

ПЕРЕПЛЕТЕНИЕ СУДЕБ: ПОЛЯК ЯН НАГУРСКИЙ И ТАТАРИН ИСХАК ИСЛЯМОВ

(Из истории полярной авиации и освоения Арктики)

8 февраля исполняется 125 лет со дня рождения Яна Иосифовича Нагурского – первого полярного летчика.

Ян Нагурский (Jan Nagórski) родился 27 января (8 февраля) 1888 года в городе Влоцлавек (Польша). После окончания гимназии работал учителем в сельской четырехлетней школе, затем продолжил образование в Варшаве. В 1906 году был принят в Одесское юнкерское пехотное училище, закончил его с отличием в 1909 году. Местом службы, к удивлению многих, выбрал Хабаровск, где прослужил около года в чине младшего офицера.

В 1910 году Ян Нагурский поступил в Санкт-Петербургское Высшее морское инженерное училище. Во время учебы у него возник интерес к авиации, и он вступил во Всероссийский аэроклуб. Там Нагурский познакомился с Петром Нестеровым – будущим автором знаменитой "петли Нестерова" (сам Нагурский станет первым летчиком, повторившим эту фигуру высшего пилотажа на гидросамолете). Летом 1912 года Яна Нагурского зачислили в офицерскую воздухоплавательную школу. С 1913 года он служил в пограничной страже в ранге военного летчика (по другим сведениям, был назначен в Главное гидрографическое управление).

Это не так уж и важно. Важно, что Нагурский продолжал летать. В том числе, испытывал самолеты авиаконструктора Игоря Сикорского (Igor Sikorsky). И в скором времени случились события, которые навсегда вписали имя молодого летчика в историю мировой авиации и исследования Арктики.

Дело в том, что в 1912 году в России была организована три полярные экспедиции: Рusanов на "Геркулесе" изучал Новую Землю, Седов на "Святом мученике Фоке" отправился к Северному полюсу, а Брусилов на "Святой Анне" собирался пройти Северным морским путём. Все три экспедиции пропали.

В 1914 году началась подготовка к спасательным экспедициям на судах: одна в район Новой Земли и Земли Франца-Иосифа, а другая - от Карского моря до Чукотки. В Арктике климатическое лето очень короткое, иногда оно не наступает и вовсе. В связи с этим, за арктическую навигацию трудно подробно исследовать и прибрежную линию Новой Земли, и прилегающие острова, и проливы между ними. Поэтому было решено привлечь авиацию на поиски пропавших экспедиций.

Молодого военного летчика Нагурского, который славился храбростью и умом, в Главном гидрографическом управлении, которое и занималось организацией спасательной экспедиции, спросили о возможности применения самолета в Арктике.

Подумав, Нагурский сказал: «Скорее всего, самолеты могут быть использованы в полярных условиях».

И с этого момента началась его подготовка к полетам в Арктике. Кандидатура Яна Нагурского идеально подходила для этой цели: летчик и морской инженер-механик, при успешности поисков исчезнувших судов, мог оказать и техническую помощь.

Все приходилось учитывать и решать самому - ни соответствующих требований к самолету в полярных условиях, ни опыта полетов в Арктике тогда еще не было. Нагурский изучает географию Новой Земли, погодные условия; за консультацией обращается даже к Амундсену.

В Главном гидрографическом управлении с недоверием отнеслись к российскому авиастроению, которое делало только первые шаги, и Нагурского командировали во Францию. На заводах фирмы «Фарман» тогда собирались одни из самых надежных, по тем временам, самолетов в мире. Они оснащались моторами знаменитой фирмы Рено.

Нагурский провел месяц в цехах заводов, непосредственно наблюдая за сборкой своей машины «Морис – Фарман» и второй – «Генри – Фарман» для летчика Евсюкова (он был заменен летчиком Александровым, но ему так и не удалось осуществить полноценные полеты из-за катастрофы «Генри-Фармана» в первом же полете). Тесно общаясь, будущий полярный летчик получил много ценных советов от рабочих и инженеров о работе моторов в различных условиях эксплуатации и по ремонту авиационного оборудования. А также Ян Нагурский совершил 18 тренировочных полётов на машине аналогичной конструкции.

Оба самолета (гидроаэропланы, гидропланы) в разобранном виде были доставлены в Норвегию, где их погрузили на палубы двух поисковых судов норвежской постройки, арендованных российским правительством для будущих спасательных экспедиций – «Герты» и «Эклипса».

* * *

Пока морские суда с самолетами на борту и с летчиками Нагурским и Александровым направляются в Александровск-на-Мурмане (город Полярный с 1939 года), поговорим о татарине Исхаке Ибрагимовиче Ислямове - о генерал-майоре флота (1917 г.), полярнике, географе, гидрографе и ученом.

Дело в том, что Исхак Ислямов, тогда еще капитан I ранга, был назначен руководителем арктической спасательной экспедиции.

Он родился 27 июня 1865 года в Кронштадте, в семье унтер-офицера 1-го флотского экипажа мусульманина Ибрагима Ислямова (предположительно, выходца из села Айбаш, ныне Высокогорского района Республики Татарстан). Мать – Гильми-Зямалы Измайлова. Исхак учился в Кронштадтском реальном училище, где показал себя очень способным учеником. В дальнейшей судьбе мальчика активное участие принял родной брат матери, отставной коллежский секретарь Н. А. Измайлов. Он помог ему поступить в 1881 году в Техническое училище Морского ведомства. По окончании учебы по классу штурмана, Исхак Ислямов участвует в кругосветном плавании, в других морских экспедициях, занимается научно-практической и организационной деятельностью, служит на различных судах и прибрежных структурах.

Затем Ислямов становится слушателем гидрографического отделения Николаевской морской академии.

В 1899 году Исхак Ислямов участвовал в испытательном плавании ледокола «Ермак» под командованием Степана Осиповича Макарова к Шпицбергену. В экспедиции вел метеорологические и гидрографические наблюдения. Накопленные им материалы были изданы отдельной книгой.

Лейтенант Исхак Ислямов с началом русско-японской войны назначается старшим штурманом броненосца «Севастополь». Броненосец «Севастополь» базировался в Порт-Артуре, совершил семь боевых походов, участвовал в обороне Порт-Артура и в бою с японским флотом в Желтом море 28 июля 1904 года. За проявленную отвагу и мужество он был награжден несколькими орденами.

После русско-японской войны Ислямов участвовал в длительном и сложном морском походе в Заполярье, где дополнительно приобрел неоценимый опыт полярного плавания.

В марте 1914г. его назначают начальником экспедиции для розыска пропавших полярников.

В экспедиции участвовали четыре судна: барк «Эклипс», пароход «Печора», паровые шхуны «Герта» и «Андромеда».

Шхуна «Герта», под командованием Ислямова, разминулась с возвращавшейся в Архангельск шхуной «Святой мученик Фока» экспедиции Седова (на судне также находились единственно выжившие члены экспедиции Брусилова - Альбанов и Конрад). Но Исхак Ислямов нашел послание, оставленное командой Седова на базе в одном из островов архипелага Земля Франца-Иосифа.

В полярном плавании на «Герте» принимал участие 15-летний сын Исхака Ислямова. Юнга Илья Ислямов водрузил российский флаг на высоком берегу мыса Флора (остров Нортбрук), а капитан-отец объявил архипелаг принадлежащим России!

Спасти Седова и другие полярные экспедиции не удалось, тем не менее, за отличную организацию поисков Исхак Ибрагимович Ислямов был награжден орденом Святого Владимира III степени.

* * *

Вернемся к Яну Нагурскому, летчику поисковой экспедиции.

В Александровске-на-Мурмане летательный аппарат с «Герты» перегрузили на пароход "Печора". «Морис-Фарман» весил всего четыреста пятьдесят килограммов и мог поднять триста килограммов груза, с мотором мощностью 70 лошадиных сил развивал скорость около 100 километров в час.

"Печора" доставила ценный груз и Яна Нагурского с мотористом Евгением Кузнецовым к берегам Новой Земли. На пустынном берегу западного побережья Северного острова (в бухте Крестовая Губа) авиаторы построили себе временное обиталище: из крупных ящиков сделали подобие жилища, сверху покрыли его брезентом; из меньших ящиков сделали буфет, стол, табуретки. Спали в спальнях мешках на резиновых надувных матрасах.

Сборка самолета с перерывами продолжалась более 14 часов и 7 августа она была завершена. Ян Иосифович проверил моторы, сделав два пробных полета над морской бухтой.

Первый полет человека над Арктикой длился 4 часа 20 минут. На высоте 800-1000 метров экипаж пролетел 420 км в сложнейших погодных условиях – высокая облачность, туман и сильный ветер. Вскоре вышел из строя заводской компас. К счастью, Нагурский брал с

собой и морской шлюпочный компас, что спасло ситуацию. Ледяные торосы, глыбы льда не позволяли совершить посадку. Вдоль всего побережья тянулись гряды торчавших из воды камней. При посадке гидроплан зацепил камни и повредился. Пришлось, стоя в ледяной воде, подтягивать самолет к берегу и надежно закрепить. Шхуна «Андромеда» смогла подобрать отважных воздухоплателей только через 18 часов.

О дальнейших полетах Ян Нагурский рассказывал:

«Второй раз я вылетел с нашей базы у острова Панкратьева в направлении Земли Франца Иосифа, держа курс на остров Рудольфа, и возвратился к месту вылета. Этот полет был особенно тяжелым. Четыре часа мне пришлось находиться в машине одному (Кузнецов после ледяной «ванны» заболел и остался в лазарете на судне), причем большая часть пути прошла в густом непроницаемом тумане или при сильном снегопаде... Я боялся обледенения машины, явления, известного мне из описаний экспедиции Андре на воздушном шаре. И без того перегруженный самолет мог не выдержать добавочного веса и потерять свои аэродинамические свойства... Хотелось отогнать от себя эти тревожные мысли, но они упорно возвращались... Никогда еще я не считал время полета так скрупулезно, на минуты. А они тянулись очень медленно, заполненные обычновенным человеческим страхом за жизнь.

Третий полет я выполнил по направлению к Русской Гавани вдоль западного берега Новой Земли с возвращением к острову Панкратьева. Я летел в хороших метеорологических условиях при отличной видимости. В течение четырех часов смог провести ряд наблюдений. Таким образом, я довольно подробно обследовал северную часть Новой Земли, ее топографию и распределение льда в прибрежной зоне моря. Оказалось, что очень много топографических деталей в районе острова расходятся по сравнению с имевшейся у меня картой.

Четвертый раз я полетел на восток от базы на острове Панкратьева, пересек Новую Землю, затем направился вдоль восточного берега к северу. Условия полета менялись, но, в общем, были сносными. Ширина острова достигает в этом месте ста километров. Это был один из самых длительных полетов – он продолжался четыре с половиной часа.

Трасса пятого полета шла от острова Панкратьева в Крестовую Губу, где мы должны были встретиться с пароходом «Печора». Пришлось лететь три часа сорок минут при боковом ветре и очень плохой видимости. Во время одного из прояснений я заметил, что самолет снесло с курса. Я залетел почти на середину острова. Исправив ошибку, повернул к Крестовой Губе»

В описании последних четырех полетов нет слов о поиске экспедиций. Дело в том, что 12 августа на высоте 500 метров у самолета отказал мотор. В тот день в воздух вместе с Нагурским поднялся штурман «Андромеды» Пospelов, который лично хотел проверить ледовую обстановку. Нагурский хладнокровно совершил вынужденную посадку. На доставку запасных частей из Крестовой Губы и переборку мотора (разбирать и собирать мотор пришлось три раза) ушло около двух недель. А 19 августа к месту посадки подошла шхуна «Герта», которая успела к тому времени побывать и обследовать южное побережье Земли Франца-Иосифа, и узнать о судьбе экспедиций Седова и Брусилова – в дальнейших поисках не было смысла. Поэтому все дальнейшие полеты совершались в научно-исследовательских целях, также проводилась морская разведка с воздуха.

В начале сентября на пароходе "Печора" Ян Нагурский был доставлен в Архангельск, откуда отправился в Санкт-Петербург.

Следует еще раз заострить внимание на условиях, при которых приходилось совершать полеты Яну Нагурскому, чтобы по достоинству оценить его подвиг и мастерство – он летал на самолете, весившем всего 450 кг, "вслепую", без предварительного уточнения метеоусловий на трассе, лишенный возможности связаться с землей с помощью радиации. Мощность двигателя его машины составляла 70 лошадиных сил - любой порыв ветра грозил свалить ее в море или бросить на скалы. Надо помнить и о том, что тогда самолеты не имели закрытых утепленных кабин, а пилоты - специального "северного" обмундирования.

Но все эти сложности с техникой и риск, связанный с полетами, чаще всего, в условиях высокой облачности, тумана, снегопада и сильного ветра, ничуть не уменьшили энтузиазм Нагурского.

"Летать в арктических условиях хотя и тяжело, но вполне возможно, - писал он в рапорте. - Авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу в следующих случаях: при рекогносцировках льдов, в открытии новых земель, нахождением и нанесением на карту подводных преград, препятствующих судоходству. С высоты хорошо видны все рифы, банки, отмели. Фотографии сверху могут дать точные данные для исправления и дополнения карт".

Ян Нагурский про покорение Северного полюса писал:

"Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячеверстным расстоянием, какое нужно преодолеть, полным преград и самых тяжелых условий. Авиация, как колоссально быстрый способ передвижения, есть единственный способ для разрешения этой задачи".

За проявленное в ходе экспедиции мужество и самоотверженность, Ян Нагурский был награжден «Орденом Святого Станислава», а за свой отчет по полярным перелетам – «Орденом Святой Анны III степени».

* * *

Исхак Ислямов по возвращению из полярной экспедиции в 1914 году занимался мобилизационными мероприятиями, так как уже шла I Мировая война.

В 1915 году принимал участие в работах по углублению выхода в Гельсингфорский рейд (Helsingfors – шведское название Хельсинки). Осенью этого года Исхака Ислямова направляют на Черноморский флот, где он был назначен на должность коменданта пункта высадки войск, а затем начальника базы высадки войск. Это была очень ответственная должность, так как тогда готовилась высадка российского десанта к проливу Босфор в районе Стамбула.

С июля 1916 года опытный полярный мореплаватель и умелый организатор Исхак Ислямов был переведен во флотилию Северного Ледовитого океана и назначен первым начальником Йоканьгской военно-морской базы (впоследствии Гремиха). На его плечи легли все организационные мероприятия по налаживанию службы и быта на этой отдаленной земле. База служила промежуточным пунктом на пути из Архангельска в Романов-на-Мурмане (будущий Мурманск) и местом стоянки тральных и дозорных сил флотилии. Необходимо было организовать обеспечение безопасности проходящих судов. Через Йоканьгскую военно-морскую базу шли также суда союзников в Архангельск. Здесь очень пригодилось безупречное знание Ислямовым английского языка.

Исхак Ислямов в 1917 году вышел в отставку в звании генерал-майора корпуса гидрографов.

Участвовал в Гражданской войне в составе Белой армии: в 1918 — 1919 годах служил в Одесском военном порту. Эмигрировал в 1919 году в Турцию. Заведовал гидрографической частью Русской морской базы в Константинополе, занимал должность вице-председателя совета «Союза морских офицеров», преподавал в Стамбульском морском училище. Составил словарь татарских корней в русском языке. Писал труды по мореплаванию.

Умер Исхак Ибрагимович Ислямов 4 июня 1929 года в Стамбуле в возрасте 64 лет. Он был женат на дочери губернского секретаря, дворянке лютеранского вероисповедания Вере Александровне Панаш. У них было двое детей: Яков (1897 г.р.) и Илья (1899 г.р.). Сыновья были воспитаны в православной вере. Они тоже избрали путь морских офицеров, также эмигрировали из России.

Яков Исхакович Ислямов в 1917 году окончил Морской корпус, получил звание мичмана. Был одним из ближайших сподвижников Игоря Сикорского. С 1923 года жил в США. Погиб 26.09.1926 года при перелете через Атлантический океан.

Надо сказать, что в те годы многие пытались повторить знаменитый трансатлантический перелет Джона Элкока и Артура Уиттен-Брауна совершенного в 1919 году (они получили приз в 10 тысяч фунтов стерлингов лорда Нортклифа, учрежденного еще 1913 году).

Но эти попытки чаще всего заканчивались трагически: за 10 лет авиаторы 31 раз пытались перебраться через Атлантику. Из 15 летчиков 19 погибли. Среди них оказался и Яков Ислямов.

Илья, младший сын Исхака Ислямова, как уже было отмечено, в 1914 году участвовал вместе с отцом в полярной спасательной экспедиции, водружал российский флаг на Земле Франца-Иосифа. В 1916 году он окончил Петроградское коммерческое училище и поступил в Морской кадетский корпус. Осенью 1917 года был направлен во Владивосток для продолжения учебы. В Гражданскую войну воевал на стороне Белой армии. После установления советской власти на Дальнем Востоке, на вспомогательном крейсере «Орел» отправился в Европу. В 1921 году «Орел» был продан англичанам. После этого мичман Илья Ислямов работал в Каире таксистом, в 1922 году перебрался к отцу в Стамбул, оттуда в 1923 году вместе с братом — в США. Там сначала был разнорабочим, по окончании политехнического института в 1925 году, работал инженером-электротехником. Молодого инженера всё больше привлекала авиация. В дальнейшем он работал инженером-конструктором в различных компаниях, в том числе, у Игоря Сикорского.

Илья Ислямов трудился, не покладая рук, и над укреплением оборонной мощи США - руководил разработкой оборудования, предназначавшегося для хранения, сборки и отладки баллистических ракет «Сатурн», «Поларис» и «Першинг». С 1963 года, будучи уже на пенсии, работал консультантом по новым материалам и технологиям в Центре космических исследований США, в лаборатории инженерного производства. За годы работы в ракетно-космической промышленности опубликовал 27 научных работ. Скончался в 1977 году в Алабаме (США).

* * *

Совершенно иную судьбу выбрал наш самый главный герой – блестящий офицер, отважный летчик Ян Нагурский.

После возвращения из полярной экспедиции Нагурский был произведен в штабс-капитаны и продолжил служить в морской авиации на Балтике. За боевые действия в I Мировой войне был награжден еще двумя орденами – «Орденом Святого Владимира» и «Орденом Святого Владимира II степени».

В 1917 году во время воздушных боев над Балтийским морем самолет Нагурского был подбит, но ему вместе с механиком удалось выпрыгнуть в спасательных жилетах. Через два часа они были подобраны подводной лодкой и доставлены в рижский госпиталь. О том, что летчика сбили, узнали все сослуживцы Нагурского, и утвердилось мнение, будто Нагурский погиб. В хаосе Гражданской войны пропали многие документы и архивы.

В 1918 году Нагурский уехал к себе на Родину - в Польшу. При этом скрыл свой чин и лётную специальность – воевать больше Ян Нагурский не хотел. Работал в конструкторских бюро сахарной и нефтяной промышленности, женился. Авиаконструктор Игорь Сикорский звал его в Америку, но Нагурский отказался. Зато рядом с Сикорским оказались братья Ислямовы.

В 1925 году с ним встретился известный американский лётчик Ричард Бэрд (Richard Evelyn Byrd). Нагурский передал ему свой опыт полярных полётов.

После II Мировой войны Нагурский продолжал работать инженером-конструктором и руководителем конструкторского бюро в Гданьске и Варшаве.

В 1955 году Ян Нагурский присутствовал на лекции известного полярного путешественника Чеслава Центкевича (*Czesław Centkiewicz*), который рассказал слушателям про первый в истории человечества полет над Арктикой. Вот тогда Нагурский с удивлением узнал, что почти 40 лет считается погибшим, а мир узнал, что он чудесным образом выжил 1917 году! Разразилась сенсация и "воскресший" лётчик обрёл огромную и заслуженную популярность.

Ян Иосифович Нагурский был награжден «Орденом Возрождения Польши» (*Order Odrodzenia Polski*). Написал две книги о своих полярных полетах и участии в I Мировой войне.

Умер Ян Нагурский 9 июня 1976 года в возрасте 88 лет в Варшаве, похоронен на кладбище *Cmentarz Komunalny Północny*.

* * *

Еще в 1947 году начальник полярной авиации Герой Советского Союза И.П. Мазурук, выбрав на архипелаге Земля Франца-Иосифа место для ледового аэродрома, предложил назвать его в честь первопроходца полярного неба – Яна Нагурского. У аэродрома впоследствии вырос поселок Нагурское, а потом была построена пограничная застава «Нагурское». Здесь находится самый северный пограничный столб России, установленный на высоком берегу бухты.

До конца 80-х годов жизнь на архипелаге кипела – кроме пограничников, подразделений ВВС, ВМФ здесь жили и работали многочисленные ученые, метеорологи. В 90-е годы всё пришло в упадок. Второе дыхание эта земля получила только в XXI веке. Здесь обновилась

инфраструктура – появились новые здания, атриум с зимним садом, аквариумом, фонтаном и концертным залом.



В 2008 году в Нагурском был установлен символический памятник Николаю Чудотворцу, а также открылся Свято-Никольский храм – самый северный из православных храмов в России (может и в мире).

Хочется верить, что когда-нибудь здесь прозвучат слова: «Мы совершили посадку на аэропорту «Нагурское», следующая остановка – Северный полюс!»

* * *



В конце своего рассказа я хочу вернуться к встрече Яна Нагурского в 1925 году с американским летчиком Ричардом Бэрдом.

После полетов Яна Нагурского дальнейшее изучение с воздуха недоступных арктических земель было отложено. Разразившаяся I Мировая война и сменившие ее революции в России, а затем Гражданская война не оставили ни времени, ни

средств для продолжения исследований. Во многом этому способствовало и несовершенство летательных аппаратов – ведь и за пределами России авиаторы особых успехов не достигли.

Но именно авиации ученые отводили перспективную роль в изучении Севера – полеты Нагурского показали, какими большими преимуществами обладал на тот период самолет по сравнению с традиционными морскими судами. Вскоре, начиная с 20-х годов XX века, воздухоплавательные экспедиции на Север стали снова популярны. Летчики и страны соревновались в первенстве. Ян Нагурский был первым, кто поднял машину в небо Арктики, и кроме него никто в мире не обладал таким опытом в этом деле. Вот почему американский пилот искал с ним встречи.

До 1996 года считалось, что американские авиаторы Ричард Бэрд (Richard Evelyn Byrd) и Флойд Беннет (Floyd Bennett) 9 мая 1926 года первыми совершили перелет над самой северной точкой Земли, опередив на три дня международную экспедицию на дирижабле «Норвегия». Дирижабль был построен в Италии по проекту Умберто Нобиле (Umberto Nobile), кроме него на борту находились великий норвежец Амундсен (Amundsen) и американец Элсуорд (Ellsworth).

Спустя многие годы выяснилось, что американцы обманули тогда весь мир –при исследовании полётного дневника были обнаружены следы фальсификации.

Позже, когда возникла необходимость организации авиатранспортного освоения Севера, опыт полярных полетов Яна Нагурского подробно изучали и в России, и за рубежом.

Ян Нагурский был не только отважным и талантливым летчиком, он обладал незаурядным умом и непревзойденными организаторскими способностями. Он умел анализировать и планировать, ставить цели и добиваться их. Именно Ян Нагурский еще в 1914 году разработал и представил проект полета к Северному полюсу. Сложись иначе геополитическая обстановка в мире и в России в начале XX века, именно Ян Нагурский был бы первым летчиком, совершившим полет над Северным полюсом. В этом нет никаких сомнений!

Прошло почти 100 лет после первых полярных полетов Яна Нагурского, наука и техника с тех пор ушли далеко вперед – самолеты над Арктикой – привычное дело... Но до сих пор в безграничных просторах Крайнего Севера много неизведанного, что притягивает человека. Люди будут изучать, осваивать Север, восторгаться его неповторимыми красотоми.

Как когда-то Ян Нагурский, очарованный Арктикой:

«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 грядами островерхих хребтов и спускавшимися 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.

Сознание, что я первый человек, поднявшийся на самолете в этом суровом краю вечной зимы, наполняло радостью и беспокойством...»