

К СТОЛЕТИЮ ПЕРВЫХ ПОЛЕТОВ НА САМОЛЕТЕ В АРКТИКЕ

В России о применении самолета для разведки льдов в арктических морях впервые серьезно задумались в 1914 г.

По распоряжению Совета Министров Главное гидрографическое управление морского министерства в первые месяцы 1914 г. приступило к организации спасательных операций по поискам пропавших в Северном Ледовитом океане экспедиций Г. Седова, Г. Брусилова и В. Русанова. На собиравшихся в Гидрографическом управлении по данному вопросу совещаниях среди прочих было принято решение снабдить спасательную экспедицию гидроаэропланом. Впоследствии начальник ГГУ М.Е. Жданко писал: «Такое постановление являлось совершенно естественным. Действительно, чтобы тщательно осмотреть все протяжение западного берега Новой Земли... а также южного берега Земли Франца-Иосифа, где можно было... скорее всего найти если не самую экспедицию Седова, то хотя следы ее, — мало было иметь одно лишь судно: полярное лето слишком коротко, чтобы можно было обойти на судне указанные берега и подробно осмотреть не только самую прибрежную черту, но и прилегающие острова и проливы между ними. Могучим подспорьем и являлся гидроаэроплан, быстрый, подвижный, способный садиться не только на сушу(или лед), но и на водную поверхность» [1, с. 2].

20 марта (2 апреля) 1914 г. о необходимости посылки гидроаэропланов на судах спасательной экспедиции «Герта» и «Эклипс» было доложено морскому министру И.К. Григоровичу. Министр с предложением согласился [2, с. 29]. Гидрографическому управлению теперь предстояло найти летчиков и летательные аппараты, которые могли справиться со сложной задачей полетов в неизведанном воздушном пространстве над Арктикой.

Первым летчиком, на которого пал выбор, стал инженер-механик 2-го ранга Д. Александров. Уже на следующий день после получения согласия морского министра на приобретение самолетов для спасательной операции, гидрографическое управление направило в Главный морской штаб отношение с ходатайством о назначении Александрова «авиатором-летчиком экспедиции за Седовым» [2, с. 30]. По неизвестной причине просьба не была удовлетворена. Вскоре Александров был зачислен летчиком в Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана на транспортах «Таймыр» и «Вайгач» под начальством Б.А. Вилькицкого.

По плану работ 1914 г. суда Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана должны были впервые в истории совершить плавание вдоль северного побережья России из Тихого океана в Атлантический. Начальник экспедиции Б.А. Вилькицкий понимал, что при выполнении поставленной задачи не удастся, «как в прежние года, избежать захода в районы большого скопления льдов» [3, л. 94]. В таких условиях «Таймыр» и «Вайгач» рисковали повторить печальную участь судна «Жаннета» американской экспедиции Д. Де-Лонга,

которое в сентябре 1879 г. недалеко от острова Геральд попало в ледовый плен, почти два года дрейфовало, не имея возможности выйти на чистую воду, и в итоге было раздавлено льдами к северу от устья Лены.

15 (28) апреля 1914 г. Б.А. Вилькицкий подал начальнику Главного гидрографического управления рапорт, где было сказано, что «при задаче экспедиции пройти в Европу северным путем, особую важность приобретает возможность знать распределение льдов на большое пространство от корабля» [3, л. 94]. Далее в документе содержалась важная мысль о том, что единственным средством «в нужную минуту провести необходимую разведку на несколько десятков миль вперед и в стороны» является аэроплан. В своем рапорте Б.А. Вилькицкий отмечал, что использовать летательные аппараты для разведки льдов ему рекомендовали «знатоки авиации», среди которых был и великий князь Александр Михайлович — председатель Императорского всероссийского аэроклуба, один из основателей военно-воздушных сил России. Тем не менее, прежде чем поднимать вопрос о применении в экспедиции авиатехники, Вилькицкий сначала убедился в том, что существуют такие типы машин, которые можно поместить на вверенных ему транспортах. Рапорт заканчивался просьбой к М.Е. Жданко оказать содействие в снабжении экспедиции аэропланами, назначении на них летчиков и отпуске на указанные цели дополнительных средств за счет находящихся в распоряжении Морского Генерального Штаба «авиационных кредитов по § 35» [3, л. 94].

15 (28) апреля Б.А. Вилькицкий также написал рапорт Командующему Морскими Силами Балтийского моря Н.О. Эссену с прошением дать согласие на командирование инже-

нер-механика 2-го ранга Александрова в качестве летчика в Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана [3, л. 95].

Можно только восхищаться умением Б.А. Вилькицкого решать поставленные задачи. Все в тот же день, 15 (28) апреля, он направил начальнику ГГУ второй рапорт, из которого следовало, что согласие Морского генерального штаба на приобретение аэроплана уже получено. В рапорте Вилькицкий просит М.Е. Жданко ходатайствовать перед морским министром о разрешении: «1) на приобретение просимого аппарата, 2) на назначение летчика, 3) на командирование означенного летчика во Францию для покупки и принятия гидроаэроплана и 4) на отправление аппарата во Владивосток особо строгим порядком» [3, л. 96]. Согласие министра было получено.

Тем временем Главное гидрографическое управление продолжало работу по организации операции с целью отыскания экспедиций Г. Седова, Г. Брусилова и В. Русанова. Шло комплектование спасательной экспедиции личным составом. Летчиком в экспедицию по поискам Г. Седова и его спутников управление планировало пригласить С. Дорожинского [2, с. 40], который



Б.А. Вилькицкий.

был известен тем, что первым среди отечественных авиаторов совершил в 1910 г. полет над Черным морем и первым выполнил взлет с водной поверхности [4]. Но оказалось, что Дорожинский уже два года не летает, так как стал офицером подводного флота.

28 апреля (11 мая) 1914 г. в Главном гидрографическом управлении побывал поручик Я. Нагурский, который «подал докладную записку о желании поступить летчиком экспедиции» [2, с. 41]. Через неделю, 5 (18) мая, в Главный морской штаб поступило отношение с просьбой о прикомандировании Нагурского к Гидрографическому управлению и назначении его летчиком в спасательную экспедицию. 18 (31) мая просьба была удовлетворена. На следующий день, 19 мая (1 июня) 1914 г. появился приказ по ГГУ о назначении военного летчика поручика Нагурского на должность авиатора экспедиции для поисков старшего лейтенанта Седова и его спутников.

В эти дни состоялся разговор Нагурского с начальником ГГУ М.Е. Жданко. Генерал-лейтенант поинтересовался личным мнением летчика о возможностях применения самолета в полярных условиях и просил подготовить материал для конкретного разговора о типе машины и организации летной части экспедиции [5, с. 44–45]. Известно, что, желая получить совет, Я. Нагурский обратился с письмом к норвежскому полярному исследователю Р. Амундсену. Знаменитый норвежец с одобрением отнесся к планам применения самолета в Арктике и поделился своим опытом существования в условиях Крайнего Севера. Письмо Амундсена заканчивалось словами: «С Вашими полетами связываются большие надежды. Если они осуществляются, Север будет наш; льды не будут препятствием для человека, вооруженного техникой... Желаю успеха в Вашем начинании» [5, с. 47]. Сведения об аппаратах, выпускающихся на французских авиационных заводах, предоставил вернувшийся в мае из командировки Д. Александров [2, с. 45].

21 мая (3 июня) 1914 г. Я. Нагурский с целью покупки гидроаэрплана выехал в Париж. При выборе машины он, по его собственным словам, руководствовался «топографическими и атмосферными данными арктических стран» [6, с. 222] и сознанием того, что «в полярном безлюдье никто не подготовит посадочных площадок». Нагурский искал машину «крепкой конструкции с фюзеляжем в виде лодки», способную садиться как на лед, так и на воду, имеющую мотор с воздушным охлаждением, а также «возможно меньшую нагрузку на квадратный метр несущей плоскости, отличную амортизацию и скорость до 100 километров в час» [5, с. 48]. В результате, был найден поплавковый биплан конструкции Мориса Фармана с открытой двухместной кабиной, оснащенный мотором с воздушным охлаждением мощностью 70 л.с. За час гидроаэрплан мог преодолеть до 100 км. Нагурский внимательно наблюдал за постройкой аппарата, детально изучил его мотор и совершил на новой машине 18 тренировочных полетов.

Почти одновременно с Я. Нагурским Главное гидрографическое управление направило во Францию летчика Петра Евсюкова. Он должен был выбрать и приобрести аэрплан для поисков пропавших в Арктике экспедиций Г. Брусилова и В. Русанова. В отличие от

Нагурского, Евсюков отдал предпочтение летательному аппарату конструкции Генри Фармана — брата Мориса Фармана [7, с. 535].

На приобретение двух аэрпланов было потрачено 127 000 франков [2, с. 61].

14 (27) июня 1914 г. аппараты, упакованные в ящики, отправились в Норвегию. Оттуда самолет Нагурского на судне «Эклипс» был доставлен в Александровск-на-Мурмане и перегружен на пароход «Печора». На борту этого парохода Я. Нагурский и самолет, купленный им в Париже, 3 (16) августа благополучно прибыли в губу Крестовую на Новой Земле. Второй самолет, на котором предполагал летать П. Евсюков, из-за разразившейся мировой войны был задержан в порту Бергена. Пилот оставил экспедицию и вскоре погиб, испытывая новую летающую лодку.

Гидроаэрплан, приобретенный Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана, тоже был типа «Фарман», но собирали его на Русско-Балтийском Вагонном заводе. Машина представляла собой двухместный биплан с мотором «Гном» мощностью 80 л.с. Размах крыльев — 16 м, максимальная скорость — 90 км/ч, потолок высоты — 2000 м. 24 мая (6 июня) 1914 г. самолет был испытан в присутствии специальной приемной комиссии и признан исправным [8, с. 202]



Я.М. Нагурский.

24 июня (7 июля) 1914 г. суда Гидрографической экспедиции покинули Владивосток. Гидроплан находился на борту «Таймыра». 16 (29) июля «Таймыр» и «Вайгач» зашли в гавань Эмма в бухте Провидения, чтобы пополнить там запасы воды и угля с ожидающего их прибытия транспорта «Тобол». Во время стоянки решено было произвести пробные испытания самолета. Его по частям доставили на берег и собрали. Утром 20 июля (2 августа) Д. Александров при тихой и ясной погоде ненадолго поднял машину над водой и тут же сел. Во время второй попытки у гидроплана сломалась одна из трубок хвостовой фермы. Аппарат отбуксировали к берегу, разо-

брали и подняли на борт «Таймыра». Позднее, во время зимовки экспедиции у берегов Таймырского полуострова, детали самолета были использованы для изготовления аэросаней.

Самый первый шаг в деле организации авиационной ледовой разведки оказался неудачным. Судовой врач «Таймыра» Л.М. Старокадомский, вспоминал, что никто из членов экспедиции после катастрофы самолета в гавани Эммы уже серьезно не верил в возможность использования летательных аппаратов для выяснения ледовой обстановки и выбора безопасного курса [9, с. 213]. Ошибочность таких суждений стала очевидной совсем скоро.

Первая в мире авиационная ледовая разведка в Арктике была выполнена уже 9 (22) августа 1914 г. В этот день Я. Нагурский и его помощник, матрос 1-й статьи Евгений Кузнецов на «Морисе Фармане» обследовали «положение льдов» у западного побережья Новой Земли в районе Горбовых островов для судна «Андромеда». Гидроаэрплан поднялся в воздух у мыса Борисова и совершил посадку в губе Архангельская. Полет длился 1 ч 45 мин. В итоговом рапорте Я. Нагурского начальнику Главного гидрографического управления сказано: «Летал на высоте 1000 метров. Погода ясная, темпе-

ратура на высоте -7°P^* . Дул северо-восточный ветер, 6 метров в секунду. Рекогносцировка выяснила: Архангельская губа, проливы между о-вами Берха, Лечухиным** и Заячьим находятся во льду» [6, с. 223].

Днем ранее, 8 (20) августа 1914 г., экипаж «Фармана», имея задание обнаружить следы пребывания экспедиции Г.Я. Седова у новоземельских берегов, навеки оставил свои имена в истории, совершив первый продолжительный полет в небе над Арктикой.

Всего же Я. Нагурский произвел у Новой Земли пять длительных полетов, из них два — на ледовую разведку.

Второе задание — выяснить «положение льдов» у Панкратьевых и Горбовых о-вов — авиатор получил 12 (25) августа 1914 г. «В 20 минут облетел о-ва и заметил, что между Горбовыми о-вами и Лечухиным** северный ветер уносит лед к югу. Бывший шторм поломал весь лед. С севера и запада Заячьего о-ва совершенно чисты от льда, с юга же Заячьего о-ва бывший сплошной лед поломан» [6, с. 224].

Еще один полет Я. Нагурского, 30 августа (12 сентября) 1914 г., носил смешанный характер. Выполняя задание по поиску судна экспедиции Г. Седова «Св. муч. Фока» к западу и северу от Панкратьевых островов, пилот обнаружил, что «на параллели Заячьего о-ва находится сплошной старый лед и движется он на юг» [6, с. 224]. Свои наблюдения Нагурский сообщил капитану «Андромеды» Поспелову, и тот принял решение при первой же возможности вести судно в губу Крестовую.

31 августа (13 сентября), выполнив сложный перелет при сильном ветре и большой облачности, Нагурский вернулся в губу Крестовую и вскоре приступил к разборке гидроаэроплана.

Полеты Яна Нагурского над Арктикой, конечно, в немалой степени были авантюрой. Летчик испытывал судьбу, поднимаясь в воздух на аппарате, собранном из отдельных частей всего за два дня прямо на берегу Крестовой губы в условиях сильного тумана и дождя со снегом, при температуре около 0°C . Отчаянно рисковал, взлетая и садясь на совершенно неподготовленные площадки. Явно пренебрегал опасностью, когда удалялся от посещаемых людьми мест на сотни километров, имея из средств коммуникации только сигнальные ракеты с парашютом и ориентируясь в пространстве с помощью далеко не совершенной карты и шлюпочного компаса. Летал, очень слабо представляя себе особен-

ности природных условий Арктики. Даже элементарное отсутствие подходящей одежды и обуви могло закончиться для пилота плачевно.

Тем не менее, благодаря сверхрискованным полетам Яна Нагурского у побережья Новой Земли летом 1914 г., человечество получило практические доказательства значительных возможностей авиации в деле изучения и освоения Арктики, и в том числе для разведки льдов.

Сам Нагурский в итоговом рапорте писал: «Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно, и авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу... в рекогносцировке льдов, в открытии новых земель, нахождении и нанесении на карту подводных преград, препятствующих судоходству... Фотографии сверху могут дать точные данные для исправления и дополнения карт». Также летчик указывал, что авиация есть единственный способ решения задачи быстрого продвижения к Северному полюсу [6, с. 226].

Список использованной литературы и источников

1. Жданко М.Е. Первый гидроаэроплан в Северном Ледовитом океане. Изд. 2-е. Пг.: Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1917.
2. Фонды РГМАА. Доклад начальника Главного гидрографического управления генерал-лейтенанта Жданко о подготовке спасательной экспедиции и ее ходе (Перечень сведений по датам за 1914 г.). 6910.
3. Архив РГО, ф.19, оп. 1, д. 16.
4. Черкашин Н. Перелеты Российского флота // Красная Звезда, 2002. 23 апр.
5. Нагурский Я. Первый над Арктикой. Изд-во «Морской транспорт», 1960. 112 с.
6. Рапорт морского летчика, поручика по Адмиралтейству Нагурского начальнику Главного гидрографического управления. 1 октября 1914 г. // Летопись Севера. Вып.1. М.:Л., 1949. С. 221–307.
7. Пинхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Л. Морской транспорт. 1962. 766 с.
8. Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. Экспедиция века (Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах). СПб.: РГМАА, 2012. 352 с.
9. Старокадомский Л.М. Экспедиция Северного Ледовитого океана 1910–1925. М.:Л.: Изд-во Главсевморпути, 1946. 319 с.

*В.В. Захарова (РГМАА).
Фото из архива РГМАА..*

29 АВГУСТА — ПАМЯТНАЯ ДАТА В ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

29 августа — памятная дата в истории исследования и освоения Арктики. Сто лет назад, в 1914 г., в этот день (16 августа по старому стилю) капитан 1-го ранга И.И. Ислямов поднял русский флаг на мысе Флора острова Нортбрук, таким образом, «без боя» во время начавшейся Первой мировой войны обозначив присоединение к владениям Российской империи обширнейшего архипелага — Земли Франца-Иосифа, открытого в 1873 г. австрийской экспедицией К. Вейпрехта и Ю. Пайера. Поднятие флага произошло во время специальной экспедиции, отправленной на поиски Г.Я. Седова, сто лет со дня гибели ко-

торого также исполнилось в 2014 г. Имеет смысл сегодня вспомнить о тех исторических событиях.

Георгий Яковлевич Седов (1877–1914) — выходец из рыбацкой семьи, ставший офицером военно-морского флота, вынашивал мечту об экспедиции к Северному полюсу с 1903 г., после своей первой экспедиции в Арктику в качестве помощника начальника гидрографической экспедиции на судне «Пахтусов». Тогда он в Архангельске познакомился с участниками американской полюсной экспедиции Цитлера «Диала».

В 1913 г. в Российской империи планировалось широкое празднование 500-летия царствования дома Романовых, и Г.Я. Седов решил организовать полярную экспедицию, приурочив ее к этой дате. Достижение Се-

* Температура указана по шкале Реомюра, по шкале Цельсия это -9° .

** Ошибка, правильно — о. Личутина.