
ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 94(47).083

DOI 10.5281/zenodo.7533421

**РОЛЬ Я.И.НАГУРСКОГО КАК ПЕРВООТКРЫВАТЕЛЯ РУССКОЙ
ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ В ПОИСКЕ ЭКСПЕДИЦИЙ Г.Л.БРУСИЛОВА,
В.А.РУСАНОВА И Г.Я.СЕДОВА (ПО МАТЕРИАЛАМ АРХИВНЫХ
НОМЕРОВ «ПРАВДЫ СЕВЕРА» И «НЯРЪЯНА ВЪНДЕР»)**

**THE ROLE OF Ya.I.NAGURSKY AS THE DISCOVERER OF RUSSIAN
POLAR AVIATION IN THE SEARCH FOR THE EXPEDITIONS OF
G.L.BRUSILOV, V.A.RUSANOV AND G.Ya.SEDOV (BASED ON THE
MATERIALS OF THE ARCHIVAL ISSUES OF PRAVDA SEVERA AND
"NYARYANA VYDER")**

ВОЛОГЖАНИНОВ ДМИТРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ,
библиотекарь,

Архангельская областная научная библиотека имени Н.А.Добролюбова.

VOLOGZHANINOV DMITRY GRIGORYEVICH,
librarian,

Arkhangelsk Regional Scientific Library named after N.A.Dobrolyubov.

В настоящей статье предметом исследования является роль русского лётчика польского происхождения Я.И. Нагурского в поиске экспедиций путешественников Г.Л. Брусилова, В.А. Русанова и Г.Я. Седова. Для исследования взяты публикации из газет «Правда Севера» и «Няръяна въндер», в которых представлены все ключевые действия, случившиеся с пилотом во время выполнения особо важного задания, и проведён анализ перечисленных действий с последующим формированием одного из возможного варианта произошедших событий. Сделан вывод, что обе статьи являются ценными источниками, так как в них описывается информация о совершении полёта в труднодоступные из-за климатических условий первого полярного лётчика на самолёте.

In this article, the subject of the study is the role of the Russian pilot of Polish origin Ya.I. Nagursky in the search for the expeditions of travelers G.L. Brusilov, V.A. Rusanov and G.Ya. Sedov. For the study, publications from the newspapers Pravda Severa and Nyaryana Vyder were taken, which presented all the key actions that happened to the pilot during the execution of a particularly important task, and an analysis of the listed actions was carried out with the subsequent formation of one of the possible variants of the events that occurred. It is concluded that both articles are valuable sources, as they describe information about making a flight to the hard-to-reach due to climatic conditions of the first polar pilot on an airplane.

Ключевые слова: Арктика, полярная авиация, Нагурский, самолёт, Брусилов, Русанов, Седов.

Key words: Arctic, polar aviation, Nagursky, airplane, Brusilov, Rusanov, Sedov.

Ян Иосифович Нагурский родился в Российской империи в 1888 году в маленьком городке Влоцлавек. По окончании гимназии семья Яна на так называемом «семейном совете» дала понять будущему лётчику, что теперь он сам должен содержать себя. Ян работал в районном суде документоведом, впоследствии учительствовал в 4-летней сельской школе, а с 1906 года он обучался в Одесском юнкерском пехотном училище. Окончив училище с отличием в 1909-м, Нагурский получил звание подпоручика. Теперь 21-летнему юноше предстояла служба в 23-м Восточно-Сибирском стрелковом полку, который был выбран Яном по собственному желанию. Почти год в Хабаровске (а именно там был дислоцирован полк) Ян Иосифович прослужил как младший офицер. В 1910-м он поступает в Санкт-Петербургское Высшее морское инженерное училище. Тогда же у молодого человека проснулся интерес к авиационному делу. В результате Нагурский попал во Всероссийский аэроклуб, где познакомился с П.Н. Нестеровым. Первый полёт Яна Иосифовича был на самолёте конструкции братьев Райт. В начале лета 1912 года Нагурский был зачислен в авиационный отдел офицерской воздухоплавательной школы, которая располагалась в Петербурге на Волковом поле.

Его профессиональная карьера военного началась в 1913 году, когда он окончил Гатчинскую Офицерскую воздухоплавательную школу. Именно тогда шло покорение Арктики тремя экспедициями под командованием Владимира Александровича Русанова, Георгия Львовича Брусилова и Георгия Яковлевича Седова соответственно. Когда все три экспедиции пропали без вести, царское правительство приняло решение отправить на поиски пропавших 2 спасательные группы. Они должны были изучить районы Новой Земли и Земли Франца-Иосифа. Вся оргработа велась непосредственно в Главном гидрографическом управлении морского министерства (ГГУММ). По предложению руководителя данного ведомства Михаила Ефимовича Жданко к поискам пропавших экспедиций были привлечены лётчики под руководством Яна Иосифовича Нагурского. С того времени они стали готовиться к полётам в Арктике. Но необходимого опыта для таких экспериментов на тот момент тогда, ни у кого ещё не было. И именно Нагурскому удалось войти в историю как человеку, который первым попытался покорить прежде недоступные арктические высоты на самолёте, проводя поиск пропавших экспедиций. К 100-летию лётчика, в 1988 году, газета «Правда Севера» опубликовала памятную статью о Нагурском за авторством журналиста и краеведа Гавриила Владимировича Личкова.

В ней отмечается, что Ян Иосифович, начиная готовиться к особо важному заданию, уже в скором времени сделал вывод о том, что в Арктику лучше всего лететь на *«гидроплане крепкой конструкции с фюзеляжем в виде лодки»* [1]

«Кроме того, – писал Нагурский, – машина должна иметь возможно меньшую нагрузку на квадратный метр не сушей плоскость, 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 воздухе я думал о начатых инженерных расчётах, за чертёжным столом – о полётах. Удивительнее всего, что и то, и другое ладилось у меня», – написал Нагурский [1].

Мнения исследователей, историков и современников, которым не безразлична данная тема, по вопросу о том, где находились все три команды, расходятся. Существует версия, что и Русанов, и Седов, и Брусилов исследовали сектор Арктики с западной стороны. Ни один из трёх главных полярных исследователей домой не вернулся. Спасти удалось только членам экспедиции Седова. Нагурский, никогда ранее не летавший в Арктику, решил обратиться за помощью к легендарному норвежскому полярному путешественнику Руалоу Амундсену. А именно: написал ему письмо, поделился своими опасениями и сомнениями, попросил помощи и совета. И Амундсен ответил: *«С вашими полётами связываются большие надежды. Если они осуществляются, Север будет наш: льды не будут препятствием для человека, во-*

ружённому техникой. Жажду познакомиться с Вами и надеюсь встретиться...Желаю успеха в вашем начинании» [2].

У руководства ГГУММ были скептические настроения с того момента, как появились самолёты-гиганты «Илья Муромец» и «Русский Витязь». Поэтому выбор был отдан французскому авиационному аппарату «Фарман Ф-11». Нагурский совершил поездку в Париж 21 мая 1914 года. Цель визита лётчика заключалась в следующем: он хотел как можно скорее попасть на приёмку самолёта, созданном на заводе «Фарман». Для такого изобретения завод «Рено» даже выпустил мощный специальный двигатель. Самолёт со скоростью 100 км/ч мог поднять груз весом до 300 кг. Топлива могло бы хватить не менее чем на 5 или 6 часов. Самолёт разобрали на части после того, как на нём было проведено 18 испытательных полётов. Потребовалось 8 ящиков для укладки всех составных частей.

Вскоре вышел приказ о переводе Нагурского из пограничной стражи в Морское министерство. Ян Иосифович получил звание поручика и зачислялся во 2-й флотский экипаж по адмиралтейству. А тем временем в Россию через Норвегию были отправлены разобранные по частям самолёты.

Пароход «Печора» доставил один из самолётов в Крестовую губу (западное побережье Северного острова), и Нагурский с соратником, авиатехником Евгением Кузнецовым перенесли 9 ящиков с частями самолёта на берег у Ольгинского становища и начали постройку жилища – избушки, покрытой брезентом. Вместо кроватей для сна использовались спальные мешки на надувных резиновых матрасах. Около 14 часов шла сборка гидросамолёта. Но взлететь с суши на воздух он не мог! Тогда Кузнецов и Нагурский смастерили скат из брёвен. Благодаря этому скату авиа-лодка была спущена на воду. Нагурский за полчаса пролетел над бухтой. Так как «Фарман» мог поднять в воздух только вещи весом до 350 килограммов, на борт были взяты самое важное – одежда, еда, винтовки. Как отмечалось в статье, Из Крестовой губы 8.08.1914 в 4:30 утра Нагурский и Кузнецов отправились в путь на север вдоль западного побережья Новой Земли на высоте около 1500 метров. По результатам исследования данной статьи можно выдвинуть одну из возможных версий о том, как проходила подготовка Нагурского к экспедиции.

В ещё одной статье – «Новоземельский Икар» газеты «Няръяна вындер» (автор – Ирина Леонидовна Ханзерова) отмечается, как реагировал Нагурский на происходящие события:

«Август, вроде лето, но на улице -15. Мы летели к северу вдоль западного побережья Новой Земли. Тяжело груженный самолет с трудом поднялся надо льдами, но затем стал быстро набирать высоту; перед нами открывались все более красивые виды. Направо находился остров с грядями островерхих хребтов и спускавшимся по ним ледниками, налево - белый океан, на котором кое-где виднелись темные пятна открытой воды. Ледяными вершушками сверкали живописные, фантастических форм айсберги. Они были расположены то ровными рядами, то беспорядочно разбросаны; по форме одни напоминали стройные обелиски или призмы; другие - странного вида коряги. Все они искрились, как бы обсыпанные миллионами бриллиантов, в лучах незаходящего солнца. Удивительно, что эта неземная красота была способна погубить экспедиции многих и многих смельчаков, среди которых был «Святой Фока» Георгия Седова, человека, который уже при жизни стал для меня легендой. Сознание, что я первый человек, поднявшийся на самолете в этом суровом краю вечной зимы, наполняло меня гордостью и восторгом, но я ни на минуту не забывал, зачем я здесь у мрачных берегов Новой Земли...» [2]

Данный полёт продолжался 4 часа 20 минут, а протяжённость его была примерно 450 вёрст. Из-за тумана Нагурскому пришлось посадить машину только возле губы Машигина. Там же авиаторы приняли решение дожидаться, когда в нужное место прибудет судно «Андромеда». Необходимо было заправиться бензином и залить масло. Ожидание затянулось на три четверти дня. Мало того, что самолёт застрял в льдине, так ещё его завалило снегом. У

путников не было тёплой одежды, которая бы подходила для подобных путешествий, и в результате Кузнецов, долгое время прослуживший на юге России, в Чёрном море, и не привыкший к такому суровому климату, тяжело простудился. Но уже на следующий день полёты возобновились. Капитану «Андромеды» была необходима информация о том, какова ледовая обстановка в районе Архангельской губы и проливов, располагающихся между островами Заячьим, Берха и Личутиным. На Заячьем острове капитану поручили соорудить склад для хранения продовольствия.

А перед Кузнецовым и Нагурским стояла непростая задача: им нужно было обследовать остров под названием Панкратьев, а затем сделать следующий вывод: *«Стоит ли соорудить на данном острове базовый лагерь, в котором можно было бы вести подготовку к воздушным рейдам вдоль восточного берега Новой Земли и на территории Земли Франца-Иосифа?»*. Когда Нагурский облетал остров, он увидел на его берегу маленькую избушку. После посадки самолёта лётчик поднялся к избушке по очень крутому склону. В доме вдоль стен были найдены нары, стол, на котором лежала металлическая труба, сооружённая из пустых консервных банок. В этой трубе оказался рапорт Г.Я. Седова в Морское министерство! Седов писал в этом рапорте, что возникли тяжёлые ледовые условия, и у него не получилось пробраться к Земле Франца-Иосифа на собственном судне «Святой мученик Фока». Судно было оставлено в 15 километрах к югу от острова Панкратьев, а сам Георгий Яковлевич очутился в избушке на зимовке. Оставшиеся с Седовым люди получили от него приказ: следить за тем, чтобы судно «Фока» не разрушилось. К рапорту был приложен экспедиционный дневник Седова.

Оставаться в избушке воздухоплателям не хотелось, ибо они не желали бросать самолёт. Они решили создать поблизости ледовое укрытие, как у эскимосов. Следующий полёт, по плану Яна Иосифовича, должен был быть на Землю Франца-Иосифа, а оттуда – на остров Рудольфа. Так как Кузнецов тяжело заболел, Нагурский полетел туда без напарника. Но уже вскоре самолёт Нагурского очутился в тумане, а корпус начал обмерзать. Иней покрыл крылья и трос самолёта, а также одежду и очки пилота. Внизу были сплошные ледяные глыбы, обломки льда (торосы). Но сам лётчик сумел удержаться в воздухе почти два часа, пролетел полуостров Литке, а затем посадил самолёт у острова Панкратьев. Уже вечером Нагурский принял решение лететь на север. Его следующим объектом внимания стал мыс Нассау. Когда самолёт был на высоте 500 метров, пилоту послышался странный стук в моторе. Ян Иосифович тут же приземлился, а гидроплан вскоре был взят на буксир шлюпками, не попавшими на морские суда.

В результате осмотра самолёта выявились следующие неполадки: в шатуне 3 цилиндра имелась поломка возле головки, сильно был согнут главный вал. Ответственность за данные провалы была возложена на завод-изготовитель. Больше двух недель шёл ремонт самолёта.

Про следующий вылет Нагурского практически нет никаких сведений. Известно, что в текст рапорта свои поправки внёс глава Главгидрографуправления М.Е. Жданко. Нагурский вёл дневник заметок, в нём отмечалось, что он перелетел Русскую гавань, затем отправился на восток, оттуда – на Северный остров Новой Земли, а потом, ориентируясь по руслу замёрзшей реки, он сумел очутиться на Карском побережье, перелетев Маточкин Шар. Но у Нагурского не было подробной карты, и, к сожалению, ему не удалось установить, на каких конкретно объектах он побывал. Из-за начала войны дальнейшие работы поиска пропавших экспедиций было сложно продолжать. А капитан «Андромеды» Григорий Иванович Поспелов решил отправить Нагурского и Кузнецова обратно в Санкт-Петербург. Яну Иосифовичу ничего не оставалось делать, кроме того, как вернуться в Крестовую губу, а через полтора дня там уже была и «Андромеда». Пропавшие экспедиции не удалось обнаружить, но это был первый опыт поисков с использованием авиации в суровых климатических условиях.

До Октябрьской революции Нагурский ещё успел послужить в морской авиации, но в Арктику больше не летал. При этом он известен и как человек, совершивший две «петли Нестерова» (это название произошло от имени Петра Николаевича Нестерова, штабс-капитана, одного из первых русских лётчиков и товарища Нагурского по аэроклубу). Нагурский сумел доказать, что высший пилотаж может найти правильное применение и в боевых условиях. Опыт одного из самых известных арктических пилотов пригодился многим исследователям [1-5].

О Нагурском помнили и после первой мировой войны, когда в Советском Союзе началось развитие северного авиатранспортного сообщения. Знали про Яна Иосифовича и за границей, но в период с осени 1917 года и до 1956 года его считали погибшим, и лишь немногие знали о том, что он жив.

Подводя итог, следует отметить, что обе статьи являются ценными источниками, так как в них описывается информация о совершении полёта в труднодоступные из-за климатических условий первого полярного лётчика на самолёте. И по этим публикациям возможно сформировать одну из версий событий, происходивших с Нагурским во время поиска пропавших экспедиций. Но проблема в том, что сохранились не все сведения о полётах дореволюционной эпохи, часть документов безвозвратно утрачена, а часть ещё засекречена либо не опубликована. И понадобится ещё немало времени, чтобы найти новые материалы и сведения (если они не утеряны) для восстановления полной картины событий более чем столетней давности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Личков Г.В. Первый в небе Арктики // Правда Севера. 1988. 27 января. URL: <http://belushka.ru/forum/viewtopic.php?t=1841>.
2. Ханзерова И.Л. Новоземельский Икар. [Текст]/ И.Л. Ханзерова // Няръяна вындер. 2010. 2 декабря. URL: <https://nvinder.ru/author/irina-hanzerova?page=23>.
3. Нагурский Ян Иосифович. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Нагурский, Ян Иосифович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Нагурский,_Ян_Иосифович) (дата обращения: 06.01.2023).
4. Нагурский Ян Иосифович // Планета ВВС. URL: <http://planetavvs.ru/sokol-rossii/oni-bli-pervmi/nagurskiy-yan-iosifovitch.html> (дата обращения: 06.01.2023).
5. Нагурский Ян Иосифович // Полярная почта. URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=8&t=5046> (дата обращения: 06.01.2023).

© Вологжанинов Д.Г., 2023.