой Отечественной войне. В их числе – рассказ о неравном бое ледокольного парохода «Александр Сибиряков» (под командованием капитана Анатолия Алексеевича Качаравы) с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер» 25 августа 1942 года, в разгар немецкой операции «Wunderland»[[14]](#footnote-15). Немецкий корсар охотился за 3-м арктическим караваном[[15]](#footnote-16). «Арктические» караваны ходили не в международных рейсах, а обеспечивали внутренние перевозки военных грузов в Заполярье. В это же время ледокол «Александр Сибиряков» следовал с о-ва Диксон к архипелагу Северная Земля для смены зимовщиков. Его вооружение составляли два устаревших 76-мм зенитных орудия обр.1914/15 гг., два 45-мм орудия и пулеметы (для сравнения: «Адмирал Шеер» имел 28 крупнокалиберных орудий, в том числе шесть 280-миллиметровых и восемь 150-миллиметровых)[[16]](#footnote-17).

Немецкий рейдер шел на поиски каравана советских торговых судов, которые в сопровождении ледоколов двигались из моря Лаптевых к проливу Вилькицкого, т.е. в Карское море. Недалеко от о-ва Диксон он повстречался с «Сибиряковым». «Адмирал Шеер», в нарушение международных конвенций, шел под американским флагом. Однако у капитана Качаравы возникли сомнения по поводу его национальной принадлежности. Он тут же передал радиограмму штабному работнику на Диксон: «Следи за мной…». И дал сигнал боевой тревоги. Неизвестный корабль уже был хорошо виден невооруженным глазом и быстро приближался, пытаясь выйти наперерез курсу парохода. Расстояние между судами стремительно сокращалось. И тут «Адмирал Шеер» начал семафорить по-русски: «Сообщите состояние льда в проливе», а вопрос Качаравы «Ваше название и национальность?» – неизвестный корабль проигнорировал и повторил: «Сообщите состояние льда в проливе зпт где сейчас караван транспортов и ледоколов?».

В это время американский флаг был спущен. Вместо него на «Адмирале Шеере» подняли флаг нацистской Германии[[17]](#footnote-18). Качарава первым начал бой с гитлеровцами, тем самым определив жизнь и судьбу и свою, и экипажа, и корабля. Спасение транспортов ценой своих жизней- это, конечно, подвиг. Но это был также и военный успех, оплаченный жизнями многих «сибиряковцев» - героические действия капитана Качаравы и экипажа ледокола сорвали крупнейшую операцию фашистов в Арктике. Бой продолжался всего 20 минут, но транспортные суда арктического каравана были оповещены об опасности и сумели укрыться во льдах. Из экипажа ледокольного парохода «А.Сибиряков» погибли 79 человек, а уцелевшие 19 человек, в том числе тяжело раненый капитан Качарава, погрузились на шлюпку и были взяты в плен. Чудом избежал плена только кочегар П.И. Вавилов, сумевший доплыть до о-ва Белуха и сообщивший о гибели «Сибирякова»[[18]](#footnote-19). Командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головко назвал действия «сибиряковцев» «коллективным Матросовым». О подвиге «Сибирякова» Е.М. Сузюмов написал небольшую книгу[[19]](#footnote-20). Она помогла Карской экспедиции Научного центра изучения Арктики Ямало-Ненецкого Автономного округа обнаружить на дне Карского моря это затонувшее судно, о чем 12 декабря 2017 г. сообщило на своем сайте Пензенское отделение РГО[[20]](#footnote-21). Теперь суда, проходящие вблизи места гибели «Сибирякова», отдают дань мужества его экипажу длинными гудками как бы говоря- «мы помним о вашем подвиге».

В 1945 году союзная авиация отомстила немецкому «Адмиралу Шееру» за всех погибших советских, британских и американских моряков, за все пущенные на дно суда. В ночь с 9 на 10 апреля 1945 года, в ходе налета более 300 самолетов Британских Королевских ВВС на верфи в Киле, «Адмирал Шеер» был поражен пятью сверхтяжелыми авиабомбами, перевернулся и затонул прямо в доке. В момент бомбардировки бо́льшая часть экипажа находилась на берегу; оставшиеся на борту 32 человека погибли.

*Ленд-лиз — пути поставок*

До 1943 года было два основных пути поставок по ленд-лизу. Первый и кратчайший – через Западное Заполярье в порты Мурманск и Архангельск. Однако этот путь проходил вдоль берегов оккупированной немцами Норвегии, поэтому потери караванов были велики. Вся западная часть Северного морского пути была зоной активных боевых действий. На этот путь пришлось 23% всех поставок по ленд-лизу.

Так, известный своей трагической судьбой 17-й караван (PQ-17 согласно принятым обозначениям), вышедший из Рейкьявика 27 июня 1942 г. в составе 35 судов (22 американских, 8 британских, 2 панамских, 1 голландский и 2 советских танкера «Донбасс» и «Азербайджан», плюс 3 британских спасательных судна и один танкер для дозаправки в пути, был атакован немецким флотом и авиацией в Баренцевом море. По вине английского Адмиралтейства, отозвавшего свои корабли охранения, из 35 судов 23 были потоплены немцами, остальные поодиночке добрались до Архангельска (советские «Азербайджан» и «Донбасс», 5 американских, 4 британских и одно панамское судно пришли в Архангельск, еще 3 американских и 1 британский корабль вернулись в Рейкьявик). На дно пошли 430 танков, 210 самолетов, 3.350 грузовых автомобилей и 100.000 тонн военных грузов[[21]](#footnote-22).

Второй, более длинный путь, шел от портов западного побережья Америки через Тихий и Индийский океаны, Аравийское море и Персидский залив в иракский порт Басра. Далее по железным дорогам Ирана грузы доставлялись в советское Закавказье.

Однако после трагедии каравана PQ-17 и в связи с наступлением вермахта на Кавказе летом 1942 года, пришлось искать новые транспортные пути.

Государственный комитет обороны СССР принял меры, чтобы ускорить поставку грузов из США более безопасным путем – через Владивосток. За перевозки через Тихий океан отвечал капитан дальнего плавания Уполномоченный ГКО А.А. Афанасьев, ставший после войны начальником Главсевморпути. Кроме того, начальник Аэрофлота известный полярный летчик Герой Советского Союза В.С. Молоков, назначенный Уполномоченным ГКО, с группой авиаспециалистов и полярных летчиков разработал и 4-й вариант – воздушный мост для переправки самолетов из США через Аляску, Чукотку, Якутию в Красноярск (т.н. трасса «Алсиб» - Аляска-Сибирь) и далее на фронт[[22]](#footnote-23). А начальник полярной авиации Герой Советского Союза Иван Мазурук был назначен начальником этой трассы.

С 20 мая 1943 г., когда И.Д. Папанин своим штабом отправился Северным морским путем на Дальний Восток для налаживания бесперебойной работы этого важнейшего транспортного пути, Е.М. Сузюмов стал одновременно заместителем начальника штаба Восточного сектора Арктики Главсевморпути[[23]](#footnote-24). Капитаном самого современного и мощного ледокола Главсевморпути «Иосиф Сталин» Папанин назначил бывалого полярника В.И. Воронина. «Иосиф Сталин» вел за собой вокруг Чукотки эскадру транспортов. Евгений Матвеевич Сузюмов не мог не посвятить один из своих очерков о сослуживцах-полярниках капитану Воронину[[24]](#footnote-25). Другой полярный капитан, пензенец Герой Советского Союза Константин Сергеевич Бадигин, также был переведен во Владивосток и совершал плавания в северной части Тихого океана между США и Владивостоком, перевозя военные грузы.

Характеризуя этот период жизни и служения Родине Е.М. Сузюмова, Герой Советского Союза, начальник полярной авиации летчик И.П. Мазурук писал: «Евгений Матвеевич в годы Великой Отечественной войны провел очень большую работу. На его плечи ложилась работа по организации доставки «лендлизовского» вооружения, которое прибывало с кораблями в Мурманск. Это была очень напряженная работа и очень трудное время — это было накануне Сталинградской битвы и после нее. Надо было все учесть... И все это делал И.Д. Папанин с величайшей помощью и организаторскими способностями Евгения Матвеевича Сузюмова. Это был весьма существенный вклад в Победу — и в годы войны, и в восстановлении народного хозяйства. И все это собиралось в великолепной фигуре Евгения Матвеевича. Он умел организовать, а Иван Дмитриевич Папанин это поддерживал своей настойчивостью. Без помощи Евгения Матвеевича Папанин не мог бы столь эффективно работать»[[25]](#footnote-26).

**В Арктике в послевоенные годы**

С окончанием войны штаб Уполномоченного ГКО был упразднен, документы переданы в архив Главного управления северного морского пути, а личный состав штаба влился в эту организацию. Однако вскоре И.Д. Папанин был отправлен на пенсию, а вслед за ним были сняты с различных высоких постов и трое остальных участников экспедиции на дрейфующей станции «Северный полюс» в 1937-1938 гг. Новым начальником Главсевморпути был назначен опытный капитан А.А. Афанасьев. С 1946 по 1949 гг. Евгений Матвеевич Сузюмов — заместитель начальника канцелярии Главсевморпути при Совете министров СССР[[26]](#footnote-27). Еще в период Великой Отечественной войны вместе с Папаниным он совершил два больших морских перехода от Мурманска по северным морям во Владивосток и обратно и хорошо знал все базы Главсевморпути. Поэтому летом 1947 года он вместе с А.А. Афанасьевым и известным полярным океанографом Н.Н. Зубовым пролетел с инспекцией всю трассу Северного морского пути и побывал на базах- в ведении Управления входила не только сама морская трасса и ее навигационное обеспечение, но весь Север страны- порты, склады, суда, полярная авиация, научные подразделения, различные предприятия и др.[[27]](#footnote-28)

Тем временем, началась «холодная война». Еще в августе 1945 года Соединенные Штаты впервые испытали ядерное оружие на японских городах Хиросима и Нагасаки. В апреле 1949 года было создано НАТО. СССР искал способы защиты от потенциального нападения США, бывшего союзника, которое могло произойти по кратчайшему пути – через Северный Полюс. Для этого Главсевморпуть вместе с военными начали строительство аэродромов прямо на дрейфующих льдах Арктики. Средствами доставки ядерного оружия в то время служили тяжелые бомбардировщики дальнего радиуса действия- работа над ракетами, способными нести ядерное оружие на дальние расстояния, еще только разворачивалась.

В это же время началась послевоенная волна репрессий, связанная с лихорадкой «холодной войны», многие люди пострадали невинно из-за необоснованных подозрений или чужой зависти. Афанасьев вскоре был снят с должности и вернулся на Север в качестве заключенного. Новым начальником ГУСМП стал генерал-майор А.А. Кузнецов, бывший командующий авиацией Северного флота. Это назначение было связано с тем, что государственный приоритет в Арктике перешел от флота к авиации. Начались сверхсекретные высокоширотные воздушные экспедиции, в ходе которых ученые высаживались на дрейфующий лед и проводили измерения его характеристик. За несколько лет вся Арктика была покрыта сетью таких наблюдений.

Высокоширотная воздушная экспедиция «Север-2», проходившая в марте – мае 1948 г., показала высокие результаты и необходимость продолжить исследования в Арктике. Следующей по номеру должна была стать экспедиция «Север-3», но этот номер был присвоен океанографической экспедиции на ледоколе «Ф. Литке», которая работала летом 1948 года в северной части Карского моря и северо-западной части моря Лаптевых. Поэтому новая высокоширотная воздушная экспедиция в Арктике получила название «Север-4». (Некоторые участники, например, В. Волович, ошибочно продолжали называть ее «Север-3»). Ее район действия был значительно расширен по сравнению с «Север-2», а количество пунктов проведения научных исследований на льду возросло почти в три раза[[28]](#footnote-29).

Начальником экспедиция «Север-4» (конец марта – начало мая 1949 г.) был назначен Александр Алексеевич Кузнецов, его помощником по научной части – геофизик Михаил Емельянович Острекин, помощником по оперативным вопросам – Евгений Матвеевич Сузюмов, заместителем по летной части – М.Н.Чибисов. В экспедиции приняли участие летчики и штурмана полярной авиации, такие как Герои Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов, Александр Павлович Штепенко и др.[[29]](#footnote-30) Начальниками трех подвижных отрядов стали будущие исследователи Антарктиды М.М. Сомов, А.Ф. Трёшников и П.А. Гордиенко. В экспедиции пригяли участие 221 чел., из них 50 научных сотрудников и 94 чел. летного состава[[30]](#footnote-31).

Задачей экспедиции было помочь военным в поиске льдин для создания на них аэродромов, пригодных для посадки тяжелых бомбардировщиков. Одновременно шла подготовка к высадке на дрейфующий лед станции «Северный Полюс-2» (впервые после папанинского дрейфа). Виталий Волович, флагманский врач Главсевморпути и исследователь-экстремал, был участником экспедиции и первым человеком, который прыгнув с парашютом, приземлился на Северном Полюсе. Изучалась возможность оказания помощи экипажам самолетов, которые могли потерпеть крушение где-то на просторах Арктики.

«Мы прилетели на Северную Землю в конце марта 1949 года, – рассказывал впоследствии, когда гриф секретности был снят, врач экспедиции Виталий Волович. – Здесь, прямо на льду пролива Красной Армии, руководство высокоширотной экспедиции «Север-4» решило организовать промежуточную базу (ее так и назвали – база номер два). Для этого требовалось совсем немногое: подготовить взлетно-посадочную полосу, заровнять и затрамбовать снегом выбоины и колдобины, срубить торчащие льдины, завезти с Большой земли бочки с бензином, запасы продовольствия, аппаратуру, оленьи шкуры и множество других вещей. Отсюда экипажи, отдохнув и заправив горючим самолеты, пойдут дальше на север, к сердцу Арктики[[31]](#footnote-32)».

«…Начальник экспедиции Александр Алексеевич Кузнецов, сидел в дальнем конце палатки, склонившись над картой, – продолжает Волович. – На вид ему было лет 45 – 50, лицо моложавое, обветренное. Кузнецов говорил, никогда не повышая голоса. Видимо, поэтому полярные летуны между собой называли его «тишайшим». Он пришел в Арктику еще в войну, командуя авиацией Северного флота, а в 1949 года его назначили начальником Главного управления Северного морского пути. …У края стола пристроился помощник начальника экспедиции по оперативным вопросам Евгений Матвеевич Сузюмов. Он что-то быстро записывал в «амбарную книгу». К Сузюмову я испытывал особую дружескую симпатию, и, кажется, это было взаимным...»[[32]](#footnote-33). Евгению Матвеевичу всегда удавалось находить общий язык с людьми, иначе он не был бы организатором стольких полярных экспедиций.

В открытой печати сведений об этих экспедициях не было. За весенние месяцы 1949 года в ходе операции «Север-4» было построено 32 ледовых аэродрома, в том числе непосредственно вблизи Северного полюса. Была выбрана льдина для дрейфующей станции «Северный Полюс-2». В 1950 г. отряд полярников во главе с М.М. Сомовым остался в одиночестве среди пустыни Северного Ледовитого океана, и Волович был в составе полярников. Спустя некоторое время секретность работ была снижена. И лишь операция «Север-6», в которой в 1954 г. также участвовал Е.М. Сузюмов, освещалась в книгах и периодической печати того времени. Начались работы на дрейфующих станциях СП-3 и СП-4. В те годы Евгения Матвеевича Сузюмова коллеги называли «светлой головой Главсевморпути». А еще звали «совестью Главсевморпути»[[33]](#footnote-34).

**Организатор первых антарктических экспедиций в Советском Союзе**

Осенью 1948 года судьба вновь свела Сузюмова с его бывшим начальником и «хозяином» Арктики Папаниным. Академик Петр Петрович Ширшов, бывший спутник Папанина по дрейфующей станции СП-1 и создатель в Академии наук Института океанологии, пригласил опального пенсионера-Папанина на должность заместителя директора по экспедициям. Должность была довольно скромной, но, как пишет Папанин, секретарь ЦК ВКП(б) А.А. Кузнецов убедил его: «Советую дать согласие. Работать в Академии наук почетно»[[34]](#footnote-35). А 27 августа 1949 года[[35]](#footnote-36) Е.М. Сузюмов был назначен первым ученым секретарем Института океанологии[[36]](#footnote-37).

После войны нужно было развивать исследования и осваивать окружающие нашу страну моря и океаны, а для этого нужен был исследовательский флот. В августе 1951 года Папанин был назначен начальником нового отдела Морских экспедиционных работ (ОМЭР) Президиума Академии наук СССР. Его давний помощник Е.М. Сузюмов стал заместителем начальника ОМЭР. Эта ответственная должность оказалась последней в его карьере и пожизненной.

«Так, в конце лета 1951 года «переселился» я на Ленинский проспект в небольшую комнатку одного из каменных флигелей около бывшего Нескучного дворца, – вспоминал Папанин. – Там располагался Президиум Академии наук СССР. В этой же комнате поместился и весь аппарат нового отдела – пять человек. Заместителем начальника отдела был назначен Е.М. Сузюмов, ранее ученый секретарь Института океанологии...»[[37]](#footnote-38).

В том же году ОМЭР начал создавать свой собственный «академический флот», Папанин стал его фактическим командующим, а Сузюмов – начальником штаба этого флота, ответственным за все операции. Первым был научно-исследовательский корабль АН СССР «Витязь». В 1952 году к нему добавилась уникальная немагнитная шхуна «Заря» для исследований земного магнетизма[[38]](#footnote-39).

«Одним из крупных начинаний ОМЭРа – чем Отдел морских экспедиционных работ может справедливо гордиться, – пишет И.Д. Папанин в своих мемуарах, – была организация первых экспедиций в Антарктику. Материк за Южным полярным кругом был открыт в 1820 году первой русской антарктической экспедицией, но все последующие годы правительство императорской России оставляло без внимания это выдающееся географическое открытие XIX века. Ни одно русское судно более ста лет не приближалось к берегам Антарктиды»[[39]](#footnote-40).

*Международный геофизический год*

Еще в 1951 году Бюро Международного Совета научных союзов (МСНС), неправительственной научной организации, создало Комитет по подготовке к проведению «Международного геофизического года» (МГГ). С 1955 года его коллективным членом стала и Академия наук СССР. МГГ должен был пройти в период с 1 июля 1957 до 1 июля 1958 гг. с целью всестороннего изучения нашей планеты. Советский Союз поддержал эту инициативу[[40]](#footnote-41). Программа Международного геофизического года была поистине грандиозной. Планировалось исследовать горные районы и особенно состояние ледников, этих запасов пресной воды на Земле; моря и океаны и в особенности течения, формирующие климат на нашей планете; воздушные массы, движение которых определяет погоду; впервые с помощью ракет нужно было исследовать верхние слои атмосферы, а с помощью спутников- ближний космос.

4 октября 1954 года в Риме собрался Специальный комитет МГГ, который принял обращение ко всем странам, призвав, в частности, организовать научные работы в Антарктике[[41]](#footnote-42). Без изучения этой обширной покрытой льдами территории любые научные прогнозы оставались весьма приблизительными.

Надо сказать, что к тому времени несколько стран уже заявили о том, что им якобы принадлежат крупные территории в Антарктиде, но и СССР, и США резко выступили против такого дележа, предложив считать Антарктиду всеобщим достоянием человечества. В 1959 года это было закреплено в Договоре об Антарктике[[42]](#footnote-43).

Научная программа экспедиции в Антарктику была подготовлена в ОМЭР. Главной трудностью в ее реализации было отсутствие ледоколов на жидком топливе. Антарктида далеко! Много угля нужно пароходам, чтобы добраться туда. А заранее угольные базы где-нибудь на островах Тихого или Индийского океана не создашь. Но к 1954 году арктический флот пополнился двумя современными дизель-электроходами ледового класса – «Обь» и «Лена». Они могли не только преодолевать ледовые преграды на пути к Антарктиде, но и доставлять туда тысячи тонн грузов[[43]](#footnote-44). Вот они-то и были выделены правительством СССР для нужд Первой антарктической экспедиции Академии наук (КАЭ-1).

К тому времени вокруг И.Д. Папанина собралась инициативная группа ученых, готовых немедленно взяться за исследования в южных полярных широтах. «Никто официально не оформлял ее, – вспоминает Папанин. – В группу на общественных началах, как теперь говорят, пришли те, кого волновали вопросы изучения Антарктики. На каждом заседании инициативной группы велись жаркие дискуссии... Е.М. Сузюмов координировал деятельность групп, которые занимались отдельными разделами программы. Так, рабочую группу по океанографии возглавлял доктор географических наук В.Г. Корт – директор Института океанологии... Заместитель директора Морского гидрофизического института (метеоролог и мастер спорта по альпинизму) доктор физико-математических наук А.М. Гусев разрабатывал вопросы организации работ на материке Антарктиды… Проблемы гляциологии и географии намечала группа ученых под руководством доктор географических наук Г.А. Авсюка, а группу по метеорологии вел крупный знаток климата Южного полушария Г.М. Таубер. Опытные мореплаватели – капитаны дальнего плавания С.И. Ушаков и И.А. Ман изучали навигационные условия, планировали маршруты кораблей, занимались расчетами загрузки судна и выгрузки грузов на ледяной материк. …В авиационную рабочую группу входили известные полярные летчики Герои Советского Союза И.П. Мазурук, И.И. Черевичный, М.Н. Каминский, опытный штурман Д.Н. Морозов и другие»[[44]](#footnote-45).

Вся организационная работа легла на плечи Е.М. Сузюмова, который входил в инициативную группу с самого начала. Все это время он готовил многочисленные документы для представления в правительство, координировал подготовку научной программы и взаимодействие между группами по организации работ на материке и на море, осуществлял связь с национальным Межведомственным комитетом Международного геофизического года, который координировал все будущие работы от поверхностей земли и океана до космоса.

Отдел морских экспедиционных работ (ОМЭР) АН СССР, заместителем начальника которого (И.Д. Папанина) был Е.М. Сузюмов, внес огромный вклад в составление и практическое осуществление программы антарктической экспедиции, в которую входило ни много ни мало:

— создание в 1955 — 1956 годах научной опорной базы на Антарктическом материке и организация нескольких антарктических полярных станций в глубине материка;

— изучение влияния атмосферных процессов в Антарктике на общую циркуляцию атмосферы Земли;

— исследование основных закономерностей перемещения антарктических вод и их связи с общей циркуляцией вод Мирового океана;

— составление физико-географического описания Антарктиды и ее ледников, геологической характеристики и истории антарктической области, биогеографической и гидрографической характеристик Антарктики;

— изучение особенностей географических явлений в Антарктике;

— изыскание новых районов для советского китобойного промысла, а также изучение методов обеспечения исследований в Антарктике.

В справке-характеристике, данной АН СССР, прямо говорится: «Е.М. Сузюмов являлся одним из главных организаторов первых советских исследований в Антарктике» [[45]](#footnote-46).

**Первая советская комплексная антарктическая экспедиция (КАЭ-1), 1955-1956 гг.**

Советский план исследования Антарктиды казался в то время почти фантастическим. Со стороны морей Росса и Уэдделла атака континента сначала по снегам, а затем по воздуху длилась уже более 50 лет. Его исследовали австралиец Дуглас Моусон (о деятельности которого Е.М. Сузюмов написал две книги), с воздуха и с суши действовали американцы Р. Бэрд и Л. Элсуэрт. Представители двух стран- Норвегии и Великобритании- побывали на Южном полюсе и водрузили там свои флаги. О природе же мест, где находился южный Геомагнитный полюс и Полюс недоступности, исследователи лишь строили догадки.

Решение Советского правительства об отправке экспедиции в Антарктиду было принято 13 июля 1955 года. Научное руководство экспедицией было возложено на Академию наук СССР (т.е. на ОМЭР), а подготовка и техническое оснащение было поручено Главному управлению Северного морского пути Министерства морского флота как организации, имеющей большой опыт в работах в Арктике.

Столь короткого времени вполне хватило на организацию, благо у СССР был накоплен огромный опыт работы в северных широтах. Участие Советского Союза, его планы сразу повысили значимость антарктических исследований. Многие страны под влиянием этих планов пересмотрели свои программы в сторону их увеличения. В частности, американцы решили кроме баз со стороны Тихого океана создать станцию на берегу моря Уэдделла и еще одну по соседству с базой Советского Союза на Берегу Нокса[[46]](#footnote-47).

Для экспедиции было выделено три корабля- два дизель-электрохода «Обь» и «Лена» и вспомогательный «плавучий холодильник» для рыбного промысла «Рефрижератор №7». Однотипные дизель-электроходы «Обь» и «Лена» имели водоизмещение по 12.600 тонн, грузоподъемность по 4500 тонн и мощность машин по 8200 лошадиных сил. «Рефрижератор № 7» водоизмещением 2200 тонн предназначался для доставки продуктов на береговую базу[[47]](#footnote-48).

Комплексная антарктическая экспедиция №1 Академии наук СССР (КАЭ-1, последующие экспедиции стали называть «Советская антарктическая экспедиция», САЭ) была готова к отплытию. Первоначально предполагалось, что экспедицию возглавит «полярник №1» Советского Союза Иван Дмитриевич Папанин. Но врачи отклонили его кандидатуру по состоянию здоровья, поэтому экспедицию возглавил опытный полярник, бывший начальник дрейфующей станции СП-2 (1950 год) Михаил Михайлович Сомов[[48]](#footnote-49). «Инициативная группа» прекратила свое существование, так как ее участники присоединились к КАЭ-1. Всеми организационными работами, координацией действий научных групп, как и прежде, руководил неутомимый Евгений Матвеевич Сузюмов. Он был назначен ученым секретарем экспедиции. Годы практической и научной работы в полярных широтах, огромный организаторский опыт делали Евгения Матвеевича незаменимым человеком.

30 ноября 1955 года флагманский корабль КАЭ-1 дизель-электроход «Обь» отошел от причала Калининградского морского порта и взял курс в Южный океан[[49]](#footnote-50). «На капитанском мостике стоял И.А. Ман, начальником морской части экспедиции шел В.Г. Корт, авиационный отряд возглавлял И.И. Черевичный, а главным штурманом отправился Л.Н. Морозов. В научном составе экспедиции находились А.М. Гусев, Г.А. Авсюк, А.В. Живаго, А.П. Лисицын и другие. Ученым секретарем экспедиции был назначен Е.М. Сузюмов»[[50]](#footnote-51). Освещать открытия советских ученых для широкой общественности должны были корреспондент «Комсомольской правды» П.Р. Барашев и кинооператор А.С. Кочетков[[51]](#footnote-52).

5 января 1956 года дизель-электроход «Обь» подошел к берегам Антарктиды – спустя 136 лет после русских шлюпов «Восток» и «Мирный» (под командованием Ф.Ф, Беллинсгаузена и М.П. Лазарева). В честь них впоследствии и были названы первые советские исследовательские станции в Антарктиде.

«Материк появился неожиданно в пролете между двумя айсбергами, – вспоминает участник экспедиции Александр Михайлович Гусев. - И вот мы у цели нашего плавания. Ледяной купол, насколько хватало глаз, простирался вправо и влево, к востоку и западу, полого поднимался к югу. Все застыло в ледяном безмолвии под ослепительными лучами солнца, и только холодный юго-восточный ветер, встретивший нас еще далеко при подходе к материку, упорно, не переставая дул, точно стекая по ледяным склонам. «Обь» врезалась в не очень прочный здесь припай и встала на якоря»[[52]](#footnote-53).

Но место для строительства долговременной береговой базы было найдено только в 150 км к западу от первой стоянки «Оби», в районе острова Хасуэлл, после нескольких воздушных разведок[[53]](#footnote-54). Вскоре начались работы по выгрузке материалов и оборудования. Проложили по льду дорогу к месту будущего поселка зимовщиков, и началось его строительство. Шторма не раз и не два разрушали льды, ломали дороги, а пурга и шквалистые ветра останавливали строительство. Айсберги окружали «Обь» и грозили навсегда прижать ее к ледниковому обрыву. Неприветливое, коварное и опасное это место-Антарктика!- так описал ситуацию Е.М. Сузюмов в своей книге-дневнике «К шестому материку» (1958). Вслед за «Обью» подошли «Лена» и «Рефрижератор №7», продолжилось строительство поселка, которому было дано имя одного из кораблей экспедиции Лазарева и Беллинсгаузена – «Мирный». У этого названия был и другой смысл: Советский Союз пришел в Антарктику для мирной работы, что тогда еще не всем казалось очевидным. Еще три года оставалось до подписания Международного договора 1959 года, в котором провозглашалось: «Антарктика используется только в мирных целях. Запрещаются... любые действия военного характера». Прошло чуть больше месяца, и на берегу Правды, названном так в честь главной газеты Советского Союза, был поднят советский флаг – русские начали мирное «завоевание» ледового континента[[54]](#footnote-55).

14 февраля 1956 года была официально открыта обсерватория «Мирный». На зимовку остались 92 человека. Корабли ушли[[55]](#footnote-56). Комплексная антарктическая экспедиция состояла из двух относительно самостоятельных компонентов — континентальной и морской экспедиции[[56]](#footnote-57). И каждая из них теперь должна была выполнять поставленные перед нею задачи самостоятельно. «Планами континентальной экспедиции…, согласованными со Специальным комитетом Международного геофизического года, – пишет ее руководитель М.М. Сомов, – предусматривалось создание геофизической обсерватории Мирный в одном из наиболее удобных для этой цели пунктов антарктического побережья — между 80 и 105° в.д. – и организация двух внутриконтинентальных научных станций... Эти станции и береговую обсерваторию надлежало оборудовать с тем, чтобы в период Международного геофизического года можно было выполнить широкий комплекс научных наблюдений»[[57]](#footnote-58).

Основной задачей экспедиции КАЭ-1 было строительство поселка «Мирный» и обсерватории для годичных комплексных наблюдений. Внутренние области Антарктиды предстояло исследовать последующим экспедициям. Но, как пишет А.М. Гусев, «соблазн провести уже в первой смене экспедиции первый в истории исследований Антарктиды круглогодичный цикл наблюдений во внутреннем районе был очень велик»[[58]](#footnote-59).

И известный полярный летчик Анатолий Каш на легком биплане Ан-2 совершил полет вглубь континента на полторы тысячи километров от берега с посадкой на ледяном куполе, высота которого составляла более трех тысяч метров над уровнем моря. Здесь климат был намного жестче, чем на побережье. Когда 6 марта (в конце антарктического лета) вылетали из «Мирного», мороз был всего -4°, на куполе же столбик термометра опустился ниже -50°. Ученые решили, что начинать наблюдения нужно немедленно, и именно здесь, в «настоящей» Антарктиде.

2 апреля 1956 года из «Мирного» в направлении Южного геомагнитного полюса отправился санно-тракторный «поезд». На своем пути он встретил непредвиденные трудности. За месяц удалось пройти всего четыреста километров. «Поезд» остановился, к нему вылетел самолет, доставивший все необходимое для организации в ледяной пустыне жилья и внутриматериковой научной станции. Она была открыта 27 мая 1956 г. и получила название «Пионерская». Начальником станции стал Александр Михайлович Гусев, профессор-физик и альпинист[[59]](#footnote-60). Во время Великой Отечественной войны он был одним из инициаторов создания советских горно-стрелковых частей, а в 1943 году возглавлял группу альпинистов, сорвавших с вершины Эльбруса фашистский флаг.

Полярники получили самые первые данные о погоде зимой на ледниковом куполе, где минимальная температура достигала -67°, а штормовые ветры дули постоянно. Станция «Пионерская» продолжала свою работу и во второй, и в третьей экспедициях, но наряду с ней были созданы еще более удаленные от побережья станции. Сначала «Восток-1», а затем «Восток-2» на широте 78°28'. Эти станции основывались на пути санно-тракторного поезда, вышедшего из «Мирного» под руководством начальника второй экспедиции в Антарктику Алексея Трёшникова (будущего академика и Президента Географического общества СССР).

12 декабря 1956 г. «Обь» в ходе 2-й антарктической экспедиции (САЭ-2) вновь подошла к поселку «Мирный». Следом за ней прибыли «Лена» и рефрижераторное грузопассажирское судно «Кооперация» (заменившее «Рефрижератор №7»). Их разгрузка продолжалась до середины антарктического лета — до февраля. Наконец, 14 февраля 1957 года полярники из КАЭ-1 на «Кооперации» покинули берега Антарктиды и 4 апреля вернулись на Родину[[60]](#footnote-61).

Воспоминания участников этой экспедиции взаимно дополняют друг друга (М.М. Сомова, А.Ф. Трёшникова, А.М. Гусева и других), так как работы хватало на всех. Например, А.М. Гусев в своих книгах «Штурм шестого континента» (1959) и «В снегах Антарктиды» (1973) описывает континентальную часть экспедиции, в том числе сооружение станций «Мирный», «Восток», «Советская». В книге «От Эльбруса до Антарктиды» (1972) он добавляет к ним рассказ о зимовке на антарктической станции «Пионерская» в глубине материка, на ледяном куполе. Так и Евгений Матвеевич Сузюмов также опубликовал в 1958 году книгу-дневник «К шестому материку», в которой рассказывается о морской части экспедиции и о строительстве антарктической станции «Мирный»[[61]](#footnote-62).

Академик А.Ф. Трёшников так пишет о роли Е.М. Сузюмова: «Евгений Матвеевич задолго до участия в первой антарктической экспедиции был хорошо известен полярникам. Его знают и уважают многие прославленные полярные капитаны… нередко его советы и действия оказывали решающее влияние на ход важных мероприятий. Так, он активно участвовал в разработке планов первых послевоенных арктических высокоширотных экспедиций…»[[62]](#footnote-63).

**Научное и политическое значение первой советской антарктической экспедиции**

Вопрос о международном положении Антарктиды долгое время оставался открытым. К 1955 году на разные ее части претендовали семь государств – Аргентина, Австралия, Чили, Франция, Великобритания, Новая Зеландия и Норвегия. Эти страны уже были готовы договориться о ее разделе. Руководство СССР понимало, что времени терять нельзя – Антарктида, по площади сравнимая с территорией нынешней России, могла официально остаться вне сферы влияния великой державы, победившей во Второй мировой войне[[63]](#footnote-64).

В 1958 году, когда в Антарктиде уже вела научную работу третья советская экспедиция, Соединенные Штаты предложили созвать конференцию по вопросу о статусе Антарктиды с участием всех заинтересованных государств. Первая международная конференция по Антарктиде начала свою работу осенью 1959 года в Вашингтоне. В ней приняли участие Австралия, Аргентина, Бельгия, Великобритания, Новая Зеландия, Норвегия, СССР, США, Франция, Чили, Южно-Африканский союз и Япония. Взгляды участников разделились. Австралия, Аргентина, Великобритания, Новая Зеландия, Норвегия, Франция и Чили претендовали на владение разными районами Антарктиды. Остальные страны не признавали их претензии. Успех конференции определило мнение двух великих держав СССР и США, чьи позиции оказались довольно близкими, а именно: в настоящее время Антарктида еще очень слабо изучена, и вести переговоры о ее разделе преждевременно, поэтому необходимо договориться о ее совместном изучении и использовании в мирных целях[[64]](#footnote-65).

Конференция, продолжавшаяся более месяца, завершилась подписанием первого международного договора об Антарктике, который определил современный статус континента. 19 января 1959 года этот договор был подписан, он вступил в силу в июне 1961 года и направлен на недопущение милитаризации Антарктиды и замораживание территориальных претензий на неопределенный срок, что безусловно явилось следствием присутствия ученых из нашей страны на шестом континенте. Договор не имеет срока действия. Статья 1 договора запрещает на территории южнее 60 параллели южной широты «любые мероприятия военного характера, такие как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытания любых видов оружия». В Статье 2 указывалось, что свобода научных исследований в Антарктике, как она существовала в прошлом, будет продолжаться. Отдельная статья вводила запрет на «любые ядерные взрывы в Антарктике и захоронение в этом районе радиоактивных материалов»[[65]](#footnote-66).

Интерес международного сообщества к Антарктиде – ученых, политиков, широких кругов населения разных стран – еще более возрос после МГГ[[66]](#footnote-67). Многие наши ученые, участники первой антарктической экспедиции, в том числе и Е.М. Сузюмов, в 1957-1958 гг. и позже выступали с лекциями и докладами в разных странах мира на научных конференциях. Стало ясно, что Антарктида является крупнейшим аккумулятором запасов пресной воды и ее экология болезненно реагирует на все изменения атмосферы, которые происходят в результате ее загрязнения.

Опыт и результаты наблюдений и исследований, которые выполнены в результате работы Первой антарктической экспедиции, явились бесценным научным практическим руководством для последующих поколений ученых. Арктический опыт Сузюмова во время Второй мировой войны целиком пригодился в освоении Антарктики, в целях закрепления за нашей страной лидирующих позиций мировой державы, формирующей геополитику.

**Работа Е.М.Сузюмова в Академии наук**

Вплоть до выхода на пенсию в 1980 году Евгений Матвеевич Сузюмов продолжал работать в Академии наук, занимаясь организацией экспедиционных исследований Мирового океана. Одновременно он входил в национальные Океанографическую и Антарктическую комиссии. Он по-прежнему был «начальником штаба», к которому поступали заявки и предложения институтов по проведению исследований Мирового океана.

Увеличивался флот Академии наук. «Витязь», любимое детище Папанина после его перехода в АН СССР, теперь работал по программе Международной индоокеанской экспедиции (в Индийском океане), организованной Межправительственной океанографической комиссией ЮНЕСКО. В 1960-1965 гг. в ней участвовало более 40 судов из 13 стран, в том числе более 10 научно-исследовательских судов нашей страны (не только Академии наук СССР, но и Главного управления Гидрографической службы ВМФ, Гидрометеорологической службы (ГМС) и Министерства рыбного хозяйства).

Флагманом океанографических исследований в Атлантике стало построенное в 1957 года по заказу ОМЭР для Морского гидрофизического института научно-исследовательское судно (НИС) «Михаил Ломоносов». Вскоре свои научно-исследовательские суда появились у Дальневосточного отделения АН, Всесоюзного научно-исследовательского института морской геологии и геофизики в Риге, Мурманского морского биологического института и др. Специалисты Лимнологического института в Иркутске получили судно «Г.Ю. Верещагин» для исследования озера Байкал. Институт биологии водохранилищ (теперь – Институт биологии внутренних вод им. И.Д. Папанина) получил несколько судов для исследования искусственных водоемов на Волге («Борок», «Академик Морозов» и др.)[[67]](#footnote-68).

К середине 1960-х гг. ОЭМР разработал концепцию новых крупнотоннажных исследовательских судов для комплексных работ в океане. Первым в серии таких судов стал «Академик Курчатов» (1966) водоизмещением 6800 тонн, его научный персонал состоял из 84 человек. Он вел работы в основном в Атлантике. Следом за ним вошли в строй однотипные «Дмитрий Менделеев» (1968) и «Академик Вернадский» (1969). Остальные суда этой серии поступили в распоряжение Гидрометеорологической службы [[68]](#footnote-69).

Е.М. Сузюмов бывал на международных океанографических конгрессах (Нью-Йорк, 1959; Москва, 1966), конгрессах Тихоокеанской научной ассоциации (Гонолулу (Гавайские о-ва), 1961; Токио, 1966). У каждой страны была своя стратегия использования научно-исследовательского флота для комплексного изучения Мирового океана, обмен опытом был необходим. В 1962 г. на конференции ООН он рассказал об опыте комплексного освоения Северного морского пути для целей развития Севера страны.

В 1970 году при ОМЭР была создана Служба космических исследований, в задачи которой входило обеспечение работы судов, предназначенных для управления космическими аппаратами, выполнение траекторных и телеметрических измерений, связь с экипажами космических кораблей и станций. В группу судов этой службы вошло и крупнейшее из советских НИС судно «Космонавт Юрий Гагарин» водоизмещением 45.000 тонн. Суда находились на балансе институтов, но заказ судов, планирование и всю координацию их работ, материальное обеспечение, оформление документации для исследований на межведомственном, правительственном и международном уровне – все это осуществляло ОМЭР и лично Евгений Матвеевич Сузюмов как один из его руководителей[[69]](#footnote-70). «Вот уже более четверти века существует этот отдел, – вспоминал в 1976 году советский «полярник №1» Иван Дмитриевич Папанин. – Из старого состава остались сегодня только я и Е.М. Сузюмов...»[[70]](#footnote-71). К концу советской эпохи отечественный научно-исследовательский флот всех министерств и ведомств был крупнейшим в мире и составлял без малого 300 кораблей. Сегодня в Мировом океане работает лишь малая часть этих «кораблей науки»[[71]](#footnote-72).

Одновременно Е.М. Сузюмов активно занимался общественной деятельностью: являлся председателем комиссии по морской истории Национального комитета историков, был ученым секретарем секции геологии и географии Комитета по Ленинским и Государственным премиям, вице-президентом Общества дружбы «СССР – Австралия», председателем комиссии по печати по наукам о Земле Всесоюзного общества «Знание», заместителем председателя Советского национального Тихоокеанского научного комитета, членом секции писателей-маринистов при Союзе писателей СССР, Комиссии по морской художественной литературе и редколлегий ежегодников «Летопись Севера» и «Полярный круг», ученым секретарем секции океанологии, географии и метеорологии Московского отделения Географического общества СССР[[72]](#footnote-73).

Вся эта активная работа не мешала Сузюмову и самому выходить в океан. После Арктики и Антарктики он побывал и в Тихом, и в Индийском, и в Атлантическом океанах, а также написал об этих экспедициях 14 научно-популярных книги[[73]](#footnote-74), ряд брошюр и статей[[74]](#footnote-75). Он участвовал в нескольких экспедициях в Мировой океан на научно-исследовательских судах «Витязь», «Михаил Ломоносов», «Дмитрий Менделеев», был одним из главных организаторов совместных советско-кубинских морских исследований (ему принадлежит заслуга в организации советско-кубинского сотрудничества в изучении Атлантического океана и его морей и в создании на Кубе института океанологии); состоял в оргкомитетах ряда международных конгрессов.

**Память о Евгении Матвеевиче Сузюмове**

В заключение перечислим награды, которыми удостоило Советское правительство Евгения Матвеевича Сузюмова: орден Отечественной войны 2-й степени (1 мая 1944), Красной Звезды (8 августа 1944), три ордена «Знак Почета» (2 декабря 1944; 23 июня 1961; 17 сентября 1975), орден «Трудового Красного Знамени» (6 декабря 1949); медали: «За оборону Советского Заполярья» (1944), «За победу над Германией в 1941 — 1945гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» (1945). Особенно он гордился медалью «За оборону Советского Заполярья» (1944)[[75]](#footnote-76). Всего Е.М. Сузюмов имел 7 орденов и 16 медалей от правительства Советского Союза, не говоря уже о 14 юбилейных медалях и 37 почетных грамотах и памятных знаках. Евгений Матвеевич имел звание «Почетный полярник», был почетным членом Географического общества США[[76]](#footnote-77). Еще в 1952 году ему было присвоено персональное звание полковник-директор морского флота.

Литературное наследие Е.М. Сузюмова – восемь книг («К шестому материку», 1958 г., переведенная в ГДР и Румынии; «Жизнь, отданная Антарктиде», 1960 г., переведенная в Австралии; «Подвиг «А. Сбириякова», 1963 г. об обороне советского Заполярья во время Второй мировой войны; «По островам Полинезии», 1963 г.; «Покоритель нехоженых земель», 1967 г.; «Новые корабли науки» (вместе с С.И. Ушаковым), 1969 г.; «Дуглас Моусон и Антарктика», 1970 г. – историческое повествование об одном из пионеров исследования Антарктиды; «Тихоокеанским маршрутом», 1980 г. и другие, а также более 170 статей и докладов[[77]](#footnote-78).

Евгений Матвеевич Сузюмов умер в 1998 году и похоронен в Москве. В родной Пензе Евгений Матвеевич был последний раз в ноябре 1985 года в дни празднования 75-летнего юбилея другого нашего знаменитого земляка и не менее знаменитого полярника К.С. Бадигина[[78]](#footnote-79).

В память о Сузюмове установлены мемориальные доски на здании школы (ныне – гимназии «Ступени») №4 в г. Пензе и на доме родителей Е.М. Сузюмова в Нижнем Ломове (Пензенская область). В Нижнеломовском краеведческом музее ему посвящена значительная часть экспозиции. В музее Города воинской славы Полярный в Мурманской области (главной базе северного флота) и в музее Мирового океана в г. Калининград также есть экспозиции, посвященные Е.М. Сузюмову[[79]](#footnote-80). Его именем названа одна из улиц Пензы в микрорайоне Заря и улица в Нижнем Ломове.

**Библиография:**

1. Баринов Б. Самый заполярный адмирал // На боевом посту. №4. 18 января 1995.
2. Болосов А. Полярная авиация России. 1946-2014 гг. М.: Paulsen, 2014. 480 с., илл.
3. Волович В. Прыжок на полюс // Вокруг света. №5. Май 1984. С.34-38.
4. Голицын В.В. Антарктика: международно-правовой режим. М., 1983.
5. Гусев А.М. Штурм шестого континента. М.: Госполитиздат, 1959. 104 с.
6. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. 352 с., ил.
7. Гусев А.М., Трёшников А.Ф. В снегах Антарктиды. М.: Мысль, 1973. 390 с.
8. Ковалев С. Заполярные базы Кригсмарине // Независимое военное обозрение. 29 марта 2002. URL: <https://nvo.ng.ru/history/2002-03-29/5_bases.html>.
9. Ковалев С. Германские базы в советской Арктике // Независимое военное обозрение. 28 апреля 2006. URL: <https://nvo.ng.ru/history/2006-04-28/7_arctic.html>.
10. Литау Н. Южный форпост геополитики // Вокруг Света. № 2. 2006. URL: <https://www.vokrugsveta.ru/vs/article/2264/>.
11. Лукин В.В., Клоков В.Д., Помелов В.Н.. Система Договора об Антарктике: правовые акты, комментарии. СПб., 2002.
12. Мазурук И. Воздушный мост Аляска – Сибирь / Сост. Н.Я.Болотников и др. // Полярный круг. М.: Мысль, 1978. С.51-60.
13. Малязев В. В Арктику влюбился…на Суре. Очерк о Е.М.Сузюмове. URL: <http://sura.liblermont.ru/content/files/14 maliazev.pdf>.
14. Морозов М.Э. Операция «Вундерланд» // ФлотоМастер: приложение к журналу «Техника молодежи». 2002. № 1. С. 24-35.
15. Пионеры советской Антарктиды. Живые голоса истории / Некоммерческий образовательный проект Российского государственного фонда фотодокументов (РКАФД). Глава 1. Первые советские экспедиции. URL: <http://xn--80afe9bwa.xn--p1ai/projects/3268/glava-1-pervye-sovetskie-ekspedicii>
16. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. 416 с.
17. Пантюшов И.В. Вклад пензенцев в исследования Арктики и Антарктики // Русское географическое общество. URL: <http://penza.rgo.ru/publikacii/epoxa-velikix-geograficheskix-otkrytij-v-arktike-i-antarktike/>.
18. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>.
19. Пантюшов И. 5 января 1956 года советские полярники ступили на берег Антарктиды // Русское географическое общество. 5 января 2023. URL: <https://www.rgo.ru/ru/article/5-yanvarya-1956-goda-sovetskie-polyarniki-stupili-na-bereg-antarktidy>.
20. Сомов М.М. На материке Антарктиды // Природа. №11. 1957. URL: <https://web.archive.org/web/20091219090842/http://www.polarmuseum.ru/bibl/articles/somov57/somov57.htm>.
21. Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Справочник. М.: В/О «Моринтехформреклама», 1989. 110 с.
22. Сузюмов Е.М. К шестому материку. М.: Географгиз, 1958. 352 с.
23. Сузюмов Е.М. Первопроходцы полярных морей. Очерк. [Рукопись]. Личный архив А.Е. Сузюмова. 29 стр.
24. Сузюмов Е.М. Миссия капитана Пирсона. [Рукопись]. Личный архив А.Е. Сузюмова. 14 с.
25. Сузюмов Е.М. Полярные моряки – фронту // Водный транспорт. 21 июня 1986.
26. Сузюмов Е.М. На траверзе острова Н. // Красный флот. №3. 21 июня 1949.
27. Сузюмов Е.М. Подвиг «А.Сибирякова». М.: Воен. изд-во, 1964. 85 с.
28. Сузюмов Е.М., Ушаков С.И. Новые корабли науки. М.: Знание, 1969.
29. Сузюмов Е. Рассказы капитана Воронина, переданные им самим / Сост. Н.Я.Болотников и др. // Полярный круг. М.: Мысль, 1978. С.130-141.
30. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), Пенза, февраль 2018. С.2-4.
31. Сузюмов А. Благодаря книге Е.М.Сузюмова обнаружено место гибели ледокольного парохода «Александр Сибиряков» // Русское географическое общество. 12 декабря 2017. URL: <https://www.rgo.ru/ru/article/blagodarya-knige-em-suzyumova-obnaruzheno-mesto-gibeli-ledokolnogo-parohoda-aleksandr>.
32. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.102-108.
33. Трёшников А.Ф. От редактора. Е.М. Сузюмов // Дуглас Моусон и Антарктика. Л.: Гидрометеоиздат, 1970.

1. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.102. [↑](#footnote-ref-2)
2. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.102. [↑](#footnote-ref-3)
3. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-4)
4. Цит.по: Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-5)
5. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.103. [↑](#footnote-ref-6)
6. Выписка из листка о прохождении воинской службы СУЗЮМОВЫМ Евгением Матвеевичем. [1946 год] Личный архив А.Е. Сузюмова. [↑](#footnote-ref-7)
7. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), февраль 2018. С.4. [↑](#footnote-ref-8)
8. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), февраль 2018. С.4. [↑](#footnote-ref-9)
9. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.103; Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), февраль 2018. С.4. [↑](#footnote-ref-10)
10. Сузюмов Е.М. Миссия капитана Пирсона. [Рукопись из личного архива А.Е.Сузюмова]. 14 с. [↑](#footnote-ref-11)
11. ADVACE RELEASE: For MONDAY MORNING papers, March 29, 1943. Office of War Information. War Shipping Administration. OWI-1448. 8 pages. [↑](#footnote-ref-12)
12. Сузюмов Е.М. Миссия капитана Пирсона. [Рукопись из личного архива А.Е.Сузюмова]. С.8-9; ADVACE RELEASE: For MONDAY MORNING papers, March 29, 1943. Office of War Information. War Shipping Administration. OWI-1448. P.4-5; Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.279-280. [↑](#footnote-ref-13)
13. Ковалев С. Заполярные базы Кригсмарине // Независимое военное обозрение. 29 марта 2002. URL: <https://nvo.ng.ru/history/2002-03-29/5_bases.html>; Ковалев С. Германские базы в советской Арктике // Независимое военное обозрение. 28 апреля 2006. URL: <https://nvo.ng.ru/history/2006-04-28/7_arctic.html>. [↑](#footnote-ref-14)
14. Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Справочник. М.: В/О «Моринтехформреклама», 1989. С.17. [↑](#footnote-ref-15)
15. Морозов М.Э. Операция «Вундерланд» // ФлотоМастер: приложение к журналу «Техника молодёжи». 2002. № 1. С. 25-26. [↑](#footnote-ref-16)
16. Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Справочник. М.: В/О «Моринтехформреклама», 1989. С.17. [↑](#footnote-ref-17)
17. Сузюмов Е.М. На траверзе острова Н. // Красный флот. №3. 21 июня 1949. [↑](#footnote-ref-18)
18. Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Справочник. М.: В/О «Моринтехформреклама», 1989. С.17. [↑](#footnote-ref-19)
19. Сузюмов Е.М. Подвиг «А.Сибирякова». М.: Воен. изд-во, 1964. [↑](#footnote-ref-20)
20. Сузюмов А. Благодаря книге Е.М.Сузюмова обнаружено место гибели ледокольного парохода «Александр Сибиряков» // Русское географическое общество. 12 декабря 2017. URL: <https://www.rgo.ru/ru/article/blagodarya-knige-em-suzyumova-obnaruzheno-mesto-gibeli-ledokolnogo-parohoda-aleksandr>. [↑](#footnote-ref-21)
21. Мазурук И. Воздушный мост Аляска – Сибирь / Сост. Н.Я.Болотников и др. // Полярный круг. М.: Мысль, 1978. С.52. [↑](#footnote-ref-22)
22. Мазурук И. Воздушный мост Аляска – Сибирь / Сост. Н.Я.Болотников и др. // Полярный круг. М.: Мысль, 1978. С.52-53. [↑](#footnote-ref-23)
23. Выписка из листка о прохождении воинской службы СУЗЮМОВЫМ Евгением Матвеевичем. [1946 год] Личный архив А.Е.Сузюмова. [↑](#footnote-ref-24)
24. Сузюмов Е. Рассказы капитана Воронина, переданные им самим / Сост. Н.Я.Болотников и др. // Полярный круг. М.: Мысль, 1978. С.130-141. [↑](#footnote-ref-25)
25. Копия стенограммы выступления Героя Советского Союза генерал-майора авиации И.П.Мазурука на собрании Полярной комиссии Московского филиала Географического общества СССР 19 января 1978 года [посвященного 70-летию Е.М.Сузюмова]. Личный архив А.Е.Сузюмова. [↑](#footnote-ref-26)
26. Выписка из листка о прохождении воинской службы СУЗЮМОВЫМ Евгением Матвеевичем. [1946 год] Личный архив А.Е.Сузюмова. [↑](#footnote-ref-27)
27. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.104. [↑](#footnote-ref-28)
28. Болосов А. Полярная авиация России. 1946-2014 гг. М.: Paulsen, 2014. С.42. [↑](#footnote-ref-29)
29. Волович В. Прыжок на полюс // Вокруг света. №5. Май 1984. С.34-38. [↑](#footnote-ref-30)
30. Болосов А. Полярная авиация России. 1946-2014 гг. М.: Paulsen, 2014. С.42. [↑](#footnote-ref-31)
31. Волович В. Прыжок на полюс // Вокруг света. №5. Май 1984. С.35. [↑](#footnote-ref-32)
32. Волович В. Прыжок на полюс // Вокруг света. №5. Май 1984. С.36. [↑](#footnote-ref-33)
33. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), февраль 2018. С.4. [↑](#footnote-ref-34)
34. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.349, 350. [↑](#footnote-ref-35)
35. Приказ Начальника Главного Управления Северного морского пути при Совете Министров СССР №К-350, 26 августа 1949 г. за подписью начальника Главсевморпути А.Кузнецова. Личный архив А.Е.Сузюмова. [↑](#footnote-ref-36)
36. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.105. [↑](#footnote-ref-37)
37. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.357-358. [↑](#footnote-ref-38)
38. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.105-106. [↑](#footnote-ref-39)
39. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.364. [↑](#footnote-ref-40)
40. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.106. [↑](#footnote-ref-41)
41. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.365. [↑](#footnote-ref-42)
42. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.106. [↑](#footnote-ref-43)
43. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.365. [↑](#footnote-ref-44)
44. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.365-366. [↑](#footnote-ref-45)
45. Цит.по: Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-46)
46. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-47)
47. Пантюшов И. 5 января 1956 года советские полярники ступили на берег Антарктиды // Русское географическое общество. 5 января 2023. URL: <https://www.rgo.ru/ru/article/5-yanvarya-1956-goda-sovetskie-polyarniki-stupili-na-bereg-antarktidy>. [↑](#footnote-ref-48)
48. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.106. [↑](#footnote-ref-49)
49. Дроздов В., Иванов В. Сегодня в Антарктику отправляется первая советская научная экспедиция // Вечерний Ленинград. 30 ноября 1955. [↑](#footnote-ref-50)
50. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.367. [↑](#footnote-ref-51)
51. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.264. [↑](#footnote-ref-52)
52. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.264. [↑](#footnote-ref-53)
53. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.264. [↑](#footnote-ref-54)
54. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-55)
55. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.264. [↑](#footnote-ref-56)
56. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.367. [↑](#footnote-ref-57)
57. Сомов М.М. На материке Антарктиды // Природа. №11. 1957. URL: <https://web.archive.org/web/20091219090842/http://www.polarmuseum.ru/bibl/articles/somov57/somov57.htm>. [↑](#footnote-ref-58)
58. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.265, 266. [↑](#footnote-ref-59)
59. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.269. [↑](#footnote-ref-60)
60. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.290. [↑](#footnote-ref-61)
61. Сузюмов Е.М. К шестому материку. М.: Географгиз, 1958. [↑](#footnote-ref-62)
62. Трёшников А.Ф. От редактора. Е.М.Сузюмов // Дуглас Моусон и Антарктика. Л.: Гидрометеоиздат, 1970. Цит.по: Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.106. [↑](#footnote-ref-63)
63. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-64)
64. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.292. [↑](#footnote-ref-65)
65. Лукин В.В., Клоков В.Д., Помелов В.Н. Система Договора об Антарктике: правовые акты, комментарии. СПб., 2002; Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.292. [↑](#footnote-ref-66)
66. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. М.: Советская Россия, 1972. С.293. [↑](#footnote-ref-67)
67. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.107. [↑](#footnote-ref-68)
68. Сузюмов Е.М., Ушаков С.И. Новые корабли науки. М.: Знание, 1969; Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.107. [↑](#footnote-ref-69)
69. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.107-108. [↑](#footnote-ref-70)
70. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.357-358. [↑](#footnote-ref-71)
71. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.108. [↑](#footnote-ref-72)
72. Общие сведения о Е.М.Сузюмове. Личный архив А.Е.Сузюмова. [↑](#footnote-ref-73)
73. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), февраль 2018. С.4. [↑](#footnote-ref-74)
74. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.108. [↑](#footnote-ref-75)
75. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.108. [↑](#footnote-ref-76)
76. Почетные награды и звания Е.М,Сузюмова. Личный архив А.Е.Сузюмова. [↑](#footnote-ref-77)
77. Список книг – автор Е.М.Сузюмов. Личный архив А.Е.Сузюмова. [↑](#footnote-ref-78)
78. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-79)
79. Сузюмов А.Е. Он плавал по всем океанам и побывал на всех континентах (К 60-летию Первой советской антарктической экспедиции) // Записки по гидрографии. 2016. №299. С.108. [↑](#footnote-ref-80)