

На фрагментах наиболее сохранившихся бочек остались следы маркировки: ARZAC SEIGNETTE COGNAC. Это свидетельствует о том, что хлеб был упакован в бочки из-под французского коньяка марки «Арзак Синье». Кроме того, на некоторых бочках сохранилась маркировка: С.В.Н. На единственной сохранившейся крышке ящика была обнаружена маркировка: Proviant bes...



Депо Пайера. Реконструкция. Рисунок автора

sche Payer&Weyprecht polar expedition Admiral Tegethoff Wilhelm ...icher Hamburg Tromso. Упоминание городов Гамбург и Тромсё здесь не является случайным, поскольку они послужили отправными пунктами экспедиции.

В ходе исследовательских работ была проведена фотофиксация, составлены ситуационные планы, и на основе полученного материала составлена реконструкция, т. е. зарисовка первоначального состояния продовольственного склада. По ней видно, что при закладке деревянные ящики и бочки были уложены друг на друга в три слоя и засыпаны сверху обломками скалы.

По характеру закладки и упаковки содержимого можно сделать вывод, что продовольственное депо создавалось как недолговременное. На эту же мысль наводит фраза Пайера из его книги о том, что «депо должно

было служить первым пристанищем экспедиции в случае потери судна». Таким образом, депо создавалось, вероятно всего, как неприкосновенный запас на случай экстренной ситуации.

Уже через неделю после создания депо «Исборн» и «Адмирал Тегеттгоф» разошлись в разных направлениях. Вскоре шхуна была зажата льдами у северо-западного побережья Новой Земли. В результате дрейфа шхуну «Адмирал Тегеттгоф» начало относить течением в северо-западном направлении. Попытки ломать и взрывать лед к успеху не привели. Так, в ходе дрейфа и прошла зимовка экспедиции. На исходе августа 1873 года дрейфующая экспедиция достигла берегов неизвестного ранее архипелага. Так была открыта Земля Франца-Иосифа.

Найденные фрагменты ящиков и бочек, остатки печатной продукции, использовавшейся для упаковки, и остатки содержавшейся внутри провизии были переданы в фонды Российского государственного музея Арктики и Антарктики (Санкт-Петербург).

*А. В. Хатанзейский
(ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика»»)*

ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ЭКСПЕДИЦИИ РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА И МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ОБСЛЕДОВАНИЮ АЭРОДРОМОВ АЛСИБ-2021

В период с 27 июля по 13 сентября 2021 года состоялась Экспедиция РГО и Минобороны России по обследованию аэродромов Алсиб-2021. Основной задачей экспедиции являлось изучение исторического наследия и современного состояния аэродромов, построенных в годы Великой Отечественной войны по трассе Аляска — Сибирь. В исторических документах эта воздушная трасса первоначально носила название «Красноярская воздушная трасса» (КВТ), а с 15 июня 1943 года — «воздушная трасса Красноярск–Уэлькаль»; было создано соответствующее управление (УВТКУ).

В качестве транспортного средства экспедиции использовался вертолет Ми-26 Министерства обороны РФ. Для оперативного обследования аэродромов использовались три квадроцикла «Стелс», размещавшиеся на вертолете.

В ходе экспедиции обследовано 14 аэродромов. На вертолете Ми-26 пройдено 8003 км от Берингова пролива до Байкала, совершено 26 перелетов, общий налет составил 39 ч 26 мин.

Проводились работы по определению местоположения исторической взлетно-посадочной полосы (ВПП)

на местности, определению координат ВПП, топосъемка, аэрофотовидеофиксация, шурфовка, обследование на соответствие Нормам годности к эксплуатации аэродромов государственной авиации.

Кроме того, велись работы по изучению историко-культурного наследия — выявлялись и фиксировались объекты приаэродромной инфраструктуры, сохранив-

Вертолет Ми-26 и экспедиционный лагерь. Фото П.А. Филина



шиеся со времен Великой Отечественной войны, производился поиск объектов техники, остатков самолетов, велись опросы местных жителей.

ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ

11 июня 1942 года СССР и США подписали соглашение о поставках по ленд-лизу. Одним из путей доставки самолетов стала Красноярская воздушная трасса. Государственный комитет обороны (ГКО СССР) обязал руководство Главного управления гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ), начальником которого являлся известный полярник В.С. Молоков, совместно с хозяйственными организациями Восточной Сибири (прежде всего Дальстрой) обеспечить строительство воздушной трассы. В кратчайшие сроки — менее чем за год — при соблюдении строжайшей секретности авиалиния длиной более 5000 км была построена. Официально воздушную трассу Красноярск — Уэлькаль ввели в эксплуатацию 30 января 1943 года, но перегон начался существенно раньше — с сентября 1942 года, а строительство дополнительных и промежуточных аэродромов не прекращалось до конца войны. Всего за годы войны было построено 26 аэродромов со всей инфраструктурой, приаэродромными поселками, системой жизнеобеспечения и логистикой по доставке топлива. Важным моментом при выборе мест для аэродромов была возможность доставки топлива, которое поступало из США в том числе Северным морским путем, а дальше — речными судами вверх по рекам Анадырь, Колыма, Лена и др. В годы войны морские и речные навигации в Восточном секторе Арктики были в значительной мере ориентированы на обеспечение трассы Аляска — Сибирь.

Начальником Красноярской воздушной трассы постановлением ГКО от 3 августа 1942 года был назначен И.П. Мазурук. Административным центром трассы был выбран г. Якутск. Американские летчики доставляли самолеты до города Фэрбанкс на Аляске, где их принимали советские летчики. За годы войны по различным данным перелетано от 7831 до 8094 самолетов¹ (всего в СССР за годы войны было поставлено союзниками 22195 самолетов)². Типы перегоняемой техники: бомбардировщики В-25, А-20; истребители Р-40, Р-39, Р-63, Р-47; транспортные самолеты С-46, С-47; учебно-тренировочный АТ-6.

За время работы перегонной трассы произошло 44 катастрофы, в которых погибли 113 летчиков (называются также цифры 114 и 115 человек).

ИТОГИ ОБСЛЕДОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ

Аэродром на мысе Чаплино

В годы войны это был запасной аэродром, изыскания по которому были начаты в марте 1944 года. В том же году за летний период была завершена постройка грунтовой полосы размером 1000×40 м. На современном этапе аэродром не действует. Территория находится в управлении Национального парка «Берингия». На косе стоит временная база национального парка, а также погранзаства.

Путем наложения схемы 1944 года на современный космоснимок прослеживается динамика геоморфологи-

¹ См.: Орлов Д., Филиппов В. От Сибири до Победы: Красноярская воздушная трасса Аляска — Сибирь. Красноярск, 2015. С. 49.

² См.: Перегонная трасса Аляска — Сибирь: Документы, воспоминания, фотографии. Якутск, 2015. С. 8.

³ Определение специалиста по авиационной технике С.А. Закурдаева.



Наложение схемы аэродрома Чаплино военного времени и современного космоснимка.

Выполнено П.А. Филиным

ческих процессов — с юга, там, где располагалась ВПП, коса «подъедена» морем, с северо-востока, наоборот, коса выросла. Сейчас историческая ВПП перекрыта береговым валом.

Среди антропогенных объектов — множество разбросанных перфорированных металлических листов — аэродромных плит. Скорее всего, плиты укладывались еще в годы войны, а затем обновлялись уже в послевоенное время.

Объекты приаэродромной инфраструктуры времен войны не выявлены. На косе сохранились разрушенные остатки самолета, представляющие собой каркас из сильно корродировавших алюминиевых труб и остатков авиационной гофры. Судя по стойкам шасси и общей геометрии, это могут быть остатки самолета ПС-7 (пасажирская модификация двухмоторного разведчика Р-6) конструкции А.Н. Туполева³.



Остатки самолета на косе Чаплино.

Фото П.А. Филина

Уэлькаль

В годы войны это был один из базовых аэродромов трассы, который построен рядом с эскимосским поселением на длинной и широкой песчано-гравийной косе. Изыскание аэродрома началось весной 1942 года, проектирование и строительство — в летний сезон 1942 года.

На современном этапе аэродром не действует. По данным местных жителей, он перестал эксплуатироваться еще в 1980-х годах. Сейчас снабжение поселка Уэлькаль ведется вертолетом. Была попытка построить ВПП в середине 2010-х годов, но работы были остановлены.

В ходе обследования были выявлены отдельные фрагменты уникальной деревянной ВПП военного времени. Кроме того, были обнаружены во множестве снятые металлические аэродромные плиты.

Объекты приаэродромной инфраструктуры времен войны выявить не удалось. После войны в районе аэродро-



Остатки ВПП с деревянным покрытием в Уэлькале.
Фото П.А. Филина



Истребитель на ВПП с деревянным покрытием в Уэлькале (Негенбля И.Е. Аляска – Сибирь. Над тундрой и тайгой. Якутск: Бичик. 2005. С. 53) ма была развернута военная часть, которая просуществовала до начала 2000-х годов. В районе ВПП зафиксированы большие объемы мусора, бочек, остатков различной техники, тянущиеся по косе на расстоянии не менее 3 км. Все это требует очистки, но обязательно с участием специалистов-историков. В районе ВПП зафиксированы остатки двух самолетов — один в лагуне и второй примерно в 8 км на юго-запад (местечко «на крыльях»), где обнаружен стабилизатор истребителя Як-9У (определен специалистом по авиационной технике С.А. Закурдаевым) и фрагменты сильно корродированных труб из алюминия, гофры.



Остатки самолета в 8 км на юго-запад от ВПП в Уэлькале.
Фото П.А. Филина

Рядом с поселком на месте старого кладбища находится мемориал, где похоронены 20 летчиков, погибших во время перегона.

Аэропорт Анадырь (Горка)

Грунтовый аэродром расположен на сопке «Волчиха» примерно в 12 км от современного действующего аэродрома. Проектирование и строительство начаты в летний период 1942 года Чукотской авиагруппой ГУСМП.

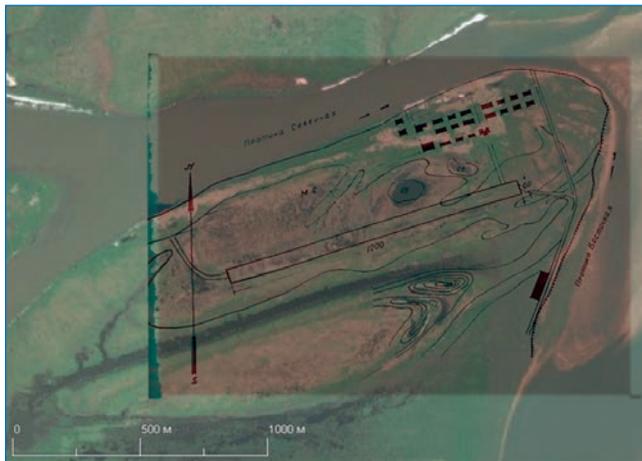
В зимнее время самолеты сажали на лед бухты Мелкая. Аэродром не используется с 1980-х годов. Прослеживается грунтовая полоса 1200×50 м, заросшая примерно на 60 % низкорослыми растениями и кустарником, явных очертаний ВПП не имеет, границы сильно размыты.

Приаэродромных построек времен войны не выявлено, по всей видимости, они были поглощены более поздним пос. Шахтерский, который сейчас представляет собой заброшенный город-призрак, закрытый в 2000-х годах. Современный аэропорт Аэродром Анадырь (Угольный) построен в 1958–1959 годах.

Аэропорт Танюер

Строительство началось в летний период 1944 года, когда в совершенно безлюдную тундру были завезены более 400 рабочих и техника. Были построены приаэродромный поселок и ВПП, на которую уложили американские аэродромные плиты.

На современном этапе аэродром не действует и представляет собой труднопроходимую, сильно заросшую ивняком, ольховником и кедровым стлаником местность. Границы ВПП практически не читаются, с трудом прослеживаются рулежные дорожки. Обнаружен незначительный фрагмент 30×40 м, застеленный аэродромными плитами и заросший кустарником высотой до 3,5 м.



Наложение схемы аэропорта Танюер времен войны на современный космоснимок.
Выполнено П.А. Филиным

Из объектов приаэродромной инфраструктуры практически ничего не сохранилось. На месте поселка стоит жилой дом метеостанции Танюер Чукотского УГМС, небольшая баня и такого же типа здание ДЭС.



Американский тягач REO 29-XS (F-1) в районе аэродрома Танюер.
Фото П.А. Филина

В ходе обследования приаэродромной территории найдены многочисленные бочки с американскими маркировками 1943–1945 годов, а также образцы американской и отечественной техники — остатки нескольких грузовиков типа «Студебеккер», ЗИС, автотракторной техники (скорее всего, «Сталинцы»), капот от грузовика Форд-2G8T, фрагменты джипа «Додж», шины американского производства и др. Уникальной является находка редкого американского тягача REO 29-XS (F-1), 7,5 т; колесная формула — 6×6.

По прилегающей к аэродрому территории разбросаны фрагменты самолета (самолетов), которые можно предварительно атрибутировать как С-47.

Марково

Аэропорт изыскан летом 1942 года, осенью того же года была сдана во временную эксплуатацию грунтовая полоса размерами 1000×90 м. В 1944 году полоса была уложена металлическими аэродромными плитами.



Старая и новая ВПП в пос. Марково.
Фото Д.В. Ульянкина

На современном этапе старая ВПП заброшена, не эксплуатируется с 1980-х годов. ВПП сильно заросла ивняком высотой до 20 м, особенно за последние 30 лет. По наблюдениям местных жителей, граница лесотундры смещается на север.

Из приаэродромной инфраструктуры времен войны сохранилось здание аэропорта (КДП — контрольно-диспетчерский пункт) 1942 года постройки. Местные общественники выступают за его сохранение и создание в нем клуба-музея.



Остатки аэродромных плит на старой ВПП в пос. Марково.
Фото П.А. Филина

В 1944–1945 годах в Марково вспыхнула сильная эпидемия гриппа, ее называли «американский грипп», многие дети остались сиротами. Тогда возникла идея создать Марковский детский дом, который просуществовал до 1959 года.

Омолон

Работы по изысканию и строительству аэродрома производились в летний сезон 1943 года. К тому времени была построена ВПП размером 1200×100 м.

На современном этапе аэродром действующий, его ВПП совпадает с исторической. Летная полоса грунтовая, имеет размеры 1500×60 м, используется для регулярных полетов гражданской авиации.

Из сохранившихся объектов приаэродромной инфраструктуры — здание гаража и четыре типовых жилых дома в поселке. Интересно, что крыша гаража покрыта черепицей из вырезанных крышек бочек с американскими маркировками 1944–1945 годов и листовым железом из тех же раскатанных лент-лизовских бочек. В мастерской в рабочем состоянии станок фирмы Bradford, поступивший по программе лент-лиза.



Здание гаража и крыши из американских бочек в пос. Омолон.
Фото П.А. Филина

На аэродроме сохранился грейдер «Катерпиллер» (Caterpillar pull grader № 33), модель 1937 года, который до сих пор эксплуатируется — зимой им чистят снег.



Грейдер «Катерпиллер» (Caterpillar pull grader № 33), пос. Омолон.
Фото П.А. Филина

Зырянка

К постройке ВПП приступили осенью 1941 года. Для этого выбрали низкую песчано-гравийную косу р. Колымы. На современном этапе это действующий аэродром, во время половодья затопливается. ВПП



Вид на ВПП в пос. Зырянка.
Фото Д.В. Ульянкина

грунтовая, имеет размеры 1500×40 м. Место исторической полосы, скорее всего, частично «съедено» абразией берега.

Из старых зданий авиагородка времен войны сохранился только один жилой дом, находится на расселении по программе ветхого жилья.

Из объектов техники в районе аэропорта на берегу сохранились остатки колесного парохода «Колымский водник» (ранее «Э. Берзин»). Недалеко от поселка, в так называемой Невской протоке были обследованы остатки четырех колесных пароходов, представляющих исторический интерес.

Сеймчан

Изыскания, проектирование и строительство аэродрома начались зимой 1941/42 года. Принят в эксплуатацию 22 июля 1942 года. ВПП размером 1500×300 м. В архиве аэропорта удалось обнаружить комплект строительной документации, из которой выяснилось, что проектированием занималась контора «Колымпроект» Дальстроя.



Здание аэропорта в пос. Сеймчан.
Фото Д.В. Ульянкина

С 2019 года ведется глубокая модернизация аэропорта и строительство ВПП с искусственным покрытием протяженностью 1653 м.

Из объектов инфраструктуры времен войны сохранилось здание аэровокзала. В 2017 году зданию присвоен статус объекта культурного наследия регионального значения. Рядом со зданием аэровокзала находится стела, посвященная летчикам, погибшим в ходе перегона самолетов.

Сусуман

Аэропорт введен в строй в 1942 году (в то время имел название Берелёх). На современном этапе имеет статус авиаплощадки. Историческая ВПП не совпадает с современной ВПП и не используется. Старая грунтовая полоса имеет размеры 1700×100 м, до 60 % поверхности поросло кустарником высотой до 180 см.



Здание гостиницы аэропорта Сусуман.
Фото П.А. Филина

Рядом с полосой сохранились некоторые объекты, построенные в годы войны. В 2001 году объекты переданы Русской православной церкви, там организован скит Сергия Радонежского. В скиту прекрасно сохранившееся двухэтажное здание гостиницы аэропорта в псевдорусском «теремковом» стиле.

Оймякон (Томтор)

Изыскания, проектирование и строительство аэропорта начались в августе 1942 года. 1 января 1943 года в эксплуатацию было сдано летное поле 1200×100 м с приаэродромной инфраструктурой.

На современном этапе аэропорт имеет статус авиаплощадки, современная ВПП совпадает с исторической. Рядом с полосой сохранился ряд строений времен войны — старое здание аэропорта, дома офицеров. В Томторе активно занимаются историей аэропорта, построен мемориал, в школьном и краеведческом музеях сделаны экспозиции.

Хандыга (Теплый Ключ)

Изначально строительство аэродрома осуществлялось в 70 км западнее, у поселка Хандыга, но место выбрали без учета воздействия паводка, и летом 1943 года оно было поглощено болотом. В результате было выбрано новое место у пос. Теплый Ключ, где 1 ноября 1943 года был открыт аэропорт, название оставлено прежнее — Хандыга.

На современном этапе это действующий аэропорт с грунтовой полосой, совпадающей с исторической. На текущий момент ведутся работы по строительству новых зданий и сооружений аэропорта. Объектов приаэродромной инфраструктуры времен войны не выявлено.

Пос. Тюнгиюлю (Тарат)

Рядом с этим поселком на льду озера Тюнгиюлю был временный аэродром, принимавший самолеты зимой в случае непогоды в Якутске. К прилету нашей экспедиции в поселке были приурочены торжества по случаю открытия мемориала перегонной трассе. На торжествах почетным гостем была Матрена Егоровна Киренская, которая участвовала в обслуживании этого аэродрома.

Якутск

При въезде в аэропорт в районе КПП находится деревянное здание гостиницы, строительство которой началось в годы войны. Стилистически здание сходно со зданием в Сусумане и выполнено в «теремковом» стиле. Здание не эксплуатируется, представляет явный архитектурный интерес и связано с историей перегоночной трассы. Требуется решение о его дальнейшей судьбе.

В октябре 1992 года в честь 50-летия начала полетов по трассе в Якутском аэропорту был открыт мемориал памяти погибших перегонщиков. История трассы представлена в Музее авиации Якутии и музее ДОСААФ.

Олекминск

Изыскания, проектирование и постройка аэродрома начались в июле 1942 года, к 1 января 1943 года была построена полоса 1500×300 м. Современная полоса находится на месте исторической. На текущий момент ведутся работы по реконструкции ВПП (1772×35) — дополнительная отсыпка песком и щебнем, а также укладка пенополистирольных плит на всем протяжении ВПП.

На территории аэропорта сохранилось старое здание контрольно-диспетчерского пункта. По устным данным, здание было построено в 1942 году.

Перед зданием аэровокзала установлен макет самолета Р-39 Аэрокобра и создана скульптурная композиция из бронзы «Мальчишеские мечты» скульптора Николая Чоччасова. В архиве аэропорта сохранились уникальные документы — книги приказов 1940-х годов, по которым можно проследить историю и повседневную жизнь аэропорта в годы войны.

Витим

К строительству грунтовой полосы приступили в июле 1943 года, 20 октября аэродром с ВПП в направлении с севера на юг 1100×60 м был принят во временную эксплуатацию с дальнейшим расширением полосы до размеров 1200×100.



Вид на ВПП пос. Витим.
Фото Д.В. Ульянкина

На современном этапе Витим имеет статус авиаплощадки, ВПП находится на месте исторической. Статус аэропорта в Витиме ликвидирован после того, как компания Сургутнефтегаз в 2013 году ввела в строй международный аэропорт Талакан в 150 км от Витима.

Площадка в Витиме периодически затопливается паводками р. Лены. В ходе ряда реконструкций все объекты, построенные в годы войны, были утрачены.

Киренск

Изыскания, проектирование и постройка аэродрома начались зимой 1941/42 года, летное поле 1200×120 м с приаэродромной инфраструктурой сданы в эксплуатацию 1 января 1943 года.



Вид на аэродром г. Киренска.
Фото Д.В. Ульянкина

На современном этапе аэропорт действующий, его ВПП находится на месте исторической. Тип покрытия — асфальт. После затопления полосы в 2001 году в результате высокого уровня р. Лены наблюдается ежегодное ухудшение состояния полосы, которая требует модернизации.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

1. Из 14 обследованных аэродромов 4 заброшены и не соответствуют условиям пригодности (Чаплино, Уэлькаль, Анадырь-Горка, Танюрер), 3 имеют статус авиаплощадок (Оймякон, Сусуман, Витим), на трех ведется реконструкция (Хандыга, Сеймчан, Олекминск). Все 4 заброшенных аэродрома — на Чукотке, перестали эксплуатироваться еще в 1990-х годах.

2. В годы войны самоотверженным трудом была создана авиатрасса, которая связывала страну в широтном отношении в единое целое и работала в параллели с Транссибом и Северным морским путем. Важно то, что история трассы не заканчивается периодом войны. Созданная сеть аэродромов функционировала весь послевоенный период и внесла огромный вклад в социально-экономическое развитие регионов.

3. На современном этапе разорваны связи между аэропортами Алсиба, попасть из одного аэропорта в другой практически невозможно, так как они сейчас завязаны на региональные центры, трасса как связующий коридор в широтном отношении не работает.

4. Выявлены уникальные строения времен Великой Отечественной войны, представляющие большой исторический интерес и требующие обоснованных решений по их сохранению.

5. Выявлены уникальные объекты техники, поставленной по ленд-лизу.

6. Собрана информация по погибшим самолетам, на основе которой возможна организация второго этапа экспедиции в 1922 г.

ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Создать межрегиональную ассоциацию на уровне глав администраций, объединяющую поселения, где базировались аэродромы Алсиба. Данная ассоциация

позволит возродить межпоселенческие и межрегиональные взаимодействия и оживит срединную трассу, объединяющую страну в широтном отношении.

2. Разработать единую межрегиональную (в перспективе международную) программу сохранения наследия перегонной трассы Аляска — Сибирь, разработать единую стилистику аэродромов Алсиба.

3. Проработать вопрос о награждении населенных пунктов, внесших весомый вклад в создание и поддержание трассы Аляска — Сибирь в годы войны.

4. Провести экспедицию с целью изучения мест крушений самолетов, перегонявшихся по трассе Алсиб.

5. Принять обоснованные решения по сохранению наиболее важных исторических объектов, построенных в годы Великой Отечественной войны, связанных с трассой Алсиб.

6. Рассмотреть возможность возвращения статуса аэропорта Оймякон (Томтор), который является центром развития туризма в Якутии.

7. Ускорить процесс принятия решения по реконструкции аэропорта Киренск.

8. Создать геоинформационную систему по наследию перегонной трассы Аляска — Сибирь.

П.А. Филин (МВЦ ТТОА)

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЕДИЦИОННЫХ РАБОТ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

Условия ведения экспедиционной деятельности на Шпицбергене весьма специфичны по сравнению с другими арктическими регионами. С одной стороны, относительная транспортная доступность архипелага облегчает проведение здесь логистических операций, с другой стороны, особый международный статус Шпицбергена существенно осложняет работу. Архипелаг находится под суверенитетом Норвегии, что диктует необходимость соблюдать норвежское законодательство, следовать соответствующим правилам в хозяйственной и иной деятельности.

В своей работе Российская арктическая экспедиция на архипелаге Шпицберген (РАЭ-Ш) в первую очередь должна учитывать жесткие природоохранные ограничения, действующие на Шпицбергене, а также нормы, касающиеся проведения научных исследований. Все планируемые научные проекты должны в обязательном порядке регистрироваться на специальном интернет-портале, а во многих случаях на проведение исследований необходимо получать разрешение в Администрации Губернатора Шпицбергена.

Тем не менее, несмотря на очевидные сложности, РАЭ-Ш сумела выстроить надежную схему планирования, проведения и обеспечения экспедиционной активности на архипелаге с учетом местных особенностей и возможностей. В Баренцбурге круглогодично находится зимовочный состав, выполняющий постоянные наблюдения и обеспечивающий нормальное функционирование инфраструктуры Российского научного центра на архипелаге Шпицберген, в период с марта по сентябрь сюда дополнительно прибывают до 40 научных работников для выполнения программы сезонных экспедиционных работ.

Однако разразившаяся пандемия коронавирусной инфекции фактически сломала наработанную схему, заставила оперативно менять планы экспедиции.

Обычно дорога на архипелаг занимает один-два дня. Она включает два этапа: авиаперелет до административного центра архипелага — поселка Лонгйирбюен и передвижение из Лонгйирбюена в Баренцбург.

До Лонгйирбюена можно долететь практически ежедневными пассажирскими рейсами с несколькими пересадками через Осло или Тромсё либо беспересадочным прямым чартерным рейсом из Москвы, который удобнее, но организовывается только раз в два месяца, а из-за пандемии уже почти два года не выполняется.

Из Лонгйирбюена до Баренцбурга можно добраться вертолетом треста «Арктикуголь» или, в зависимости от сезона, туристическим судном, собственным маломерным судном РАЭ-Ш или снегоходами.

Однако в 2020 году в связи со стремительным распространением коронавируса, ограничением на передвижение и закрытием государственных границ логистика стала исключительно сложной. С марта 2020 года Шпицберген был более полугода полностью закрыт для въезда иностранных граждан, за исключением тех, кто здесь постоянно работает и только после прохождения карантина в континентальной Норвегии. Эти строгие меры позволили выиграть время и лучше подготовиться к встрече с инфекцией. Первые случаи заражения коронавирусом были зарегистрированы только осенью 2021 года. На конец ноября официально зарегистрировано 7 таких случаев в поселке Лонгйирбюен и ни одного в Баренцбурге. Но в то же время антиковидные мероприятия сильно ударили по международной научной активности на Шпицбергене.

В 2020 году был закрыт Университетский центр на Шпицбергене (UNIS, Норвегия), а его студенты разъехались по домам, на международной научной станции Нью-Олесунн и на польской станции Хорнсунн работали только зимовочные группы. Выполнение многих совместных проектов на архипелаге было отложено, полевые кампании не состоялись. До архипелага смогли добраться немногие ученые.

РАЭ-Ш в 2020 году удалось поддержать круглогодичные мониторинговые наблюдения и провести значительно усеченные полевые работы силами всего девяти человек сезонной экспедиции при поддержке зимовочного состава. В течение года планировалось отправить на Шпицберген шесть групп сезонников, примерно на 2–3 месяца каждую. Первая группа вылетела на Шпицберген 6 марта, что необычно рано, это позволило ей благополучно добраться до Баренцбурга. А вылет 13 человек следующей группы, намеченный на 29 марта, уже пришлось отменить, билеты сдать. В итоге участникам первой группы пришлось остаться на весь сезон и выполнять не только свои профильные задачи, но и, по возможности, заменять коллег. Благодаря самоотверженному труду полярников удалось не допустить перерыва в ежегодных сезонных наблюдениях по гляциологии, гидрологии, отобрать необходимые пробы для экологического отряда.