

Андрей Почтарёв, Людмила Горбунова

80-летию Полярной авиации России посвящается

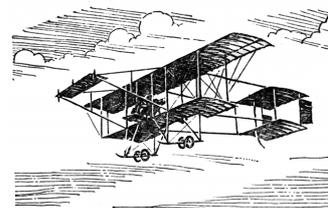
**ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ
РОССИИ
1914 - 1945 гг.**

КНИГА ПЕРВАЯ

**Москва
Paulsen**

2011

ГЛАВА I. “ПИОНЕРЫ АРКТИКИ”



1.1. “Крёстный отец” полярных лётчиков

Первые попытки русского правительства всерьёз заняться обустройством Крайнего Севера и освоить Северный морской путь относятся ко второй половине XIX века. Большинство из них было предпринято под влиянием активности в данном регионе соседних государств – Швеции, Норвегии, а также Великобритании, Австро-Венгрии, Канады и США, стремившихся закрепить за собой спорные на тот момент островные территории.

Ещё в августе 1894 г. после ознакомительной поездки на Север российский министр финансов С.Ю. Витте писал императору Александру III: *“По моему мнению, мероприятия правительства в будущем должны быть направлены никак не к поддержанию меновой торговли, а к развитию русских самостоятельных промыслов на Мурмане. Для достижения сей цели необходимо принять целый ряд мероприятий, как-то: учащение рейсов срочного пароходства, устройство телеграфных линий, улучшение колёсных путей, перемещение административного центра из Колы в одну из мурманских гавань, устройство в одной из них дока и мастерских для ремонта судов, усиление администрации в некоторых её отраслях и пр...”*

Надлежало бы вполне выяснить, предстоит ли государственному попечению о нуждах Мурманского берега руководствоваться в сём деле одними экономическими потребностями края, или же могут в недалёком будущем возникнуть здесь общегосударственные и стратегические интересы, с коими мероприятия экономические быть должны согласованы...

Имея незамерзающий порт, мы приобретаем возможность благовременно высылать в Тихий океан подкрепления и избавимся от расходов по содержанию там слишком больших сил...

Содержание военного порта на Мурмане, конечно, связано со значительным расходом на проведение туда рельсового пути, но эта затрата не может быть рассматриваема в качестве исключительно военного расхода, а, несомненно, будет иметь со временем и экономическое значение...”



1.
*Архангельский
гражданский губернатор
в 1893-1901 годы
А.П. Энгельгард.*

Однако император Александр III не прислушался к предложениям министра финансов, а вскоре и скончался. На престол взойшёл Николай II.

8 апреля 1896 г., в ответ на ходатайство архангельского губернатора А.П. Энгельгарда, он повелел отпустить 400 тысяч рублей на строительство нового порта в Екатерининской гавани. Уже через три года, 24 июля 1899-го, состоялось торжественное открытие портового города Александровск (ныне Полярный). В тот же день последовало решение о переносе туда уездного центра из Колы.

Но с открытием Александровска интерес властей к проблемам Крайнего Севера вновь ослабел. Не смотря на активные попытки таких видных учёных и деятелей, как химик Д.И. Менделеев или главный инспектор морской артиллерии контр-адмирал С.О. Макаров, обратить внимание на них, об Арктике вспомнили лишь по окончании Русско-японской войны. В этот период остро встал вопрос о защите российских территориальных вод и экономической зоны в Баренцевом и Карском морях, а также необходимости беспошлинного ввоза иностранных товаров по Северному морскому пути в случае начала новых боевых действий на других театрах. Поводом к этому послужило развернувшееся соперничество между державами за право обладать островом Медвежий и архипелагом Шпицберген.

Одновременно всё чаще раздавались обращения к русскому правительству с просьбами обратить внимание на освоение Северного морского пути в коммерческих целях со стороны предпринимателей.

Так, 11 июня 1908 г. в Государственной Думе было озвучено заявление 34 депутатов-сибиряков, в котором они писали, что *“кроме гидрографических работ, правительством ничего не было сделано в смысле оборудования этого пути, и в этом отношении он остаётся и по настоящее время в первобытном состоянии...”*

Сибирь в настоящий момент и в той вырисовывающейся для неё исторической перспективе становится передовым форпостом и буфером в случае новых осложнений на Дальнем Востоке и потому нуждается в скорейшем развитии всех путей сообщения.

С развитием коммерческих плаваний к устьям сибирских рек облегчится разрешение исторической задачи – возможности пользоваться Северным морским путём вдоль всего сибирского побережья из Атлантического океана в Тихий в целях торговых и военных”.

И “лёд тронулся”. 26 июня 1912 г. из порта Александровск вышло парусно-моторное судно “Геркулес” со “Шпицберген-



ской экспедицией” на борту. По инициативе Министерства внутренних дел России её возглавил опытный арктический геолог, выпускник Сорбонны, пять лет отработавший на Новой Земле (в 1907-1911 гг.), В.А. Русанов. За шесть недель пребывания на Западном Шпицбергене ему удалось тщательно изучить площадь около тысячи квадратных километров, обнаружить богатейшие выходы пластов угля и установить 28 заявочных столбов, позволивших закрепить право России обладать этими территориями.

Выполнив поставленные задачи, 23 августа того же года “Геркулес” покинул воды архипелага и взял курс на восток. С тех пор следы В.А. Русанова затерялись. Последние сведения о себе исследователь подал с Новой Земли. Дальнейшая судьба экспедиции стала полярной тайной.

Вторая экспедиция под началом лейтенанта Г.Л. Брусилова намеревалась пройти на восток Северным морским путём. В конце октября 1912 г. паровая шхуна “Святая Анна” задрейфовала во льдах и в апреле 1914 г. оказалась севернее Земли Франца-Иосифа. Здесь судно из-за разногласий покинули 14 человек экипажа, но только штурман В. Альбанов и матрос А. Конрад смогли дойти до острова Нортбрук в архипелаге Земля Франца-Иосифа, где впоследствии были спасены другой экспедицией – Г.Я. Седова. Остальные погибли в пути. Шхуна “Святая Анна” и 10 оставшихся на ней человек во главе с Г.Л. Брусиловым пропали без вести...

К этому времени “шведский Колумб” лейтенант флота А. Паландер на пароходе “Вега” в 1878-1879 гг. уже открыл Северный морской путь и стал его пионером, пройдя на восток вдоль побережья России, от Белого моря до Америки и далее до японского порта Нагасаки.

А в 1908 году двое американцев – Р. Пири (6 апреля) и Ф. Кук (21 апреля) первыми в мире достигли Северного

2.
*Вид на Екатерининскую
гавань в начале XX века.*

полюса. На очереди был норвежский полярный путешественник и исследователь Р. Амундсен, которому 14 декабря 1911 г. покорился Южный полюс Земли.

Стремясь опередить известного норвежца, старший лейтенант российского флота Г.Я. Седов предпринял собственную попытку “оседлать” “северную макушку” планеты. 9 марта 1912 г. он направил в Главное Гидрографическое управление следующее обращение: *“Горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись ещё во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить честь открытия за Норвегией и Северного полюса. Он хочет идти в 1913 году, а мы пойдём в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг...”* Свой поход к полюсу Г.Я. Седов решил посвятить празднованию 300-летия царствования дома Романовых (1913 г.).

28 августа 1912 г. на судне “Святой великомученик Фока” (позже переименованном в “Михаил Суворин”) экспедиция покинула Архангельск. После двух зимовок на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа 2 февраля 1914 г. Г.Я. Седов вместе с двумя матросами на трёх собачьих упряжках направился к Северному полюсу, но через 18 дней умер среди льдов у острова Рудольфа.

За четыре месяца до этих драматических событий, в сентябре 1913 г. в Архангельск вернулись пять больных моряков с “Михаила Суворина” во главе с капитаном Н.П. Захаровым, отправленная Г.Я. Седовым на материк с Новой Земли. Сведения, доставленные ими, были тревожными: угля на “Суворине” было мало, и он едва мог дойти до Земли Франца-Иосифа.



3.
*Проводы экспедиции
Г.Я. Седова.
27 августа 1912 г.*

О возвращении назад не могло быть и речи. Кроме того, внушало тревогу состояние судна, сильно потрепанного штормами и сжатиями льдов. Поскольку радиотелеграфа на нём не было, то известий от руководителя экспедиции больше не поступало.

В связи с усилившимся беспокойством в обществе Совет Министров был вынужден 18 января 1914 г. дать разрешение Морскому ведомству на организацию поисков Г.Я. Седова. Непосредственное выполнение задачи возложили на Главное гидрографическое управление (ГГУ). Предстояло обследовать громадный район полярных льдов вдоль всего западного побережья Новой Земли и возле Земли Франца-Иосифа. По инициативе начальника этого управления генерал-лейтенанта М.Е. Жданко был поставлен вопрос о привлечении к поискам пропавших полярников, в том числе и из экспедиций В.А. Русанова и Г.Л. Брусилова, авиации. Пилотом пригласили поручика по Адмиралтейству Я.И. Нагурского, о котором незадолго перед тем газета “Новое время” писала как о способном и смелом лётчике.

Ян Иосифович (в советской литературе 1930-1940 гг. – Иван Иосифович) Нагурский (1888-1976 гг.) родился в небольшом польском городке Влоцлавек. Когда Ян закончил прогимназию, семейный совет постановил, что деньги на дальнейшее образование он должен заработать сам. Сначала в летние каникулы юноша работал в местном суде, где заполнял повестки и переписывал документы, а затем – учителем в сельской четырехлетней школе. Скопив некоторую сумму, Ян отправился в Варшаву для завершения образования. Весной 1906 г. он послал документы в Одесское юнкерское пехотное училище, по окончании которого через три года был произведен в подпоручики. К удивлению многих, Я.И. Нагурский выбрал местом службы 23-й Восточно-Сибирский стрелковый полк, хотя как отличник мог попроситься в любую часть на территории Европейской России. В полку, дислоцированном в Хабаровске, Ян Иосифович прослужил младшим офицером около года, а 1910 году поступил в Петербургское Морское инженерное училище. Возникший у него к тому времени интерес к авиации привел молодого человека во Всероссийский аэроклуб, базировавшийся в Новой деревне. Свой первый полет Ян Нагурский совершил на самолете конструкции братьев Райт. Там же, в аэроклубе он познакомился с П.Н. Нестеровым – будущим автором знаменитой “петли Нестерова”. В июне 1912 г. Яна Иосифовича зачислили в Гатчинский Отдел воздушного флота при Офицерской воздухоплавательной школе, располагавшейся на Волковом поле. Через



4. *Первый российский полярный лётчик поручик Ян Иосифович Нагурский. 8 августа 1914 г. осуществил первый полёт в Арктике. Позже выполнил ещё несколько полётов. Всего самолёт находился в воздухе у Новой Земли 16 часов, преодолев 1,5 тыс. километров.*



5. *Шведский инженер Соломон Август Андрэ одним из первых применил воздушный шар для изучения Арктики. В 1893 году совершил девять полетов на воздушном шаре, во время которых проводил и научные наблюдения. В 1895 году представил Шведскому географическому обществу план достижения полюса на сконструированном им шаре "Орёл", который попытался осуществить в 1897 году. Экспедиция исчезла, и лишь спустя 33 года в 1930 году ее остатки были случайно найдены на о. Белом к востоку от Шпицбергена.*



6. *Гибель воздушного шара "Орёл". Фото сделано с плёнки, найденной на месте катастрофы.*

год, по выпуску он получил звание военного лётчика. 18 января 1914 г. поручика вызвали к начальнику ГГУ М.Е. Жданко. Тот поинтересовался у него, возможно ли применение аэропланов в Арктике, способных садиться на воду и снег. После некоторого размышления пилот ответил: *"Скорее всего, они могут быть использованы в полярных условиях"*. Тогда М.Е. Жданко предложил: *"Вы подумайте еще об этом и подготовьте материал для конкретного разговора на эту тему. Прошу обратить внимание на тип машины и на организацию летной части"*.

Я.И. Нагурский с энтузиазмом принял предложение. Тогда он ещё не знал, что судьба уготовила ему вписать одну из самых славных страниц в историю российской Полярной авиации. В тот же день Совет Министров принял решение об организации полярной экспедиции.

Началась подготовка к полётам в Арктике, опыт которых в то время не только в России, но и за рубежом совершенно отсутствовал. Исключение составила попытка, предпринятая 11 июля 1897 г. шведами С.А. Андрэ, Н. Стриндбергом и К. Френкелем достичь Северного полюса на воздушном шаре под названием "Орёл". Стартовав со Шпицбергена, на четвёртый день полёта из-за сильного обледенения они были вынуждены аварийно сесть на лёд и вскоре погибли на пути к Земле Франца-Иосифа. В 1907 г. и в 1909 г. две безуспешные попытки повторить опыт С.А. Андрэ и его коллег предпринял и американский журналист В. Уэльман. С того времени никто из иностранцев летать в арктическом уже небе не рисковал.

После некоторых раздумий Я.И. Нагурский пришел к выводу о том, что наиболее подходящим для арктических условий является *"гидроплан крепкой конструкции с фюзеляжем в виде лодки. Кроме того, машина должна иметь возможно меньшую нагрузку на квадратный метр несущей плоскости, отличную амортизацию и скорость до ста километров в час. Моторы на ней должны быть с воздушным охлаждением, хотя в этом случае существует некоторая опасность нарушения непрерывности работы"*.

В Главном гидрографическом управлении довольно скептически относились к отечественному авиационному, начавшемуся с копирования иностранных образцов и выпуска собственных самолётов-гигантов "Русский Витязь" и "Илья Муромец". О том, чтобы посылать их в Арктику, нечего было и думать. Поэтому планировалось закупать машины за рубежом.

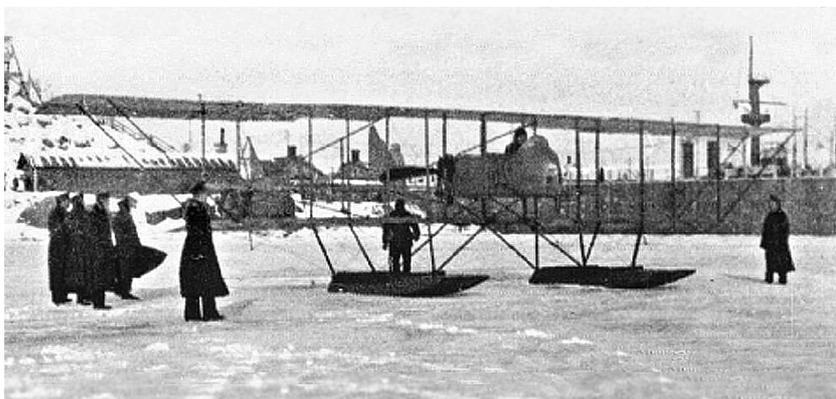
Почти в то же время начала формироваться и северная экспедиция капитана 2 ранга Б.А. Вилькицкого на ледо-

кольных пароходах “Таймыр” и “Вайгач”. Главное гидрографическое управление обратилось к морскому министру с просьбой о выделении ей лётчика и средств на приобретение во Франции гидросамолёта. Аэроплан предполагалось отправить во Владивосток, откуда выходила экспедиция. В мае 1914 г. Морской генеральный штаб уведомил, что специалистом для приёма гидроплана назначается лётчик лейтенант Г.И. Лавров. Но экспедиция Б.А. Вилькицкого ушла без самолёта, а выделенные средства обратили на приобретение “Фармана” для арктической экспедиции. Лейтенант Г.И. Лавров в этот период вместе с И.И. Сикорским был занят отработкой поплавков на самолёте “Илья Муромец” и поехать во Францию 21 мая 1914 г. предложили Я.И. Нагурскому.

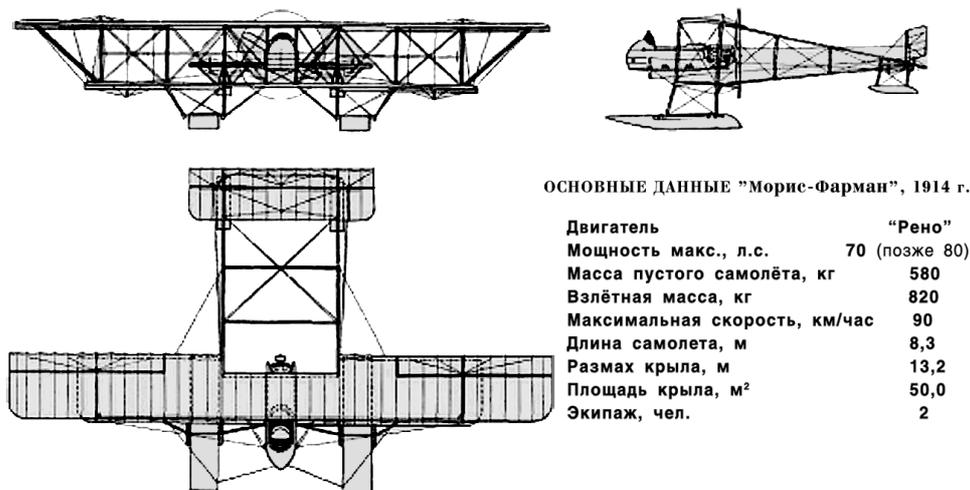
В конце мая поручик прибыл на завод фирмы “Фарман”, где собирались одни из самых надежных летательных аппаратов того времени, оснащенных моторами знаменитой фирмы “Рено” мощностью 70 лошадиных сил. У машины были вполне приличные летные качества: грузоподъемность — 300 килограмм и скорость около 100 километров в час.

Месяц провел Я. Нагурский в цехах, наблюдая за сборкой своей машины “Морис Фарман”, которую по его просьбе выкрасили в красный цвет. Осваивая французскую технику, будущий полярный лётчик совершил на аэродроме Бюке 18 тренировочных полетов. Кроме того, он контролировал сборку и второго самолета — “Генри Фарман”, на котором предписывалось другому летчику — П.В. Евсюкову в будущем вести поиск пропавших экспедиций в Восточной Арктике.

Пока Ян Нагурский находился в Париже, вышел приказ о его переводе из пограничной стражи в Морское министерство с зачислением поручиком по Адмиралтейству во 2-й флотский экипаж. Позже он был откомандирован в распоряжение Главного морского штаба.



7.
“Морис Фарман”
на лыжах. Русские
авиаотряды на
Або-Аландских островах
в 1915-1916 годах
располагали двумя
десятками таких
машин. На одной из
них воевал поручик
Я.И. Нагурский.



Сх. 1.
 Поплавковый вариант
 учебного самолёта "Морис
 Фарман" был закуплен во
 Франции в 1914 году в
 20 экземплярах.
 Летящие лодки
 применялись в боевых
 действиях на Балтике
 до 1917 года.

Одновременно для полётов на аэроплане лётчику подыскивался хороший бортмеханик. И таковой скоро нашёлся. Вот что писал в докладной записке по этому поводу начальник ГГУ М.Е. Жданко: *"...Бесконечные хлопоты по снаряжению двух спасательных экспедиций приходят к концу и, по всей вероятности, 27 июня обе они выйдут из Христиании в море. Всё готово, не хватает только авиационного механика. В Париже один предложил свои услуги за вознаграждение 2000 рублей в месяц, это, конечно, неприемлемо. Надеюсь я, что найдём в Христиании, но и там не оказалось, о чём и получили сию минуту телеграмму начальника экспедиции с усердной просьбой ходатайствовать о назначении в экспедицию моториста Кузнецова, служащего в Севастополе в Службе связи. Кузнецов очень просит принять его в экспедицию. ...Я обращаюсь лично к вашему превосходительству с покорнейшей просьбой не отказать в удовлетворении изложенного ходатайства"*.

Изготовленные по заказу российского правительства гидроаэропланы во Франции в разобранном виде погрузили на поисковые суда "Герта" и "Эклипс" и 22 июня доставили в столицу Норвегии Христианию (ныне г. Осло). Тем временем в связи с угрозой начала войны П.В. Евсюкова отозвали в Санкт-Петербург. Его заменил пилот Александров. Но, забегая вперед, отметим, что тому не повезло: в первом же вылете с мыса Челюскин он потерпел крушение.

30 июня разобранный и упакованный в 8 ящиков самолёт "Морис Фарман" перегрузили на судно "Эклипс", на которое прибыл Я.И. Нагурский. 1 июля оно вышло из Христиании и 19 июля прибыло в порт Александровск. А через 12 дней уже на пароходе "Печора" лётчик вместе с самолётом держал курс к берегам Новой Земли. С целью поиска пропавшей

экспедиции Г.Я. Седова Ян Иосифович получил задание: произвести обследование береговой линии от Крестовой губы до Панкратьевых островов.

Следует заметить, что в первые дни экспедиции гидроаэроплан Я.И. Нагурского чуть было не использовали для другой цели. Ещё во время пребывания пилота в Александровске стало известно, что Германия объявила войну России. А 21 июля поступило донесение, что немецкий флот якобы движется в Белое море. В связи с этим было предложено использовать самолёт Нагурского для поиска и уничтожения вражеских судов путём сбрасывания на них динамитных патронов, подготовленных для подрывов льда. Но поскольку германские крейсера так и не появились, Я.И. Нагурскому так и не довелось принять участия в боевых действиях на Северном морском театре.

3 августа “Печора” достигла губы Крестовой и встала на якорь. Через день разобранный гидроаэроплан перевезли на берег к становищу Ольгино, где 6 августа Ян Иосифович Нагурский вместе с мотористом матросом 1-й статьи Евгением Владимировичем Кузнецовым, приступил к сборке машины. Дело оказалось не простым: открытый всем ветрам берег, метели, сильный туман, дождь со снегом и холод затрудняли работы.

Рано утром, в 4 часа 30 минут 8 августа 1914 г. русский экипаж в составе Я.И. Нагурского и Е.В. Кузнецова первым в мире поднялся на самолёте в арктическое небо. Он вылетел на обследование западного берега Новой Земли. В полёте пилот ориентировался исключительно визуально по береговой линии Новой Земли и отчасти – по показаниям компаса. От мыса Борисова начались редкий лед и торосы, а потом с севера надвинулся густой туман и облака. Ориентировка затруднилась – пришлось лететь по компасу. И здесь предусмотрительность Я.И. Нагурского, захватившего компас отечественного изготовления, оказалась нелишней – французский аналог отказал. Пришлось лететь почти целый час вне видимости. Разглядеть земные ориентиры удалось только в районе Горбовых островов. Во всех проливах стоял старый, нетронутый лед. Экипаж “Фармана” пролетел к мысу Литке, обогнул его и направил его обратно. У острова Панкратьева из-за льда и тумана сесть не смогли, и пришлось лететь дальше на юг, до мыса Борисова. В общей сложности экипаж Я.И. Нагурского пробыл в воздухе 4 часа 20 минут. Однако подойти к берегу гидроаэроплану в этом месте было трудно: он оказался высок, скалист, а из воды перед ним торчали острые камни. В результате при рулёмке пострадал левый поплавок, в ко-



8.
В кабине гидросамолёта.
1917 г.



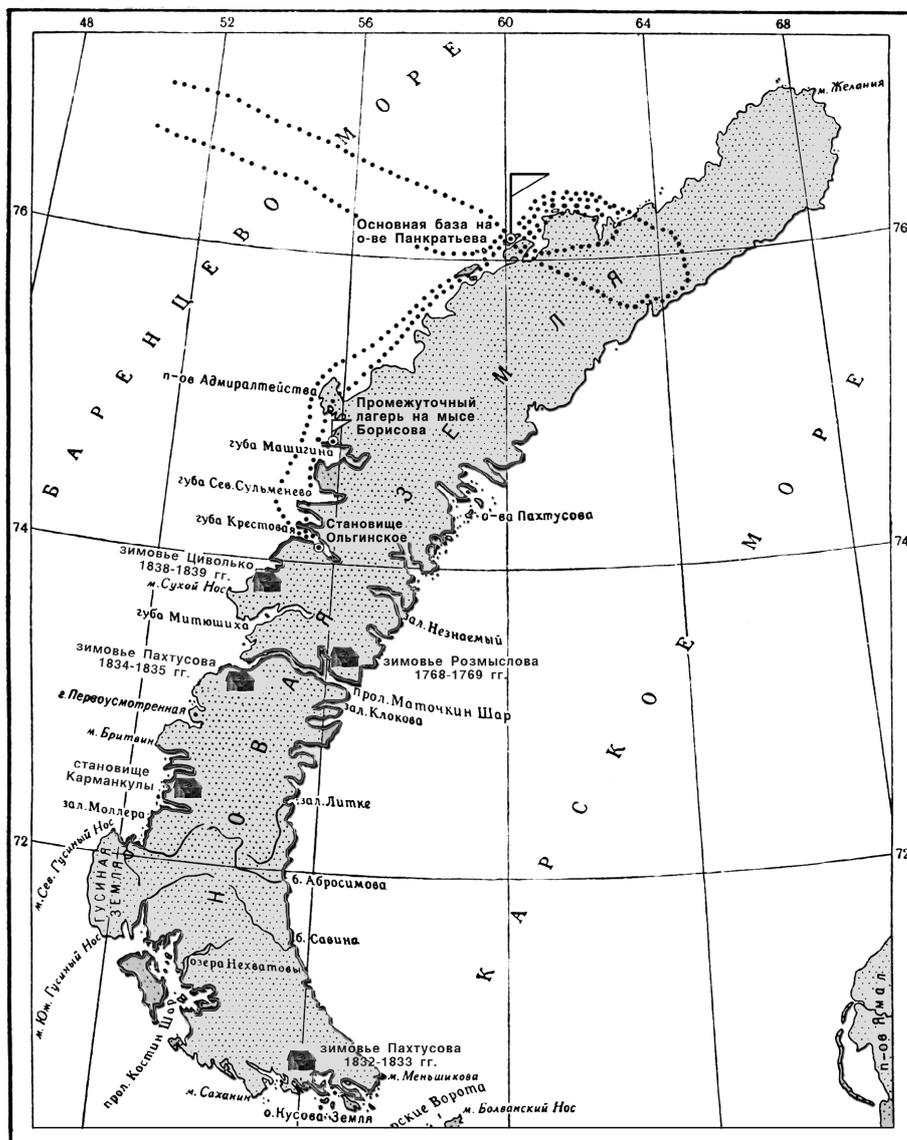
9.
*Матрос 1-й статьи
Е.В. Кузнецов – моторист
и участник полярных
полётов на самолёте
Я.И. Нагурского.*

торый постоянно набиралась вода. Чтобы выйти на берег, пришлось экипажу лезть в воду. Основательно закрепив самолёт, Я.И. Нагурский и Е.В. Кузнецов развели костры из плавника и, утомленные перелетом, моментально уснули. Вскоре мимо их стоянки проследовало судно “Андромеда”, которое и заправило аппарат топливом и маслом. Так состоялся первый авиационный вылет в Арктике.

В течение августа-сентября 1914 г. Я.И. Нагурский совершил в общей сложности у западных берегов Новой Земли 10 полётов с налётом 11 часов 30 минут, во время которых он достигал на севере мыса Литке. А один из вылетов был сделан на северо-запад даже в открытое море, примерно на 100 километров от берегов Новой Земли. Вместе с ним, помимо Е.В. Кузнецова, поднимались в воздух капитан судна “Андромеда” Г.И. Пospelов и несколько матросов. Всего Я.И. Нагурский преодолел на “Фармане” около 1100 километров на высотах от 800 до 1200 метров. Он не ставил никаких рекордов, а просто добросовестнейшим образом выполнял порученное ему ответственное и неординарное задание и в короткий срок сумел “акклиматизироваться” в непривычных арктических условиях.

В ходе полётов отважному первооткрывателю высоких воздушных широт удалось обнаружить на одной из стоянок металлическую трубу, составленную из пустых консервных банок, в которой оказался рапорт Г.Я. Седова в Морское министерство. В нём мужественный руководитель полярной экспедиции сообщал, что из-за сложнейших ледовых условий он не смог на своем судне подобраться к Земле Франца-Иосифа и, оставив его в 15 километрах к югу от острова Панкратьева, с частью экипажа перешел в избушку на зимовку, приказав остальным следить за сохранностью “Фоки”. К рапорту прилагался и дневник экспедиции.

Разгоравшаяся Первая мировая война помешала продолжать поисковые работы. Разобрав по приказу капитана 2 ранга Синицына аэроплан, 23 сентября Я.И. Нагурский и Е.В. Кузнецов возвратились на “Печоре” в Архангельск. Оттуда Ян Иосифович отправился в Санкт-Петербург, в Главное гидрографическое управление, чтобы рапортом отчитаться о проделанной работе. В 1915-1916 гг. в журналах “Воздухоплавание” и “Записки по гидрографии” появились публикации с подробным описанием полетов Я.И. Нагурского и анализом возможностей применения авиации в полярных исследованиях. Объемистую брошюру издал и начальник ГГУ М.Е. Жданко – один из убежденных сторонников развития полярного воздухоплавания. В сохранившемся архивном “Рапорте морского лётчика,



поручика по Адмиралтейству Нагурского начальника Главного гидрографического управления” от 1 октября 1914 г., в частности, так описывались особенности полётов в Арктике и оценивались перспективы развития Полярной авиации:

“После произведенных мною полетов у Новой Земли я отметил следующее, что может сослужить пользу для будущей авиации в арктических странах.

В воздушных слоях температура также изменчива в отрицательную сторону по сравнению с низкими слоями. Аэронавт Андрэ, который совершил научное путешествие к полюсу, утверждал, что ближе к полюсу температура верхних слоев воздуха должна быть положительной по отношению к низшим слоям. Это предположение оказалось неверным.

10.
Карта полётов
Я.И. Нагурского над
архипелагом Новая Земля
в 1914 году.