© Хортов А. В., 2026, Океанологические исследования, 2026, Том 54, № 2, С. 265–276

УДК 550.849 DOI: 10.29006/1564-2291.JOR-2026.54(2).16

НАУЧНОЕ И НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПЕРВОГО РЕЙСА «ВИТЯЗЯ» В ОХОТСКОЕ МОРЕ

А. В. Хортов

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

Приведены воспоминания академика РАН **Александра Петровича Лисицына** о научном рейсе судна «Витязь» в октябре–ноябре 1949 г. в Охотское море и за его пределы. Результаты работ, выполненных в этом рейсе, имели важное значение как для рыбного промысла на Дальнем Востоке, так и для океанологической науки. Полученные сведения о рельефе дна дальневосточных морей, составе глубоководных отложений в пределах Курило-Камчатского желоба (впадины Тускарора) легли в основу современных представлений о строении дна Мирового океана.

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

Выдающийся российский ученый-океанолог, академик РАН Александр Петрович Лисицын (рисунок 1) всегда охотно делился своими воспоминаниями о событиях прежних лет, свидетелем и участником которых ему посчастливилось быть. Эти воспоминания, связанные с первыми работами Института океанологии в Мировом океане, имеют не только историческое, но и научное значение. Александр Петрович подчеркивал, что, несмотря на трудности послевоенных лет, руководство СССР выделяло средства на изучение акваторий, омывающих страну, а также планировало работы далеко за пределами ее территориальных вод.



Рис. 1 – А. П. Лисицын в своем кабинете в ИО РАН (фотография Хортова А. В., 2007)

А. П. Лисицын отмечал, что результаты уже первых экспедиций на «Витязе» в Охотское море имели важное народнохозяйственное значение для рыбного промысла Дальнего Востока страны. Продолжение этих работ в Тихом океане во впадине Тускарора дало первое представление о составе и особенностях седиментации глубоководных океанических отложений.

Александр Петрович Лисицын (1923–2020) – участник Великой Отечественной войны, доктор геолого-минералогических наук (1966), профессор (1974), академик

РАН (1994) – работал в Институте океанологии им. П. П. Ширшова РАН с 1949 г. до последних дней жизни (Академик.., 2023).

Из воспоминаний А. П. Лисицына, записанных А. В. Хортовым в 2007 году

Хортов. Александр Петрович, в 1949 г. было два рейса «Витязя» (рисунок 2). Какой из них следует считать его первым научным рейсом?

Лисицын. Первый испытательный рейс «Витязя» в Черное море начался в понедельник 13 апреля в 13.00. Число 13 оправдало себя: все геологические приборы были потоплены, на корабле постоянно возникали проблемы, без конца была сутолока и путаница. Это я знаю по рассказам Г. Б. Удинцева, В. П. Петелина и П. Л. Безрукова (рисунок 3), я же участвовал в первом научном рейсе «Витязя» в Охотское море.

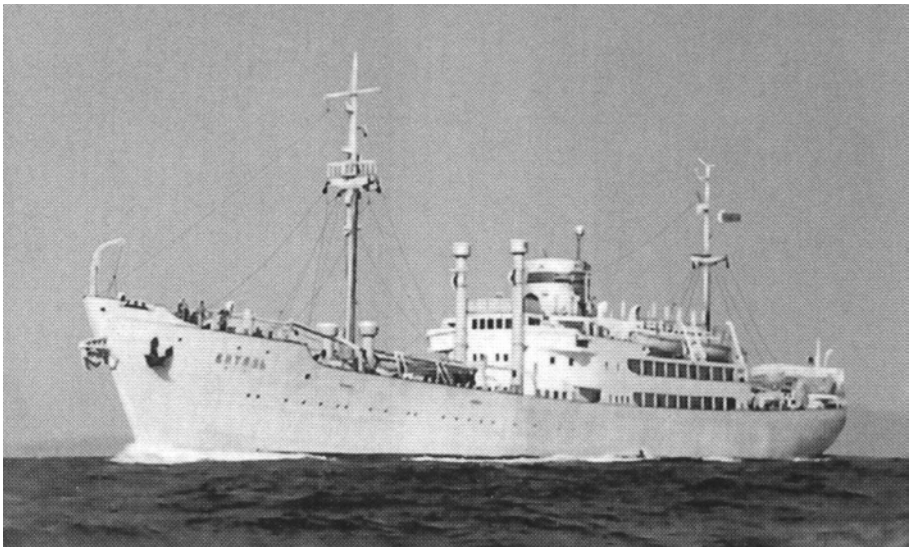


Рис. 2 – НИС «Витязь» (фотография из архива Г. Б. Удинцева)



Рис. 3 – Испытательный рейс в Черном море, 1949 г. Слева направо: Г. Б. Удинцев, П. Л. Безруков, В. П. Петелин (фотография из архива Г. Б. Удинцева)

Рейс в Охотское море тоже был окутан тайнами. Все почему-то считали, что переход во Владивосток научного судна «Витязь» – это должен быть большой секрет. Владивосток в то время был закрытым городом; нужно было пропуск туда получить за месяц или полтора. И поездом до Владивостока 10 суток надо было ехать. Но в итоге во Владивостоке оказалось все благополучно. И надо сказать, что это был уже не испытательный рейс, а научный. Возглавлял его Лев Александрович Зенкевич – ас по изучению северных морей, но только на маленьких кораблях. Поэтому в начале экспедиции, что бы ни случалось, Лев Александрович говорил, что вот на «Персее» этого бы не было, потому что у «Персея» низкий борт, и мы близко к морю (рисунок 4), а на «Витязе» смотришь на море, как со 2-го или 3-го этажа… и это плохо.

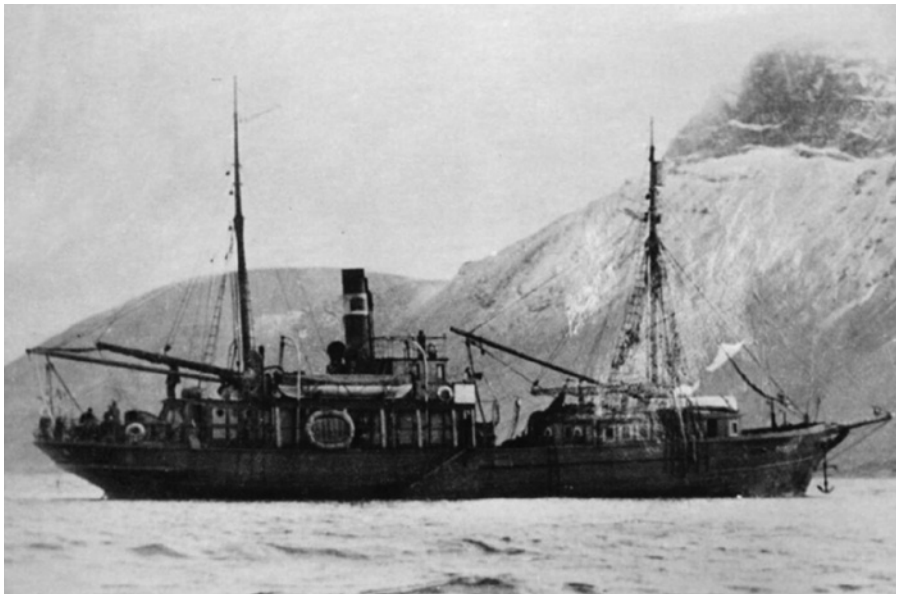


Рис. 4 – НИС «Персей»
(фото из архива Государственного океанографического института)

Для справки. «Персей» – первое советское научно-исследовательское судно Плавучего морского научного института (Плавморнина); спущен на воду в 1922 г., использовался для исследований арктических морей. Одной из основных задач тех лет, поставленных советским правительством перед учеными, являлась необходимость развития рыбной отрасли. В морях Северного Ледовитого океана с 1923 по 1941 годы «Персей» совершил 91 рейс. НИС «Персей» имел свой флаг – синий вымпел с изображением семи звезд созвездия Персея. Судно погибло в результате бомбежки немецкой авиации 10 июля 1941 г. у южного побережья полуострова Рыбачий Баренцева моря. На «Персее» работали такие известные ученые, как М. В. Кленова, Л. А. Зенкевич, Н. Н. Зубов, С. В. Обручев, В. М. Голицын и многие другие исследователи морей и океанов (Васнецов, 1974; Хортов, 2026).

Лисицын. В этом первом научном рейсе в Охотское море нам впервые удалось собрать и применить гидростатическую трубку – это огромное сооружение, которое собирается на раме за бортом (рисунок 5).

В этом рейсе мы начали применять трубки прямоточные и дночерпатели. В дальнейшем эти приборы использовались во всех рейсах «Витязя» (конечно, что-то обновляли, исправляли). Мы с Удинцевым изобрели новый дночерпатель для глубин 500 м (рисунок 6) и различные грунтовые трубки, с которыми до сих пор все работают (Удинцев, 2009; Хортов, 2025а).



Рис. 5 – А. В. Фотиев, А. П. Лисицын, Г. Б. Удинцев (слева направо) разбирают глубоководную гидростатическую трубку на палубе НИС «Витязь» в Охотском море, 1949 г. (фотография из архива А. В. Живаго)

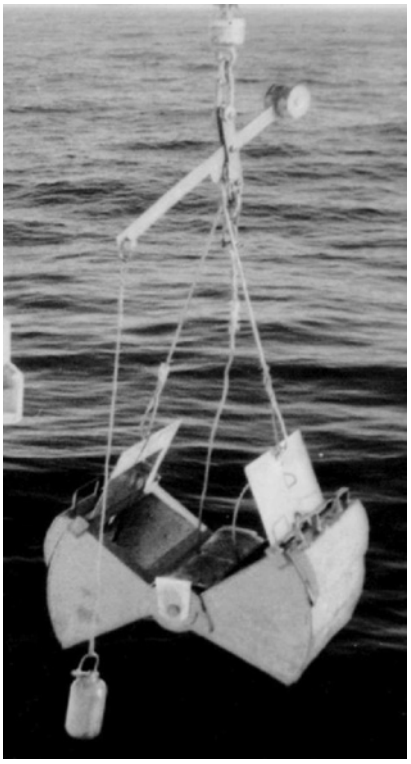


Рис. 6 – НИС «Витязь». Охотское море. Дночерпатель конструкции ИО РАН, 1949 г. (фото из архива Г. Б. Удинцева)

Надо сказать, что еще в первом *испытательном* Черноморском рейсе «Витязя» были введены в действие все лебедки; они часто путались и крутились в обратном направлении (после 1-й скорости сразу была 5-я), поэтому в испытательный рейс были приглашены специалисты с завода «Динамо», чтобы на борту устранять неисправности. Все палубное оборудование было приведено в рабочее состояние. Сумели сделать трубку «флейта», трубку «пушка» из 45-миллиметровой противотанковой пушки, а также разные другие хитрые приборчики. Но не все эти приборы в дальнейшем «прижились».

Впоследствии пришлось делать разнопрочные тросы, а этого раньше никто не умел и не делал. Мы с Удинцевым производили расчеты толщины троса на конкретной нагрузке. Ведь если делать очень толстый трос, то на больших глубинах он в барабан лебедки не помещался, и работа останавливалась.

В том рейсе в Охотское море была отвратительная погода. Нас на корабле и мотало, и качало (как же наши предшественники на рыболовных тральщиках работали?). Такую погоду местные называют бус – туман с дождем и ветром; это естественная погода для тех мест и того времени года. В некоторых частях Охотского моря сохранялся лед. Это юго-западная часть Шантарских островов; там даже белые медведи водятся, но мы их не встречали.

В дальнейшем необходимо было отработать методику организации экспедиционных работ, потому что лебедок было много (12 штук), и все начинали работать одновременно, как только судно становилось на станцию. Никто никого не слушал (доктор ли это наук, начальник ли). Часто в рейсе случались конфликты. Ответственными за морскую технику были Николай Николаевич Сысоев и изобретатель Евгений Иванович Кудинов. Часто работы проводили ночью в надежде, что все спят и никто ничего не видит. Сбрасывали сетки, вертушки; все они перепутывались, приходилось поднимать ночью Сысоева, Кудинова и нас – геологов – потому, что «геологи могут все распутать». Только с приобретением некоторого опыта стали делать расписание работ по времени и решать, кто и по какому борту будет работать. Этот опыт работы с расписанием применялся уже в последующих рейсах и в Беринговом море, и в Японском.

В конце рейса приняли решение выйти за Курильскую гряду в Тихий океан, во впадину Тускарора. Выход запретили, так как считалось, что Тихий океан принадлежит врагам, недоброжелателям и очень могущественным личностям. Однако начальник рейса Лев Александрович Зенкевич тогда сказал: «Я беспартийный, мне терять нечего». И мы вышли в океан! Было впечатление, что из какого-то темного и сырого подвала мы вышли на свежий воздух (рисунок 7). Была хорошая погода: штиль и солнце. В мокрых ватниках и резиновых сапогах мы начали работать на глубоководной впадине и получили первые пробы красной глубоководной глины. Это было радостно! Все были очень довольны. Потом был организован отчетный доклад экспедиции на крайкоме партии. Лев Александрович Зенкевич выступал с докладом. Его содокладчиками были начальники отрядов: А. Д. Добровольский, Б. Г. Богоров, С. В. Бруевич, П. Л. Безруков и др. Доклад был воспринят «на ура». В то время «Витязь» был самым лучшим в мире кораблем (и только в 1982 г. был спущен на воду немецкий научно-исследовательский ледокол «Поларштерн»).

Первый научный рейс «Витязя» прогремел на весь мир. Всего через 4 года после войны организовать такую экспедицию – это достижение! Наша страна вышла в Мировой океан! Настолько первый рейс «Витязя» был успешен, что наши начальники решили, что из этого можно сделать рекламу и представлять результаты как достижения Советской науки. Начались комплексные исследования Курило-Камчатской впадины, были заложены основы глубоководных исследований (Зенкевич, 1951; Лисицын и др., 1954; Удинцев и др., 1953а; Удинцев и др., 1953б).

Это было событие огромной важности! Для сравнения – потом, после перестройки, самым крупным проектом у нас являлось возведение Олимпийских сооружений в Сочи. Это, конечно, огромный контраст, по сравнению с тем, что было решено и

сделано тогда и что делается в государстве сейчас *(«сейчас» – на момент диалога с Лисицыным – пр*имеч. редакции). Без науки страна не может существовать! Нельзя превращаться в сырьевой придаток развитых стран, переходить из процветающей страны в разряд африканских государств.



Рис. 7 – НИС «Витязь». Охотское море. Крайние слева: Г. Б. Удинцев и А. П. Лисицын; крайний справа – А. В. Живаго. 1949 г. (фото из архива Г. Б. Удинцева)



Рис. 8 – НИС «Витязь». Охотское море. Г. Б. Удинцев, 1949 г. (фото из архива А. В. Живаго)

Я счастлив, что благодаря Г. Б. Удинцеву принял участие в этой экспедиции. Для нас с ним это был большой опыт. Раньше мы вместе служили в авиации (Удинцев, 2010) и относились к морякам, как к людям особой касты, а оказалось, что у моряков все как-то примитивно, и что координаты они определяют плюс-минус три мили. А для авиации это никуда не годится. У моряков все медленно, без конца все чего-то ждут, работают без расписания и без плана. В авиации есть «розыгрыш полета». То есть перед полетом уточняются все обстоятельства, которые могут возникнуть. Это называется «вводные», включающие вопросы запасных аэродромов, связи и т. д. Кроме того, изучается район полетов, вывешивается большая карта, но без названий рек и озер; летчик все это должен запомнить. И мы с Удинцевым с учетом опыта нашей службы в авиации иногда устраивали «розыгрыши полета» при планировании морских работ (рисунок 8).

Для справки. **Глеб Борисович Удинцев** – выдающийся российский ученый в области геоморфологии и тектоники Мирового океана, создатель и первый руководитель отдела геофизики, заведующий лабораторией геоморфологии и тектоники дна океана ИО РАН, профессор, доктор географических наук, дважды лауреат Государственной премии (1969 г), член-корр. РАН. Будучи сотрудником ИО РАН с 1946 по 1976 гг., трижды возглавлял экспедиции на НИС «Витязь», а всего участвовал более, чем в 50 морских экспедициях (Антонова, 2021). Являлся главным редактором международных геолого-геофизических атласов Индийского, Тихого, Атлантического и Северного Ледовитого океанов. В 1970 г. Международная комиссия по географическим названиям подводного рельефа при ЮНЕСКО присвоила его имя крупнейшему разлому в Тихом океане, протяженностью более 5000 км. Памяти Г. Б. Удинцева посвящены статьи и книга (Бессуднова, 2010; Исповедь сына века..., 2024; Хортов, 2025б).

Лисицын. Этот первый рейс в Охотское море запечатлелся в памяти каждого. Я долго потом обсуждал результаты со Львом Александровичем Зенкевичем и Вениамином Григорьевичем Богоровым. Ими были сделаны выводы по поводу живых организмов, обитающих на глубине 4–6 тыс. м (Зенкевич, 1951б). Сейчас, конечно, много всякой живности оттуда натаскали, а тогда считалось, что на глубинах большое давление и живых организмов там нет. Оказалось, что океан доступен, и его можно изучать. Я считаю, что рейс «Витязя» окупил себя десятки, а, может быть, сотни раз, потому что после этого рейса посыпались большие государственные заказы (их одобрил Совет Министров СССР).

Благодаря новым научным подходам в физике, химии, биологии, геологии, которые были применены в рыбопромысловых районах Дальневосточных морей, были изданы атласы. И даже маленький рыболовный кораблик получал рыбопромысловый атлас. Вот так фундаментальная наука обеспечила население страны и сайрой, и селедкой, и красной рыбой (кижуч, кета). Началась работа тралами; прежде тралы не использовали, потому что на дне Охотского и Берингова морей был каменный материал, который в ряде случаев рвал тралы. Я как раз начал изучать закономерности распределения и происхождения этого каменного материала: где его много, где мало, где можно тралить, а где нельзя (рисунок 9). И тралить стали все, чтобы получать огромные уловы рыбы. Дальний Восток стал главным поставщиком рыбы в Советском Союзе.

Океаническая наука должна быть комплексной. Фундаментальная наука объединяет знания геофизики, океанологии, биологии и химии для понимания процессов в Мировом океане. И это в первом рейсе «Витязя» было доказано. Выход в Мировой океан стал катализатором принципиально новых подходов в фундаментальной науке. Не парадными шагами, а в ватниках, в сырости, в холоде мы сумели создать океаническую науку. Результатом научных исследований стали десятитомная монография по Тихому океану, монографии по Берингову морю, книги П. Л. Безрукова по Охотскому морю, Н. С. Скорняковой – по Японскому морю и т. д. (Безруков, 1955; Безруков, 1960; Скорнякова и др., 1968; Тихий океан.., 1966–1970, Удинцев, 1987).

Были изданы также монографии по физике, химии и биологии океана. Дальний Восток был изучен лучше, чем Каспий, над которым корпели много лет.



Рис. 9 – НИС «Витязь». Охотское море. Поднятие трала сигсби на борт, 1949 г.
(фото из архива Г. Б. Удинцева)

Вот современный пример. Я последние 8 лет проработал на Белом море. И прежде мы изучали только некоторые участочки, только определенных рыб, только определенных ракообразных и никаких других! И вот только в результате комплексных исследований у нас появилась карта биоресурсов на всю акваторию Белого моря.

Такие комплексные экспедиции в Тихий океан снаряжала только наша страна. Убедить американцев проводить совместные исследования не удавалось. Немцы оказались более восприимчивы, поэтому в морской геологии ушли далеко от американцев. А американцы долгое время продолжали упираться: мы изучаем только геофизику и больше ничего; только одну ветвь геофизики; только одно колесо. А то, что машина цельная и не поедет без всех деталей, – не понимают. Один кричит: «Колесо главное!» Другой кричит: «Карбюратор»! Третий: «Руль! Или кто сидит за рулем – самый главный».

Сейчас молодое поколение мало читает, не знает, насколько сложным был процесс перехода к комплексному изучению океана. И благодаря этой системной работе через много лет мы издали десятитомник по Тихому океану. Зарубежные коллеги, в знак протеста, не стали переводить на английский язык этот десятитомник, объясняя отказ тем, что «эти русские – гигантоманы...».

Хортов. Через два года этому памятному рейсу исполнится 60 лет. Уникальность его, как я Вас понял, заключается в том, что впервые в нашей стране наработанные в военное время технологии были масштабно направлены на мирное научное дело, на изучение океана. Мощная команда ученых выполнила комплексные совместные исследования на одном научном судне.

Лисицын. Да, таких исследований прежде не было. Вот когда первый рейс «Челленджера» в 1872 г. проходил, там были заложены некоторые комплексные идеи. На борту было по одному ученому от всех направлений. После этого похода все стали специализироваться. А этого делать нельзя! Океан не терпит такого разделения.

Так что юбилей первого научного рейса «Витязя», конечно, надо отметить. Отметить коньяком! (смеемся).

Послесловие

Рассказывая про становление отечественной океанологической науки, А. П. Лисицын охотно и вдохновенно вспоминал и про другие важные вехи науки, свидетелем и участником которых он являлся на протяжении своей долгой, насыщенной событиями жизни. Среди этих событий можно выделить печально известную литологическую дискуссию 1951 г. между его учителем Н. М. Страховым и Л. П. Пустоваловым. Эти два выдающихся ученых-литолога были представителями разных научных школ. Столкновение этих школ, подогреваемое отделом науки ЦК партии, едва не стало продолжением драматических событий после сессии ВАСХНИЛ 1948 г., свидетелем которых Александр Петрович Лисицын являлся, будучи сыном ученого-селекционера академика П. И. Лисицына, сильно пострадавшего в ту пору. В качестве примера борьбы за научную истину А. П. Лисицын подробно описал другую, более позднюю, литологическую дискуссию 1976–1977 гг., в которой он сам принял активное участие.

А сейчас, подводя итог воспоминаниям 20-летней давности академика А. П. Лисицына о первых экспедициях «Витязя» и его горестно-тревожным размышлениям о затянувшейся тяжелейшей ситуации в морской науке, все-таки хочется надеяться на перемены к лучшему, на кардинальные перемены как в области научного судостроения, так и по вопросу сохранения научных кадров ученых-океанологов.

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. https://expose.gpntbsib.ru/expose/novye-postupleniya-po-estestvennym-naukam-27-dekabrya-2023-g.-c87f1432/book/%D0%942023-1763190398687?ysclid=mpv9qc6ra2100979088
2. *Антонова Л. В., Воробьёва Ю. В.* НИС «Витязь» – флагман научного флота золотого века отечественной науки об океане // Океанологические исследования. 2021. Том 49. № 3. С. 70–105. EDN: AVSIKJ. https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2021.49(3).5
3. *Безруков П. Л.* Донные отложения Курило-Камчатской впадины // Труды Института океанологии АН СССР. М.: Изд-во АН СССР, 1955. Т. 12. С. 97–129.
4. *Безруков П. Л.* Донные отложения Охотского моря // Труды Института океанологии АН СССР. 1960. Т. 32. С. 3–15.
5. *Бессуднова З. А., Сидорин А. Я.* Глеб Борисович Удинцев: штурман бомбардировщика и исследователь мирового океана // История наук о Земле. 2010. Т. 3. С. 23–29. EDN: NCOMWB
6. *Васнецов В. А.* Под звездным флагом «Персея». Л.: Гидрометеоиздат, 1974. 278 с. https://pinro.vniro.ru/images/eventgallery/persey-100-let/book-4.pdf
7. *Зенкевич Л. А.* Некоторые особенности фауны и гидрологического режима Охотского моря // Природа. 1951а. № 11. С. 67–72.

8. *Зенкевич Л. А.* Моря СССР, их фауна и флора. М.: Учпедгиз, 1951b. 516 с. http://books.e-heritage.ru/Book/10087049
9. 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.
10. *Лисицын А. П., Петелин В. П., Удинцев Г. Б.* Новое достижение советской морской геологии (из работ Института океанологии Академии наук СССР) // Природа. 1954. № 6. С. 63–67.
11. *Скорнякова Н. С., Мурдмаа И. О.* Литолого-фациальные типы глубоководных пелагических (красных) глин Тихого океана // Литология и полезные ископаемые. 1968. № 6. С. 17–37.
12. Тихий океан. Труды Института океанологии АН СССР / Под ред. В. Г. Корта. М.: Наука, 1966–1970. Т. 1–10.
13. *Удинцев Г. Б., Лисицын А. П.* Изучение слоистости современных морских отложений при помощи эхолота // Докл. АН СССР. 1953a. Т. 88. № 5. С. 903–904. https://elib.gstu.by/handle/220612/48647
14. *Удинцев Г. Б., Лисицын А. П.* Максимальная глубина океана // Природа. 1953b. № 4. С. 99–101.
15. *Удинцев Г. Б.* Магеллановы облака (очерки истории исследований дна океана). СПб.: Управление навигации и океанографии МО РФ, 2009. 579 с.
16. *Удинцев Г. Б.* Рельеф и строение дна океанов. М.: Недра, 1987. 239 с. https://www.geokniga.org/books/7792?ysclid=mpvasgbkzm366110860
17. *Удинцев Г. Б.* Мое участие в боевых операциях Великой Отечественной войны // История наук о Земле. 2010. Т. 3. № 3. С. 30–37. EDN: NCOMWL
18. *Хортов А. В.* К 110-летию Александра Васильевича Живаго // Океанологические исследования. 2025a. Т. 53. № 1. С. 222–235. EDN: QSHXJQ. https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53(1).11
19. *Хортов А. В.* Ветераны-океанологи вспоминают войну. К 80-летию победы // Океанологические исследования. 2025b. Т. 53. № 2. С. 252–271. EDN: ANBWMD. https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53(2).13
20. *Хортов А. В.* Рассказы океанологов о первых рейсах НИС «Витязь» // Океанологические исследования. 2026. Т. 54. № 1. С. 154–162. EDN: IAIGCX. https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54(1).9

Статья поступила в редакцию 07.04.2026, одобрена к печати 02.06.2026.
Для цитирования: Хортов А. В. Научное и народнохозяйственное значение первого рейса «Витязя» в Охотское море // *Океанологические исследования.* 2026. Т. 54 № 2. С. 265–276. https://doi.ocean.ru/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54(2).16

ISSN (online): 2587-9634 / ISSN (print): 1564-2291
Океанологические исследования. 2026. Том 54. № 2. С. 265–276

SCIENTIFIC AND ECONOMIC SIGNIFICANCE OF THE FIRST VOYAGE OF R/V "VITYAZ" TO THE SEA OF OKHOTSK

A. V. Khortov

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

This article presents the memoirs of Academician of the Russian Academy of Sciences **Alexander Petrovich Lisitsyn** about the research voyage of the Vityaz in October–November 1949 to the Sea of Okhotsk and beyond. The results of this voyage were equally important for both the fisheries industry in the Far East and for science. The information obtained on the bottom topography of the Far Eastern seas and the composition of deep-sea sediments within the Kuril–Kamchatka Trench (Tuscarora Deep) formed the basis for modern understanding of the structure of the ocean floor.

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

Acknowledgments: The article was carried out within the framework of the state assignment No. FMWE–2024–0024.

References

1. *Academician Alexander Petrovich Lisitsyn. Essays, Memories*. 2023, Moscow, Nauchny Mir, 282 p., https://expose.gpntbsib.ru/expose/novye-postupleniya-po-estestvennym-naukam-27-dekabrya-2023-g.-c87f1432/book/%D0%942023-1763190398687?ysclid=mpv9qc6ra2100979088
2. Antonova, L. V. and Yu. V. Vorobyova, 2021: The research vessel "Vityaz" – the flagship of the scientific fleet of the golden age of Russian ocean science. *Journal of Oceanological research*, **49** (3), 70–105, EDN: AVSIKJ, https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2021.49(3).5
3. Bessudnova, Z. A. and A. Ya. Sidorin, 2010: Gleb Borisovich Udintsev: Bomber Navigator and Explorer of the World Ocean. *History of Earth Sciences*, **3**, 23–29, EDN: NCOMWB
4. Bezrukov, P. L., 1955: Bottom Sediments of the Kuril-Kamchatka Basin. In: *Transactions of the Institute of Oceanology of the USSR Academy of Sciences*. Moscow, Publishing House of the USSR Academy of Sciences, **12**, 97–129.
5. Bezrukov, P. L., 1960: Bottom Sediments of the Sea of Okhotsk. In: *Transactions of the Institute of Oceanology of the USSR Academy of Sciences*, **32**, 3–15.
6. *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*. 2024, Saint Petersburg, Silver Age, 816 p., ISBN 978-5-6049259-9-7.
7. Khortov, A. V., 2025a: On the 110th 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
8. Khortov, A. V., 2025b: Veteran oceanographers recall the war. On the 80th anniversary of Victory. *Journal of Oceanological Research,* **53** (2), 252–271, EDN: ANBWMD, https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2025.53(2).13

9. Khortov, A. V., 2026: Oceanographers stories about the first voyages of the research vessel "Vityaz". *Journal of Oceanological Research,* **54** (1), 154–162, EDN: IAIGCX. https://doi.org/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54(1).9
10. Lisitsyn, A. P., V. P. Petelin, and G. B. Udintsev, 1954: New achievement of Soviet marine geology (from the works of the Institute of Oceanology of the USSR Academy of Sciences). *Priroda*, **6**, 63–67.
11. Skornyakova, N. S. and I. O. Murdmaa, 1968: Lithofacies types of deep-water pelagic (red) clays of the Pacific Ocean. *Lithology and useful minerals*, **6**, 17–37.
12. *The Pacific Ocean. Transactions of the Institute of Oceanology of the USSR Academy of Sciences*. Ed. V. G. Kort. Moscow, Nauka, 1966–1970, Vol. 1–10.
13. Udintsev, G. B. and A. P. Lisitsyn, 1953a: Study of the layering of modern marine sediments using an echo sounder. *Reports of the USSR Academy of Sciences*, **88** (5), 903–904, https://elib.gstu.by/handle/220612/48647
14. Udintsev, G. B. and A. P. Lisitsyn, 1953b: Maximum Ocean Depth. *Priroda*, **4**, 99–101.
15. Udintsev, G. B. *Magellanic Clouds*. Saint Petersburg, Directorate of Navigation and Oceanography, Ministry of Defense of the Russian Federation, 2009, 579 p.
16. Udintsev, G. B., 1987: *Relief and Structure of the Ocean Floor*. Moscow, Nedra, 239 p., https://www.geokniga.org/books/7792?ysclid=mpvasgbkzm366110860
17. Udintsev, G. B., 2010: My Participation in Combat Operations of the Great Patriotic War. *History of Earth Sciences*, **3** (3), 30–37, EDN: NCOMWL
18. Vasnetsov, V. A., 1974: *Under the Starry Flag of the Perseus*. Leningrad, Gidrometeoizdat, 278 p., https://pinro.vniro.ru/images/eventgallery/persey-100-let/book-4.pdf
19. Zenkevich, L. A., 1951a: Some Features of the Fauna and Hydrological Regime of the Sea of Okhotsk. Priroda, **11**, 67–72.
20. Zenkevich, L. A., 1951b: *Seas of the USSR, Their Fauna and Flora*. Moscow, Uchpedgiz, 516 p., http://books.e-heritage.ru/Book/10087049

Submitted 07.04.2026, accepted 02.06.2026.
For citation: Hortov, A. V., 2026: Scientific and economic significance of the first voyage of R/V "Vityaz" to the Sea of Okhotsk. *Journal of Oceanological Research*, **54** (2), 265–276, https://doi.ocean.ru/10.29006/1564-2291.JOR-2026.54(2).16

"勇士" (VITYAZ)号首次鄂霍次克海科考的科学意义与国民经济价值

A. V. Khortov

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

本文记述了俄罗斯科学院院士 Alexander Petrovich Lisitsyn 关于1949年10月至11月 "勇士" (VITYAZ)号科学考察船在鄂霍次克海及邻近海域进行科考航次的回忆。此次航次所取得的成果，对远东地区的渔业生产以及海洋科学本身都具有重要意义。所获得的关于远东海域海底地形、千岛-堪察加海沟范围内深海沉积物组成的信息，奠定了现代关于世界大洋海底结构认知的基础。

关键词： 科考船 "勇士" (VITYAZ)号，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。