

## РАССКАЗЫ ОКЕАНОЛОГОВ О ПЕРВЫХ РЕЙСАХ НИС «ВИТЯЗЬ»

**А. В. Хортов**

*Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН,  
Россия, 117997, Москва, Нахимовский проспект, д. 36,  
e-mail: [Khortov.av@ocean.ru](mailto:Khortov.av@ocean.ru)*

Приведены рассказы – воспоминания океанологов член-корр. РАН Г. Б. Удинцева и академика РАН А. П. Лисицына, записанные в 2002–2006 гг. Будучи еще студентами, они приняли активное участие в подготовке и проведении первых испытательного и научного рейсов научно-исследовательского судна «Витязь» в 1949 г. в Черном и Охотском морях. Результаты работ, выполненных в августе – ноябре 1949 г. в Охотском море, имели важное значение как для науки, так и для укрепления обороноспособности тихоокеанских рубежей нашей Родины.

**Ключевые слова:** НИС «Витязь», Институт океанологии РАН, Охотское море, Г. Б. Удинцев, А. П. Лисицын

Буквально с первых дней организации Института океанологии, 80-летний юбилей которого мы отмечаем в этом году, его сотрудники под руководством академика П. П. Ширшова начали большую работу по подготовке рейса в Охотское море. Это было связано с необходимостью укрепления тихоокеанских рубежей СССР на случай начала Третьей мировой войны. П. П. Ширшов не раз предупреждал сотрудников института о такой опасности, о чем свидетельствуют участники первых рейсов НИС «Витязь» в Черном и Охотском морях. Тогда, в 1949 году, в испытательном, первом научном рейсе приняли участие ученые двух поколений. Уже известные, имеющие опыт морских плаваний, полученный еще в 1920-е годы на НИС «Персей» (чл.-корр. АН Л. А. Зенкевич, профессор В. Г. Богоров, Т. С. Расс, С. В. Бруевич, А. Д. Добровольский, П. Л. Безруков и др.), и совсем в ту пору молодые люди, донашивающие армейские гимнастерки, – Г. Б. Удинцев и А. П. Лисицын. В 1949 г. они были студентами МГУ и МГРИ. Их воспоминания, записанные в 2002–2006 гг., приводятся в данной статье.

**Глеб Борисович Удинцев** (1923–2017) – участник Великой Отечественной войны, советский и российский океанолог-геоморфолог, член-корреспондент Российской академии наук, доктор географических наук, профессор, дважды лауреат Государственной премии СССР (1969, 1977). В Институте океанологии работал с 1946 по 1976 годы (Исповедь сына века..., 2024; Хортов, 2025б)

*Из воспоминаний Г. Б. Удинцева, записанных А. В. Хортовым в 2002 году*

*Удинцев.* Институт был создан в январе 1946 года. Первые сотрудники (23 человека) размещались в четырехкомнатной квартире дома по улице Обуха (рисунок 1). Потом нас перевели на проезд Владимирова (нынешний Никольский переулок), а затем – на Миусскую площадь, в Институт сахара, и т. д. И сразу же после организации Института в 1946 г. началась подготовка к выходу в море.



Рис. 1 – Первое здание Института океанологии в 1946–1949 гг. на улице Обуха, д. 6; в настоящее время улица Воронцово Поле (фото из архива ИО РАН)

В конце войны наши войска захватили новейшие немецкие подводные лодки, у англичан их не было. И они предложили поменять одну подлодку на любое понравившееся судно. П. П. Ширшов, будучи министром морского флота, был уже назначен директором Института океанологии и выбрал корабль «Витязь». Он был построен в 1939 г. в Германии как грузопассажирское судно под названием «Марс». В войну немцы превратили его в плавучий госпиталь. После войны по репарации корабль был передан в состав флота Великобритании. Судно чудесное, до сих пор на ходу, хоть и стоит сейчас как музей. Я недавно разговаривал с капитаном «Витязя». И он сказал: «Хоть сейчас в плавание».

*Хортов.* Получается, его корпус за все эти годы коррозия не брала?

*Удинцев.* Видишь ли, год постройки судна – 1939-й, а это расцвет немецкой промышленности. Японцы относительно недавно брали пробы металла и сказали,

что железо в великолепном состоянии. Однажды «Витязь» (музей) посетил бывший судовой механик когда-то немецкого судна «Марс». Увидел на переборке машинного отделения все запчасти, кроме какой-то одной. И спросил, почему все запчасти на месте? Неужели не понадобились? Ему ответили, что не было нужды. Тогда бывший судовой механик сказал, что машину можно хоть сейчас запустить. Ему подтвердили, что можем запустить прямо сейчас.



Рис. 2 – Научно-исследовательское судно «Витязь» на Камчатке, 1949 г.  
(фото из архива Г. Б. Удинцева)

«Витязь» мог бы еще поплавать, хотя у кораблей срок службы 25 лет. Но «Витязь» дольше бы выдержал (рисунок 2).

И вот мы стали готовить судно к первому рейсу. Я на лекции почти не ходил. Так, изредка... Я занимался снабжением, т. е. в сущности был снабженцем. Идешь к Папанину, он письмо дает кому-то. Иду туда. Там получишь одно, получишь другое. Ходил на всякие военные склады, получал там навигационное оборудование, что-то из трофейного имущества (рисунок 3). И все мы думали, что пойдем вокруг света!

В ноябре 1948 г. мы закончили загрузку оборудования на судно и залили 8 тонн спирта для биологических работ. Спирт возили на корабль 20-литровыми канистрами из Зоологического института АН. Спирт тогда был «валютой». И мы



Рис. 3 – Г. Б. Удинцев на НИС «Витязь» в испытательном рейсе в Черном море. 1949 г.  
(фото из архива Г. Б. Удинцева)

решили поступить так: два человека стоят на корабле и с палубы через шпигаты из канистр в цистерну наливают, двое носят, еще двое эти канистры подают с машины. А канистры проржавели, и спиртом по всему кораблю пахло невероятно. Народ стал «слетаться» на запах спирта, как пчелы на мед. А мы таскаем эти канистры, таскаем; и вдруг видим, что часовой, стоявший в тулупе с винтовкой на палубе у горловины цистерны, лежит на спине, широко раскинув руки. Подбежали к нему, а от него перегаром разит... Сообразили, что цистерна с краном находится в твиндеке; спустились вниз, увидели, что к этому крану выстроилась очередь с ведрами: наливают спирт, тут же пьют и по каютам растаскивают. Пришлось нам срочно перестраиваться. Одного человека поставили внизу у крана, один сливает, двое таскают канистры и двое подают с машины.

Нам еще нужно было загрузить трофейную химическую посуду в трюмы. Это было знаменитое шоттовское тонкое стекло. А экипаж был не полностью укомплектован. Лебедками некому было грузить. Что делать? И мы по трапу по 4 человека вверх-вниз в рюкзаках таскали эту посуду. В общем, с задачей справились; залили спирт, все загрузили.

В декабре 1948 г. корабль погнали из Ленинграда в Ригу, где на него поставили эхолоты. Затем «Витязь» перегнали в Одессу. А мы приехали туда в апреле 1949 г., чтобы выйти в испытательный (рисунок 4а) рейс (Хортов, 2025а)

Потом судно должны были перегнать во Владивосток, и мы надеялись, что пойдём на нем в кругосветку. Однако на «Витязе» пошла группа физиков из Курчатовского института. Все было в жуткой тайне. Сейчас понимаю, это было связано с испытанием американцами атомной бомбы; нужно было собрать материалы...

Во Владивосток мы прибыли в августе 1949 г., но нам объявили, что кругосветка отменяется. Началась «холодная» война (после речи 5 марта 1946 г. ярого русофоба Черчилля в Фултоне). Надо обеспечивать рубежи Дальнего Востока. И в первую очередь требовалось изучать Охотское и Берингово моря. В Охотском море мы получили детальные профили дна; нам открылись неведомые ранее подводные долины и впадины, возвышенности. От Курильских островов мы двигались на север, затем пересекли широтными галсами Охотское море и стали перемещаться в южном направлении (рисунок 4б). По результатам этих работ была составлена батиметрическая карта Охотского моря.

Японское море было решено изучать попутно. Мы тогда прежде, чем идти в кругосветку, хорошо несколько лет поработали по Охотскому, Берингову морям, по Курило-Камчатской гряде и Японскому морю (Удинцев, 1987). И потом уже, после международного геофизического года (1957 г.), мы вышли в Мировой океан. Вот такая история.

Директор Института П. П. Ширшов был руководителем работ по Берингову морю, а В. Г. Богоров (заместитель директора) – по Охотскому. Н. Н. Сысоев, второй заместитель директора, возглавлял работы по Курилам. Я стал заниматься Охотским морем и кандидатскую диссертацию защитил по геоморфологии Охотского моря. Научным руководителем был В. Г. Богоров. При изучении дальневосточных морей я постоянно



**Александр Петрович Лисицын** (1923–2020) – участник Великой Отечественной войны; геолог, академик РАН (1994), доктор геолого-минералогических наук (1966), профессор (1974), работал в Институте океанологии им. П. П. Ширшова РАН с 1949 г. до последнего дня жизни (рисунок 5) (Академик..., 2023).

*Из воспоминаний А. П. Лисицына, записанных А. В. Хортовым в 2006 году*

*Хортов.* Александр Петрович, Вы застали в живых участников первой полярной экспедиции судна «Персей» в 1923 г.?

*Лисицын.* В первом рейсе на «Персее» работали Л. А. Зенкевич (рисунок 6), В. Г. Богоров, Т. С. Расс, С. В. Бруевич. Л. А. Зенкевич потом был начальником первой экспедиции на «Витязе» в августе 1949 г. в Охотское море (рисунок 7) и много интересного нам рассказывал про рейс на «Персее». Пытался применять на «Витязе» те же методы, по которым работали на «Персее», но ничего из этого не вышло. Некоторое время Лев Александрович очень переживал и ругался по этому поводу.

Охотское море для работы очень тяжелое. Летом туманы, сильный ветер с дождем. И чем сильнее ветер, тем сильнее морской туман: почти нулевая видимость,

плотная пелена. Как правило, неприятности возникают ближе к вечеру. Начали ставить первую станцию. А на «Витязе» аж 12 лебедек. И возле них каждый большой начальник! И все они работали на «Персее», и все они знают лучше других...

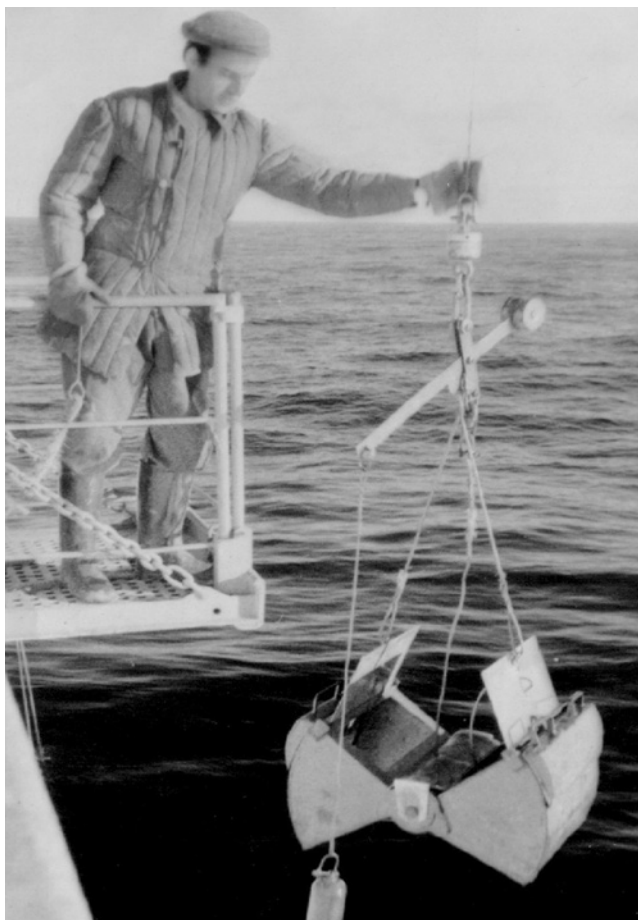


Рис. 5 – А. П. Лисицын в рейсе на НИС «Витязь» с дночерпателем (фото из архива Г. Б. Удинцева)



Рис. 6 – Л. А. Зенкевич в рейсе на НИС «Витязь» (фото из архива Г. Б. Удинцева)

Хортов А. В.

Лебедки всюду шпарят, а глубина около 1 500 м, ни одна не достигает дна. Все тросы перепутались! До утра их рубили, распутывали; потеряли несколько приборов... Я помню, что к утру туман рассеялся, и Зенкевич посетовал: «Сделали корабль – черт знает что! Вот на «Персее» как хорошо работали! Глубина была 200 м, и всего одна лебедка; а тут до воды не достанешь, нужно на лифте спускаться!»

Я спрашиваю: «А для чего до воды опускаться, Лев Александрович?»

А он отвечает: «Ну, как же! Тралы или сетки будут же раскачиваться!» (Смеемся).  
«Но потом приспособились».

*Хортов.* «Персей» и «Витязь» – это разные эпохи, хотя во времени их разделяло всего 25 лет.

*Лисицын.* Безусловно. На «Персее» все паровое было. А на «Витязе» – электрические лебедки, эхолоты и другие приборы. Тросы и глубины дна другие. Ведь раньше была инструкция, что дночерпателем работать на глубине больше 500 метров нельзя. Это было даже указано в наставлении по гидрографической службе. А почему нельзя, никто не говорил. И с тяжелыми трубками тоже работать опасно, а работать надо! И мы работали.



Рис. 7 – Рейс в Охотское море. Сидят в первом ряду А. П. Лисицын и Г. Б. Удинцев, 1949 г. (фото из архива Г. Б. Удинцева)

### Послесловие

Несмотря на то, что с начала описываемых событий минуло 80 лет, задачи, поставленные первым директором Института океанологии академиком П. П. Ширшовым перед сотрудниками, и сейчас не потеряли своей актуальности. В настоящее время, когда соседствующими с Россией морскими державами постоянно осуществляются

попытки ущемить интересы нашей Родины, детальное изучение геологического строения и рельефа дна акваторий очень важно для решения как минерально-сырьевых, оборонных, так и геополитических задач. В соответствии с Конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву уточнение глубинного строения переходных зон континент–океан имеет важное значение для закрепления внешних границ экономических интересов России как в Арктике, так и на Дальнем Востоке.

**Благодарности.** Работа выполнена в рамках государственного задания по теме № FMWE–2024–0024.

### Список литературы

1. Академик Александр Петрович Лисицын: Очерки, воспоминания. М.: Научный мир, 2023. 282 с. ISBN 978-5-91522-538-0.
2. Исповедь сына века. Глеб Борисович Удинцев – рыцарь неба, ставший романтиком моря, исследователь рельефа дна океанов, именем которого назван трансформный разлом в Тихом океане: воспоминания, очерки. СПб.: Серебряный век, 2024. 816 с. ISBN 978-5-6049259-9-7.
3. Удинцев Г. Б. Записки по гидрографии. Магеллановы облака. СПб.: Управление навигации и океанографии МО РФ, 2009. 579 с.
4. Удинцев Г. Б. Рельеф и строение дна океанов. М.: Недра, 1987. 239 с.
5. Хортов А. В. К 110-летию Александра Васильевича Живаго // Океанологические исследования, 2025а. Т. 53. № 1. С. 222–235. EDN: QSHXJQ. [https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53\(1\).11](https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53(1).11)
6. Хортов А. В. Ветераны-океанологи вспоминают войну. К 80-летию Победы // Океанологические исследования. 2025б. Т. 53. № 2. С. 252–271. EDN: ANBWMD. [https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53\(2\).13](https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53(2).13)

Статья поступила в редакцию 12.02.2026, одобрена к печати 04.03.2026.

**Для цитирования:** Хортов А. В. Рассказы океанологов о первых рейсах НИС «Витязь» // Океанологические исследования. 2026. Т. 54 № 1. С. 154–162. [https://doi.ocean.ru/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54\(1\).9](https://doi.ocean.ru/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54(1).9)

## OCEANOGRAPHERS STORIES ABOUT THE FIRST VOYAGES OF THE R/V “VITYAZ”

A. V. Hortov

*Shirshov Institute of Oceanology, Russian Academy of Sciences,  
36, Nakhimovskiy prospekt, Moscow, 117997, Russia,  
e-mail: [Khortov.av@ocean.ru](mailto:Khortov.av@ocean.ru)*

The stories and memoirs of oceanographers are given by corresponding member RAS G. B. Udintseva and RAS academician A. P. Lisitsyn, recorded in 2002–2006. While still students, they took an active part in the preparation and conduct of the first test and scientific voyages of the “Vityaz”–research vessel in 1949 in the Black and Okhotsk Seas. The results of the work carried out in August–November 1949 in the Sea of Okhotsk were important both for science and for strengthening the defense capability of the Pacific borders of our Homeland.

**Keywords:** R/V “Vityaz”, Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences, Sea of Okhotsk, G. B. Udintsev, A P. Lisitsyn

**Acknowledgments:** The work was carried out within the framework of the state assignment on topic No. FMWE-2024-0024.

## References

1. *Academician Alexander Petrovich Lisitsyn. Essays, memoirs.* Moscow, Scientific World, 2023, 282 p., ISBN 978-5-91522-538-0.
2. Khortov, A. V., 2025a: On the 110<sup>th</sup> anniversary of Alexander Vasilyevich Zhivago. *Journal of Oceanological Research*, **53** (1), 222–235, EDN: QSHXJQ, [https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53\(1\).11](https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53(1).11)
3. Khortov, A. V., 2025b: Veteran-oceanographers remember the war. On the 80<sup>th</sup> anniversary of the Victory. *Journal of Oceanological Research*, **53** (2), 252–271, EDN: ANBWMD, [https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53\(2\).13](https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53(2).13)
4. *Confessions of a Son of the Century. Gleb Borisovich Udintsev – a knight of the sky who became a romantic of the sea, an explorer of the ocean floor, after whom the transform fault in the Pacific Ocean is named: memoirs, essays.* St. Petersburg, Silver Age, 2024, 816 p., ISBN 978-5-6049259-9-7.
5. Udintsev, G. B., 2009: *Notes on hydrography. Magellanic clouds.* St. Petersburg, Department of Navigation and Oceanography of the Ministry of Defense of the Russian Federation, 579 p.
6. Udintsev, G. B., 1987: *Relief and structure of the ocean floor.* Moscow, Nedra Publ., 239 p.

Submitted 12.02.2026, accepted 04.03.2026.

**For citation:** Hortov, A. V., 2026: Oceanographers stories about the first voyages of the R/V “Vityaz”. *Journal of Oceanological Research*, **54** (1), 154–162, [https://doi.ocean.ru/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54\(1\).9](https://doi.ocean.ru/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54(1).9)

## 海洋学家讲述的“勇士”(VITYAZ)号科考船早期航次故事

A. V. Hortov

*Shirshov Institute of Oceanology, Russian Academy of Sciences,  
36, Nakhimovskiy prospekt, Moscow, 邮编: 117997, Russia,  
电子邮件: [Khortov.av@ocean.ru](mailto:Khortov.av@ocean.ru)*

本文收录了海洋学家、俄罗斯科学院通讯院士G. B. Udintseva与俄罗斯科学院院士A. P. Lisitsyn于2002–2006年间口述的回忆故事。二人尚在求学期间，便积极参与了1949年“勇士”(VITYAZ)号科考船在黑海与鄂霍次克海进行的首次试验航次与科考航次的筹备及实施工作。1949年8月至11月在鄂霍次克海完成的研究成果，无论对于科学探索，还是对于巩固我国太平洋边疆的国防安全，均具有重大意义。

**关键词：** “勇士”(Vityaz)号科考船 · 俄罗斯科学院海洋研究所 · 鄂霍次克海 · G. B. Udintsev, A. P. Lisitsyn

**致谢：** 本研究在国家任务(课题编号:FMWE-2024-0024)框架内完成。