Условия жизни здесь не легкие и сейчас, а зимой, видимо, будут чрезвычайно тяжелые, поэтому как можно больше наблюдений надо перевести на запись, чтобы меньше посещать площадку. В этом моя задача. Площадка расположена всего в 150 метрах от домика на восток, то есть в сторону, откуда, не сменяясь, дуют ветры вот уже месяц. Ветер и сейчас почти каждый день бывает 15 м и более, то есть штормовой.

22 февраля 1956 г.

Мирный в полном разгаре строительства. В линию между двумя вершинами вытягивается поселок чистеньких домиков, стоящих по одному или по два вместе. <...> Работаем не меньше 12 часов, а когда дежурство, как, например, сегодня, то и 18. Устаем здорово, но работа спорится, видны результаты труда, хороший аппетит и здоровый сон.

17 марта 1956 г.

Вчера провожали строителей и экипаж «Лены». Это — последние представители Родины, которые возвратятся туда через 2 месяца. Прощание было очень трогательным, так как от молодых ребят, бывших солдат и матросов, а теперь героев-строителей, а также экипажа судна осталось теплое впечатление. Я не знаю даже фамилий этих ребят, а знаю лишь имена. Но тем не менее эти люди стали нам как родные. С ними мы высадились на берег, когда здесь только стояли стены первого дома, с ними выстроили чудесный, прямо сказочный, поселок, выстроили наперекор стихии.

Подготовила М.А. Емелина

ПРЫЖОК В НЕИЗВЕСТНОЕ: К 100-ЛЕТИЮ ВОЗДУШНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА НОВУЮ ЗЕМЛЮ В 1925 ГОДУ

В 2025 году исполнилось 100 лет воздушной экспедиции на Новую Землю под руководством Б.Г. Чухновского. Ранее мы писали о первых советских полетах в Арктике, которые были совершены по инициативе пионера советской полярной авиации Б.Г. Чухновского (Рудь И.А. Рождение советской полярной авиации: 100 лет первым полетам Б.Г. Чухновского на Новой Земле // Российские полярные исследования. 2024. № 3. С. 48–49). Двенадцать полетов были осуществлены в составе Северной гидрографической экспедиции (СГЭ) (начальник — Н.Н. Матусевич) в районе Новой Земли с целью проведения ледовой разведки и гидрографических исследований.

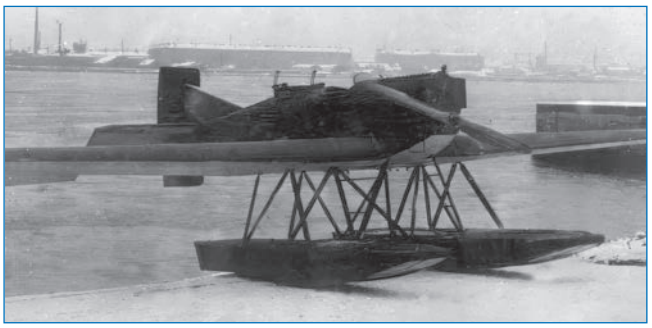
Полеты Б.Г. Чухновского в 1924 году были признаны успешными руководством СГЭ и Гидрографическим управлением, поэтому на основании этой практики летчиком был составлен проект использования самолетов у берегов Новой Земли в 1925 году (Самойлович Р.Л. История полетов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 20). Было принято решение применить в составе СГЭ авиаотряд из двух самолетов. В него были включены: слушатель Морской академии, морской летчик Б.Г. Чухновский и военморы отдельного разведывательного морского отряда ВВС Балтийского моря, морской летчик О.А. Кальвица и летчик-наблюдатель Н.Н. Родзевич, а также авиамеханики А.Н. Федукин и участник прошлогодних полетов О.Д. Санаужак.

Помимо оказания помощи с воздуха для проведения гидрографических исследований, авиаотряд должен был вести разведку льдов для Карской товарообменной экспедиции, которые проводились ежегодно по маршруту Европа — Сибирь и в обратном направлении. Авиаотряду предстояло помочь этой экспедиции произвести ледовую разведку с воздуха как на ее пути к Архангельску, так и при возвращении в Европу, для чего планировалось обследовать периметр треугольника Маточкин Шар — остров Белый — Югорский Шар (Родзевич Н.Н. Полярная экспедиция на Новую Землю в 1925 году // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 272). Изначально предполагалось использовать самолеты Junkers F.13 («Юнкерс Ю-13») как более подходящие для экспедиционных целей, но из-за их задержки, как и в прошлом году, были назначены гидропланы Junkers Ju.20 («Юнкерс Ю-20»). Выделенные самолеты уступали по радиусу действия и обладали некоторыми недостатками, например, хуже справлялись с посадкой на морскую волну.

Пионеры советской авиации в Арктике: Б.Г. Чухновский (https://humus.livejournal.com/5037673.html) и О.А. Кальвица (polarpost.ru)

Одним из главных достижений этой воздушной экспедиции был первый в мировой истории перелет с Большой земли на арктический архипелаг по маршруту Ленинград–Петрозаводск–Архангельск–Маточкин Шар. Отметим, что за несколько месяцев до этого, в мае–июне 1925 года, норвежский полярный исследователь Руал Амундсен совершил первый дальний полет в глубь Арктики со Шпицбергена с целью достичь полюса, долетев до 88° северной широты.

Вылет авиаотряда Чухновского состоялся из Ленинграда 4 августа, затем последовала посадка на Ладожском озере, и вечером того же дня самолеты приземлились в Петрозаводске. По замечанию историка-журналиста С.Ф. Виноградова, это был прыжок в неизвестное: перелеты проходили без радиосвязи, знаний о метеорологической обстановке, без аэродромов и баз обслуживания, с несовершенными приборами (Виноградов С.Ф. В дерзновенном полете: (О Б. Г. Чухновском). М., 1975. С. 28). Летнаб Н.Н. Родзевич отправился в Архангельск на поезде и далее на пароходе для распределения грузов для летчиков в промежуточных пунктах. После посадки у станции Медвежья Гора (ныне — Медвежьегорск) самолеты легли курсом на Архангельск и приземли-



Юнкерс F.13 (https://en.wikipedia.org/) и Юнкерс Ju.20 (polarpost.ru)

лись в Соломбале 9 августа. После этого, 15 августа, самолеты перелетели к Трем Островам (камни на выходе из Баренцева моря), где принимали бензин с тральщика «Кола». В тот же день летчики вылетели на остров Колгуев, после чего связь с ними на Новой Земле была потеряна окончательно. Почти две недели самолеты считались без вести пропавшими, и начальник СГЭ Н.Н. Матусевич направился из Баренцева моря в Чёшскую губу на их поиски на гидрографическом судне «Мурман».

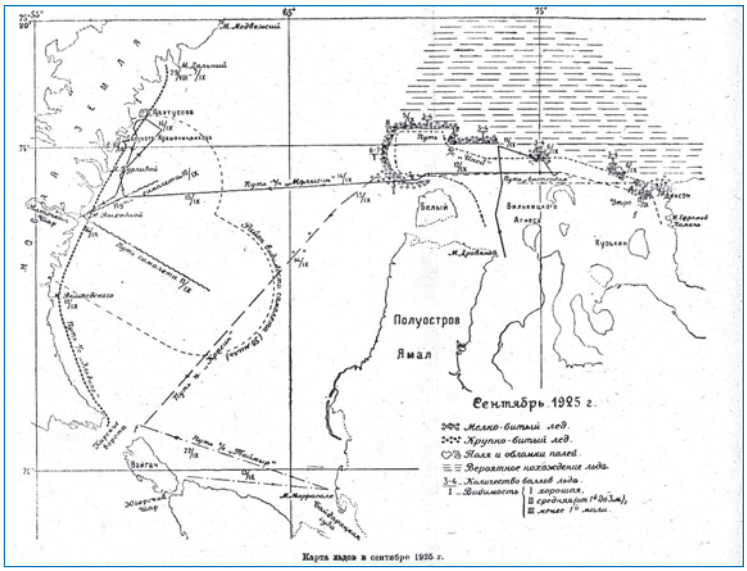
Авиаотряд, совершая последующие перелеты, останавливался в становищах на полуострове Канин и острове Колгуев. Затем вылетел на Новую Землю, успешно выполнив самую ответственную часть перелета и преодолев расстояние в 440 км над открытым морем. 29 августа самолеты приземлились в становище Малые Кармакулы и в тот же день совершили перелет на станцию Маточкин Шар, совершив разведку в направлении пролива Карские Ворота.

Задержка самолетов на месяц негативно сказалась на результатах работы авиаотряда: была упущена летная погода, а помощь Карской экспедиции на пути следования в Сибирь не была оказана. Тем не менее пароходы Карской экспедиции к тому моменту уже достигли устьев Оби и Енисея, пользуясь данными морской (судовой) разведки, которую производил гидрограф Н.И. Евгенов на лидере экспедиции — ледокольном пароходе (л/п) «Малыгин». Задержку последующих полетов вызвала переборка моторов, поэтому авиаотряд приступил к разведке льда лишь 9 сентября по просьбе начальника гидрографической партии и ледовой разведки Карской экспедиции Н.И. Евгенова. В итоге авиаразведка ледовой обстановки помогла подойти пароходам «Аркос» и «Андре Марти», а также л/п «Малыгину», лидеру Карской экспедиции. Под проводкой «Малыгина» впервые в истории коммерческих перевозок в Арктике был проведен караван из двух пароходов, что отмечено в приказе начальника Военно-морских сил СССР В.И. Зофа с выражением благодарности Н.И. Евгенову (Российский государственный архив военно-морского флота. Ф. Р-1483. Оп. 5. Д. 3. Л. 7).

Помимо авиационной ледовой разведки, воздушная экспедиция на протяжении месяца выполняла прибрежные и береговые съемки, уточнялось расположение береговой линии и островов, наносились на карту подводные препятствия — рифы и банки. 27 сентября была совершена последняя ледовая авиаразведка, и на следующий день гидропланы были подняты на борт судна СГЭ л/п «Таймыр». 30 сентября суда экспедиции направились в Архангельск.

В итоге основными достижениями воздушной экспедиции авиаотряда в 1925 году стали первый в истории Заполярья перелет с Большой земли на арктический архипелаг, а также обеспечение Карской товарообменной экспедиции ледовой авиаразведкой. Фактически Б.Г. Чухновский и О.А. Кальвица предложили идею берегового базирования при обслуживании Карской экспедиции, что давало постоянную базу, отдых летному составу и своевременное обеспечение экспедиции разведкой ледовой обстановки (Ханов А.И. Десять лет советской полярной авиации (1924–1934) // Советская Арктика. 1936. № 2. С. 90). Впоследствии базирование самолетов на арктических архипелагах для обслуживания экспедиций стало привычной практикой.

Карта льдов в сентябре 1925 года. Отмечены полеты гидропланов для авиаразведки льдов Карской экспедиции. Из книги Н.И. Евгенова «Лоция Карского моря и Новой Земли» (1930)



Летчик-наблюдатель Н.Н. Родзевич отмечал и некоторые организационные недостатки: отсутствие четкого плана применения авиации для гидрографических работ, опоздание самолетов почти на месяц и отсутствие второго летчика-наблюдателя. Последнее повлияло на то, что полеты второго самолета носили исключительно вспомогательный характер, без возможности совершать самостоятельную авиаразведку.

Тем не менее полеты авиаотряда под руководством Б.Г. Чухновского в 1925 году навсегда были вписаны в историю освоения Арктики и стали достижением пионеров авиации в СССР. По справедливому замечанию полярного исследователя Р.Л. Самойловича, это было началом пути применения самолетов в полярных областях для реальных, практических целей, в то время как на Западе в основном преследовали достижение мировых рекордов (Самойлович Р.Л. История полетов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 20).

И.А. Рудь (Фонд «Люди моря»)