

РУССКИЕ ЛЕТЧИКИ САУДОВСКОГО КОРОЛЯ

Н.П. ДЕМИН
В.Д. ЛЕБЕДЕВ

Ключевые слова: Саудовская Аравия, российская диаспора, авиация

Выставив самолет против ветра, Николай Найдёнов прибавил подачу топлива и начал разбег. «Wapiti», оглашая округу громким треском своего 400-сильного мотора, легко оторвался от взлетного поля, расположенного на окраине портового города Джидда, и взмыл в небо. На полетном листе летчика Найдёнова стояла дата - 5 июля 1934 г. Каким ветром занесло русского летчика на аравийские просторы?

Интересна история появления самолетов на территории современной Саудовской Аравии, переживавшей в тот период труднейший этап в своей новой истории в условиях сложной внутренней борьбы и междоусобиц, раздробленности и нищеты.

По сведениям Музея авиации «Сокол полуострова» в Эр-Рияде, первые самолеты появились в небе над Аравией в 1914 г., когда один из британских летательных аппаратов, вызвав панику местных жителей, совершил облет Джидды. Через 10 лет жителям этого района пришлось столкнуться уже с военной авиацией, когда самолеты мекканского шерифа совершали разведывательные полеты над позициями боевых отрядов, ведомыми эмиром Эр-Рияда Абдель Азизом Аль-Саудом (Ибн Саудом) на Мекку. Еще через год во время блокады Джидды воинам Абдель Азиза удалось сбить один из самолетов шерифа, добившись первого успеха в борьбе против новой военной небесной техники.

Взяв Таиф и Джидду, объединитель аравийских земель Ибн Сауд вскоре поставил под свой контроль и весь Хиджаз - территорию на западе полуострова, где расположены священные для мусульман города Мекка и Медина. В январе 1926 г. в Большой мечети Мекки Абдель Азиз был провозглашен королем Хиджаза. Среди трофеев его армии было 6 британских самолетов «De Havilland D.H.9A», которые производились с конца 1917 г. и находились на вооружении ВВС Великобритании и США до конца 20-х гг. прошлого века.

Исследователи жизни и деятельности короля-основателя Саудовской Аравии Абдель Азиза никогда ни отказывали ему в прозорливости и в политическом чутье. В полной мере эти его качества проявились и в отношении оценки возможностей, которые дает авиация как незаменимое средство транспорта на территории, представляющей собой в основном пересеченную пустынную местность с редкими оазисами, удаленными друг от друга на значительные расстояния.

Жители подвластных Абдель Азизу центрально-аравийских территорий строго и крайне буквально следовали идеологическим установкам проповедни-

ков, в соответствии с которыми предписывалось отвергать технические новшества, исходящие от западной цивилизации. Особенно остро этот вопрос стоял в отношении основной военной силы Абдель Азиза - *ихванов* (братьев), переведенных на оседлость бедуинов, которые отказывались общаться даже с мусульманами, исповедующими ислам «невахабитского» толка. Ихваны считали автомобиль, самолет, а вкупе с ними телеграф и радио - изобретениями крайне вредными для правоверных. Их вполне устраивали верблюды, которые использовались для доставки товаров и паломников по караванным путям, пересекавшим Аравийский полуостров от колодца к колодцу.

Современники так характеризовали отношение членов этих братств к техническому прогрессу: «Они (ихваны) воспринимали любой технологичный продукт как зло, с которым необходимо бороться. Исходя из этого даже наручные часы они рассматривали как производное дьявольских козней, так как о часах нет упоминания в Коране. По мнению ихванов, такой механизм, как часы, мог работать только за счет колдовства. С таких же позиций они рассматривали автомобиль, телефон, беспроводную радиосвязь»¹.

Абдель Азиз был дальновидным правителем. В условиях, когда ихваны питали стойкую неприязнь к исходящему с Запада техническому прогрессу, он принимает решение создать первый авиаотряд. Вскоре в королевстве была налажена беспроводная связь, небольшими партиями начали закупаться автомобили.

В 1926 г. король Хиджаза, султан Неджда и присоединенных территорий (такой титул носил Аб-

Абдель Азиз заказал в Великобритании новые более совершенные самолеты Westland Wapiti, как сейчас бы сказали, двойного назначения - для перевозки грузов и операций по наведению порядка в стране.



дель Азиз в то время) обращается к правительству Великобритании с просьбой прислать инструкторов пилотирования и техников для использования трофейных самолетов с целью организации почтовой связи в стране. Специалисты прибыли в Джидду, осмотрели самолеты и пришли к заключению, что 5 из 6 аэропланов, которыми располагал новый правитель Хиджаза, могут быть восстановлены. В Великобритании были заказаны «Westland Wapiti», которые впервые поднялись в британское небо в 1927 г. Эти бипланы предполагалось использовать для перевозки грузов и операций по наведению порядка в стране, еще находившейся в состоянии гражданской войны. Покупка этих самолетов, которые были на вооружении ряда стран вплоть до начала Второй мировой войны, стала серьезной заявкой саудовского руководства на освоение неба с использованием современной воздушной техники.

В январе 1931 г. в Джидде состоялся воздушный



На этой коллективной фотографии, предположительно, запечатлен и наш герой - летчик Николай Найдёнов.

парад в рамках торжеств, проводимых по случаю пятой годовщины присоединения Хиджаза к государству Абдель Азиза: самолеты боевым строем прошли на небольшой высоте над трибуной, на которой находился саудовский монарх, его сын вице-король Хиджаза принц Фейсал, министры и шейхи племен.

Первый авиаотряд Абдель Азиза полностью состоял из иностранцев. Им приходилось нелегко в тяжелых климатических условиях и обстановке неустроенного быта. Особенно трудно было приспособиться к традиционному социуму, где бедуинов раздражали даже непривычные им европейские брюки. С течением времени в авиаотряде осталось всего два летчика - британец и немец. Они участвовали в боевых операциях против войск имама Йемена в пограничных районах, где еще только устанавливались межгосударственные границы. После того как в сентябре 1932 г. самолет немецкого пилота, ветерана Первой мировой, был подбит, британец предпочел вернуться на родину. Отряд остался без летчиков.

В 1932 г. на политической карте мира появилось новое государство - Королевство Саудовская Аравия, создание которого увенчало многолетнюю борьбу Абдель Азиза Аль-Сауда за объединение аравийских земель. 23 сентября 1932 г. Абдель Азиз, подписав декрет «Об объединении частей арабского королевства», сменил титул короля Хиджаза, султа-

на Неджда и присоединенных территорий на более короткий - король Саудовской Аравии.

Базирующиеся в Хиджазе 3 самолета «Wapiti» призваны были стать ядром воздушного флота Саудовской Аравии. Однако финансовое положение королевства в начале 30-х гг. было тяжелым. Основным источником доходов оставалось паломничество. Но вследствие мирового экономического кризиса число паломников резко упало. Беда не приходит одна: два года подряд страну поражала жестокая засуха, и начался голод. В таких условиях было непозволительной роскошью не только покупать новые самолеты, но и эксплуатировать имеющиеся. Абдель Азиз принял решение поставить самолеты на хранение до лучших времен.

В 1933 г. королевство получило 50 тыс. фунтов стерлингов одновременно за первую концессию на разведку и добычу нефти, предоставленную американской компании. Пополнив казну, король вернулся к идее создания собственной авиации.

РУССКИЕ В НЕБЕ НАД АРАВИЕЙ

По сведениям, изложенным в исследовании Р.Стюарт-Пола «Королевские саудовские воздушные силы»², у истоков создания первого авиаотряда Королевства Саудовская Аравия стояли двое русских белоэмигрантов - летчик Николай Найдёнов и авиамеханик Максимов.

Найдёнов и Максимов прибыли в Джидду 3 июня 1934 г., заключив, по всей видимости, контракт на восстановление и эксплуатацию находившихся в Джидде самолетов. Они осмотрели их, осуществили небольшой ремонт, заменив ряд деталей, и доложили саудовским властям, что все 3 самолета находятся в исправном состоянии. 2 июля 1934 г. состоялся первый полет самолета королевского авиаотряда, за штурвалом которого сидел русский летчик Найдёнов. А уже 5 июля Найдёнов совершил 170-километровый перелет из Джидды в Таиф и успешно посадил самолет в сложных условиях незнакомой гористой местности.

Принцу Фейсалу, сыну короля, поручили командовать авиацией молодого королевства. В Таифе было решено построить аэродром и разместить там главную базу саудовских ВВС. В ноябре 1934 г. еще два русских специалиста, тоже белоэмигранты, прибыли в Таиф. Строительство новой базы шло быстрыми темпами и уже в 1935 г. туда были переведены все 3 самолета «Wapiti».

Найдёнов и русские авиатехники продолжали работу по контракту, занимаясь подготовкой национальных летных кадров в Таифе. Отсюда саудовские авиаторы совершили первые полеты над саудовскими городами. 25 августа 1936 г. состоялся первый полет саудовцев над Меккой, летать над которой иноверам не разрешалось.

Под руководством Найдёнова саудовские летчики осваивали моноплан «Caudron-Renault Pelican», подаренный королю Абдель Азизу французским правительством. Самолет был переоборудован под воздушную карету скорой помощи для нужд правящей семьи и мог принять на борт трех пассажиров.

По поручению саудовской стороны группа русских специалистов во главе с Найдёновым после проведения в 1936 г. осмотра технического состояния трех самолетов «Wapiti» пришла к выводу, что эти машины можно эксплуатировать еще, как минимум, в течение пяти лет. Русским авиатехникам уда-

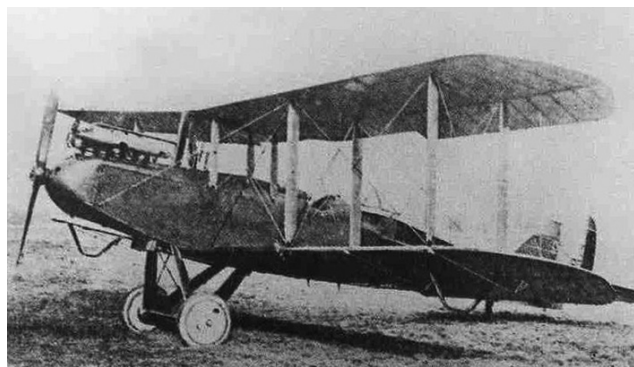
лось восстановить и вернуть в эксплуатацию и четвертый «Waripi», который был поврежден в 1932 г. в столкновениях с Йеменом.

В 1937 г. в Джидде в присутствии короля Абдель Азиза состоялся воздушный парад. В нем было задействовано 6 самолетов, 4 из которых пилотировались саудовскими летчиками.

В мае 1938 г. под руководством Найдёнова был совершен перелет на четырех самолетах по маршруту Джидда - Ямбу - Джидда. Около 300 км они преодолели за 2 часа 10 минут строго по графику и без происшествий. Один самолет пилотировал Найдёнов, за штурвалами двух других сидели саудовские летчики, четвертым управлял итальянский инструктор. До конца 1938 г. на регулярной основе практиковались



Самолеты, ставшие основой авиафлота Саудовской Аравии на заре его становления.



подобные тренировочные полеты с аэродрома Джидды.

Таким образом, база для дальнейшего развития авиации в Саудовской Аравии была заложена еще до начала Второй мировой войны. Страна располагала небольшим постоянно летающим отрядом, двумя аэродромами и национальными кадрами летного и технического состава, об уровне квалификации которых говорит отсутствие серьезных авиапроисшествий и тем более катастроф.

Значительный вклад в создание первого авиаотряда Саудовской Аравии, в обучение национальных кадров летному мастерству, навыкам обслуживания и ремонта самолетов внесли четверо русских, волею судеб заброшенных в Хиджаз.

Вторая мировая война, начавшись, закрыла одну страницу в истории саудовской авиации и не спешила до самого своего окончания открывать новую. Королевский авиаотряд в Хиджазе практически прекратил свое существование. Тренировочные полеты после 1940 г. не проводились.

В 1945 г. Абдель Азиз утвердился в мысли, что пришло время возродить авиацию в королевстве. Он официально обратился к британскому правительству оказать содействие в возобновлении учебного процесса в летной школе в Таифе. Но это уже другая история...

Как сложилась дальнейшая судьба работавших в Саудовской Аравии русских авиаторов, каковы их полные имена, неизвестно. Источников, которые свидетельствовали бы о происхождении и жизнен-

ном пути этих людей, маршрутах, которые привели их в королевство, нет или пока нет.

В публикации «Российский некрополь в Египте», подготовленной доктором исторических наук Владимиром Беляковым и напечатанной в «Генеалогическом вестнике» за 2002 г., удалось встретить имя Николая Найдёнова. Среди 753 русских солдат, матросов, казаков, юнкеров, офицеров, генералов, статских советников, врачей, похороненных на кладбище греческого монастыря Святого Георгия в Старом Каире, обозначен капитан авиации Николай Филиппович Найдёнов, умерший в египетской столице в возрасте 56 лет 28 марта 1947 г. Здесь же годом позже похоронена его 52-летняя жена Найдёнова - Лидия Анисимовна. Видимо, это и был бывший летчик короля Саудовской Аравии.

Имя авиатехника Максимова неизвестно, как неизвестна и его судьба, а о двух коллегах российских авиаторов, помогавших саудовцам осваивать небо, нет вообще никаких сведений.

Хочется надеяться, что со временем и, может быть, при участии читателей журнала, наших соотечественников в арабских странах, при помощи российского посольства в саудовской столице и генконсульства РФ в Джидде, а также при содействии Музея авиации в Эр-Рияде нам удастся установить их полные имена и получить дополнительную информацию о работе российских авиаторов в Саудовской Аравии в 30-е гг. прошлого века.

¹ Али бен Мухаммед ан-Наджаи. Третья сила. Второе издание, Эр-Рияд, 1997, с. 126.

² Ronald Stuart-Paul. The Royal Saudi Air Force. Published by Bae Systems in Association with Stagey International (год и место издания не указаны), p. 63.