

К 85-ЛЕТИЮ ЭКСПЕДИЦИИ У.НОБИЛЕ НА ДИРИЖАБЛЕ «ИТАЛИЯ» К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ И СПАСАТЕЛЬНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА ЛЕДОКОЛЕ «КРАСИН»

Вторую половину 1920-х гг. можно по праву считать временем начала воздушного покорения Арктики. Немалую роль в этом сыграло созданное в 1924 г. международное Общество по изучению Арктики при помощи воздушных кораблей «Аэроарктика», организатором и пожизненным председателем которого был Фритьоф Нансен.

В 1926 г. норвежская экспедиция под руководством Руала Амундсена на дирижабле «Норвегия», стартовав со Шпицбергена, совершила трансарктический перелет на Аляску, пролетев при этом над Северным полюсом. Дирижабль был сконструирован итальянским инженером Умберто Нобиле, который принял участие в экспедиции Амундсена в качестве командира воздушного судна.

Успех норвежской экспедиции побудил итальянского конструктора организовать собственную экспедицию на Северный полюс. Средства для ее проведения выделило Королевское географическое общество Италии и город Милан, жителем которого был Нобиле. Для экспедиции решено было использовать строившийся в Италии дирижабль N-4 («Италия»), той же конструкции, что и «Норвегия».

План экспедиции предусматривал не только достижение Северного полюса и посадку на лед в этой точке, но и проведение исследований Земли Франца-Иосифа, Северной Земли и области к северу от Гренландии и Канадского Арктического архипелага, а также поиск гипотетической Земли Джиллиса. Этот план был поддержан обществом «Аэроарктика», существенную материальную помощь оказала Нобиле советская группа «Аэроарктики».

В команду дирижабля, кроме 14 итальянцев, вошли швед Ф.Мальмгрен и чехословацкий геофизик Ф.Бегоунк. Семеро из команды «Италии» в 1926 г. принимали участие в экспедиции на дирижабле «Норвегия».

31 марта, за несколько дней до отлета из Италии, экипаж дирижабля был принят папой римским Пием XI, который передал Нобиле для установки на полюсе большой деревянный крест, освященный им лично.

Радиосвязь с дирижаблем должен был осуществлять итальянский пароход «Читта ди Милано», базой для которого была бухта Кингсбей на Шпицбергене. Из этой бухты должен был начаться и перелет «Италии» к полюсу.

15 апреля 1928 г. дирижабль вылетел из Милана. Весь перелет до Шпицбергена проходил в сложных метеорологических условиях, и лишь 5 мая «Италия», изрядно потрепанная штормами, прибыла в Кингсбей.

11 и 15 мая дирижабль совершил два полета из Кингсбея, прерванные из-за плохой погоды. 23 мая дирижабль стартовал по направлению к Северному полюсу. Трасса полета проходила от Шпицбергена к северному берегу Гренландии, а затем вдоль 25 меридиана. 24 мая «Италия» достигла Северного полюса. Посадить дирижабль на лед оказалось невозможно из-за сильного ветра. Снизившись до 100 метров, экипаж сбросил на лед крест и флаг Италии. Проведя в районе полюса около 2,5 часов, дирижабль лег на обратный курс.

Утром 25 мая из-за обледенения дирижабль резко отяжелел и начал терять высоту, а затем ударился об лед своей кормовой частью. Гондола дирижабля от

удара раскололась на две части. В той части, которая осталась на льду, было 10 человек, один из них погиб, трое, в том числе и Нобиле, получили тяжелые ранения. Шестеро (так называемая группа Алессандрини) были унесены неуправляемым дирижаблем в восточном направлении. Они так никогда и не были найдены.

Группе, оставшейся на льду, повезло, поскольку при крушении судна на лед выпали несколько мешков со снаряжением и продовольствием, а главное — особый мешок с коротковолновой радиостанцией. Однако все попытки выйти на связь с «Читта ди Милано» окончились неудачей. Катастрофа произошла в точке с координатами 81° 14' с. ш., 25° 25' в. д., но в последующие дни льдину, на которой находился лагерь Нобиле, дрейфом понесло по направлению к Шпицбергену. Для того чтобы сообщить о месте нахождения итальянцев, 30 мая Мальмгрен и штурманы Цаппи и Мариано пешком отправились в сторону архипелага, однако добраться до него не смогли.

3 июня в 19 часов 30 минут сигнал бедствия из лагеря итальянцев был принят молодым советским радиолобителем Николаем Шмидтом из села Вознесенье-Вохма Северного края. В тот же день он отправил телеграмму в Общество друзей радио в Москве, 4 июня эта информация была передана итальянскому правительству. 7 июня сообщение о местонахождении итальянцев было опубликовано в газетах, а 8 июня связь с лагерем Нобиле была установлена итальянским судном «Читта ди Милано».

В спасательной операции приняли участие экспедиции шести государств: СССР, Италии, Франции, Швеции, Норвегии и Финляндии. В Арктику были направлены 18 судов и 21 самолет. 18 июня одним из первых на поиски итальянцев из Тромсё на Шпицберген вылетел Р.Амундсен на самолете «Латам-47». К месту назначения он не прибыл. Точное место гибели Амундсена неизвестно, но спустя две недели в море был найден поплавок от его самолета, а чуть позже — пустой бензобак.

В конце июня самолетами итальянцам были доставлены продовольствие и медикаменты. 23 июня на льдину, где находился лагерь Нобиле, опустился самолет «Фоккер» шведского летчика Э.Лундборга. Лундборг вывез на Шпицберген раненого Нобиле. Старшим по лагерю остался Вильери. При второй посадке самолет Лундборга потерпел аварию, сам летчик вынужден был остаться в лагере итальянцев, позже он был вывезен шведским самолетом.

Решающую роль в спасении итальянцев сыграл Советский Союз. Еще до установления радиосвязи с группой Нобиле в СССР при ОСОАВИАХИМЕ был создан Комитет помощи «Италии». Сразу после установления связи с экипажем дирижабля было принято решение отправить на помощь итальянцам ледокольный пароход «Малыгин» под командованием капитана Д.Т.Черткова. Экспедицию на «Малыгине» возглавил В.Ю.Визе. Для проведения воздушной разведки на судно был погружен самолет летчика М.С.Бабушкина. 12 июня пароход вышел из Архангельска и взял курс на Восточный Шпицберген, но уже 20 июня «Малыгин» оказался зажат льдами в Баренцевом море и выбыл из операции.

16 июня на помощь итальянцам из Ленинграда отправилась экспедиция под руководством Р.Л.Самойловича



Ледокол «Красин».



Самолет «Красный медведь».

на ледоколе «Красин» (капитан К.П.Эгги). На борту ледокола находился самолет «Красный медведь» («Юнкерс ЮГ-1) известного полярного летчика Б.Г.Чухновского. 6 июля «Красин» был остановлен тяжелыми льдами на 80° 47' с. ш., 23° 07' в. д., в шестидесяти милях от лагеря Нобиле. 10 июля во время рекогносцировочного полета Б.Г.Чухновский обнаружил группу Мальмгрена, а спустя два дня «Красин» подобрал двоих оставшихся в живых членов этой группы (Ф.Мальмгрен погиб примерно за месяц до того, как их обнаружили).

После спасения Цаппи и Мариано «Красин» двинулся в сторону лагеря группы Вильери. Связь с ней поддерживалась через «Читта ди Милано». Вечером того же дня ледокол взял на борт пятерых человек, оставшихся на льдине, и доставил их на итальянский пароход. После небольшого ремонта в Норвегии ледокол вернулся в Арктику, продолжив поиски группы Алессандрини и самолета Амундсена, но они не имели успеха.

Восемь участников экспедиции на «Италии» были доставлены на родину. Семеро из них были спасены экипажем «Красина».

Поход «Красина» во льдах, четкие и слаженные действия экипажей ледокола и самолета, хорошо органи-

зованная экспедиция по спасению итальянцев были отмечены вниманием всего мира и стали важнейшим политическим событием 1928 г.

Организатор итальянской экспедиции Умберто Нобиле по возвращении в Италию был восторженно встречен соотечественниками, но в марте 1929 г. государственная комиссия признала Нобиле основным виновником катастрофы. В 1931 г. Нобиле уехал в Советский Союз и возглавил советскую программу по строительству дирижаблей.

Плавание «Красина» в высоких широтах развеяло миф о Земле Джиллиса. Во время плавания в Арктике научная группа ледокола провела уникальные научные исследования в высоких широтах, доказав возможность широкого применения ледокольных судов для комплексных исследований Арктического бассейна. Впервые в Арктике был использован самолет в сочетании с ледоколом, что значительно расширило возможности проведения далеких морских походов во льдах Северного Ледовитого океана.

*М.В.Дукальская (РГМАА).
Фото из архива РГМАА*

ПАВЕЛ АФАНАСЬЕВИЧ ГОРДИЕНКО К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ

Павел Афанасьевич Гордиенко родился 15 июля 1913 г. в городе Енакиеве Екатеринославской губернии (Донбасс). В 1927 г. семья П.А.Гордиенко переехала в Нижний Новгород, где он закончил 7-летнюю школу (1927 г.) и Фабзавуч (1929 г.), после чего работал токарем, токарем-наладчиком, мастером цеха в паровозном депо станции Нижний Новгород и на Горьковском автозаводе.

В сентябре 1933 г. П.А.Гордиенко поступил в Московский гидрометеорологический институт на гидрологический факультет. В летне-осенний сезон 1937 г. работал гидрологом в системе Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) на о. Диксон. В 1938 г. закончил обучение в институте, успешно защитив дипломную работу «Ледовые условия плавания по Северному морскому пути в навигацию 1937 г.» под руководством выдающегося полярного исследователя, профессора Н.Н.Зубова. По окончании института Павел Афанасьевич был назначен на работу в систему ГУСМП.

С июня 1938 г. по октябрь 1940 г. П.А.Гордиенко занимал на полярной станции м. Шмидта в должности старшего гидролога и начальника полярной станции. На основе данных наблюдений, проведенных на мысе Шмидта, П.А.Гордиенко написал свои первые научные труды. По предложению гидролога П.А.Гордиенко и штурмана Московской авиагруппы особого назначения В.П.Падалко состояние ледяного покрова стало оцениваться с использованием единых шкал, а сами авиационные ледовые разведки проводиться по единой методике.

В марте 1941 г. П.А.Гордиенко был переведен на работу в Арктический научно-исследовательский институт (АНИИ), в котором с небольшим перерывом работал до конца своей жизни. В годы Великой Отечественной войны Павел Афанасьевич занимался оперативной работой по обеспечению морских операций в Восточном секторе Арктики и авиаразведкой.