**Агров Борис Николаевич -**первый командир Чукотской авиагруппы в Крестах Колымских.  
*(после её перебазирования из Анадыря)*

Я нашёл о нём первые сведения в архиве бывшего Министерства гражданской авиации. Вот выдержки из его личного дела. Начало автобиографии, написанной в 1934г. его рукой: *(в скобках курсивом мои пометки)*

«Родился 17.09.1906г. в Ленинграде *(в то время ещё Санкт-Петербург)* в семье преподавателя *(из мещан)*. В 1916г. отец получил перевод в Д.О. (ст. Аксай), куда переехала на жительство вся семья. В 1919г отец разошёлся с матерью, уехал на юг, где по слухам умер. В 1920г. умерла мать. Оставшись один, работал где придётся за харчи, беспризорничал. В 1922г. переехал в Ленинград *(Петроград)* к двоюродному брату, работавшему в то время токарем на заводе им. Кулакова. Зимой учился, летом работал. В 1925г. поступил добровольцем во флот, был принят по экзамену в Военное Морское Инженерное училище. В 1926г., заинтересовавшись авиацией перевёлся в Воен. Теоретич. Школу лётчиков, которую окончил в декабре 1926г. и был назначен в школу Морских лётчиков в г. Севастополь. Окончил её в марте 1928г, получив звание командира РККА и военно-морского лётчика.

Летал в 65 отдельном авиаотряде ВВС Ч.М., в 1930г. переведён в ВВС Б.М. в 4 авиабригаду *(Ленинград).* Последняя должность командир отряда тяжёлых кораблей. С 1933г. по настоящее время работаю пилотом и начальником Лётно-испытательной станции ОКБ ВОТИ Н.К.Т.П. *(в Ленинграде).* С декабря 1933г. зачислен в резерв ВВС РККА. 31.12.1931г вступил кандидатом в члены ВКП(б). Женат. 18.4.1934г. *подпись*»

*(ОКБ ВОТИ – Особое Конструкторское Бюро Всесоюзного Треста, Точной Индустрии)*

В характеристике от 31.8.1934г. сказано: «Летает как лётчик на самолётах ТБ-3, ТБ-1, ФЦ-4, У-2. До перехода в ОСКОНБЮРО летал на ЮГ-1, МТВ-1, Савойя.  
За время работы в ОКБ аварий, поломок и вынужденных посадок не имеет при налёте около 400 часов. Техника полёта хорошая. Материальную часть знает хорошо, относится к ней очень бережно, не насилуя без нужды самолёта, ни мотора. В нужный же момент умеет взять от мотора всё, что он может дать.

Как начальник может хорошо поддерживать лётную и трудовую дисциплину. К подчинённым относится требовательно, но не придирчиво, без излишнего формализма. Материальная часть станции (6 самолётов, из них 2 тяжёлых) всегда в полном порядке. Не было ни одного случая не вылета в срок по вине материальной части».

Конечно, такого лётчика с удовольствием приняли в Полярную авиацию.

С начала 1933 года там уже работал его однокашник по Севастопольской школе Куканов Ф.К, принимавший участие в Челюскинской эпопее.

Сначала Агров работает в Московском авиаотряде особого назначения (МАОН), а в конце 1938 года, в связи с его реорганизацией в МАГОН, его – пилота 1 класса и ещё ряд лётчиков переводят в Игарскую АГ. Там он дважды в феврале и в марте 1939г попадает в аварию на самолёте Г-1 Н-227, за что ему выносят строгий выговор и снижение на 1 год во 2-й класс. *(об этих и других лётных происшествиях скажу позже)*.   
В мае 1939г. его переводят «для постоянной работы» в Ленскую АГ, где в летнюю навигацию он летает на самолёте Дорнье-Валь Н-237 с экипажем: 2-й пилот Самохин, шт. Чувырин, 1-й б/м Шмандин, 2-й б/м Миронов,б/р Ковалёв, а также на Дуглас DF-195 Н-205, который он сам перегнал в Якутск в конце июня, начале июля из Севастополя через Москву, Тюмень, Красноярск.

В летнюю навигацию 1940 года Б.Н. Агров работает от МАГОН на линии Москва – Анадырь на самолёте МП-7 Н-309. В составе его экипажа штурман Л.М. Рубинштейн, бортмеханики В.Л. Кекушев и В.И. Камразе, бортрадист О.А. Куксин. В паре с ним на Н-308 работает на этой трассе В.Н. Задков.

По окончании летней навигации 1940г, приказом начальника УПА №172 от 10.11.1940г. Б.Н. Агрова направляют на временную лётную работу в распоряжение командира Чукотского авиаотряда. Вместе с ним - штурман Л.В. Петров и бортрадист И.Ю. Хуторецкий.  
Его временная работа затянулась до 1946 года. В 1941 году в марте-апреле он на самолёте Г-1 Н-291 работает на ледовой разведке, во время которой, между прочим, садится в Крестах Колымских и Певеке. В 1942 году он налетал на Чукотке 358 часов. Из шести командиров больше его налетал только М.Н. Томилин – 543ч.  
В конце 1943 года его назначают командиром Чукотской АГ. Вот документ, который я нашёл в РГАЭ:  
«Заместителю нач. Главсевморпути при СНК СССР тов. Кренкель Э.Т.

**Командиром Чукотской АГ назначен пилот 1 класса тов. Агров Б.Н**. с должностным окладом в размере 2240 руб … До назначения на эту должность тов. Агров был на лётной работе и его средний заработок без северных надбавок достигал 2700 руб. в месяц.

В связи с тем, что командир АГ дополнительной оплаты за лётную работу не получает, прошу об установлении тов. Агрову персонального оклада в размере 2700 р. в месяц.

Начальник УПА инженер-полковник Кузичкин.

**15 декабря 1943г**. г. Москва.»

На этой должности он пробудет до 1946 г. При нём начнётся строительство сухопутных площадок (аэродромов) в Петушках, на Ванькином острове и в Крестах Колымских, за что он будет отмечен руководством Управления Полярной авиации: «… Из Пояснительной записки к Годовому отчёту капвложений по УПА за 1944г. … **Хорошее освоение капвложений по Чукотской АГ нужно отнести за счёт умелого руководства командира Чукотской АГ тов. Агрова…**».  
В 1947 году он работает в МАГОН, назначается ИО командира отряда по лётной части, оканчивает курсы ВЛП (Высшей лётной подготовки).  
К этому времени в его личной квалификационной карточке перечислены ещё более десятка самолётов, которые он освоил. Это: По-2, S-62, МП-1, Г-1, Г-2, Дорнье-Валь, Дуглас ПС-84, С-47, Si-204, ФВ-200, Ли-2. На «Каталине» Н-422 и Н-340 делает ледовую разведку в районах Берёзово, Игарка, Дудинка…

В 1948 году он командир отряда в экспедиции «Север-2».  
В 1949 году – участвует в экспедиции «Север-4». Сначала ему поручают выполнение специального задания на самолёте Ли-2 Н-504 (в составе экипажа: 2п Томилин Михаил Николаевич, штурман Федотов Геннадий Васильевич, 1-й б/м Макаров Владимир Васильевич, 2-й б/м Троицкий Валерьян Витальевич, б/р Абрамчук Александр Иванович). Затем, в начале экспедиции приказом начальника Главсевморпути А. Кузнецова он до прибытия командиров назначается старшим всей группы.

На самолёте Ли-2 Н-495 в составе: к/к Агров, 2п Афанасьев, шт. Рубинштейн, 1-й б/м Пятин, 2-й б/м Мирошников, б/р Камбулов 27 марта вылетают по маршруту: Москва- Архангельск-Усть-Кара-Игарка (лыжи) -Дудинка-Челюскин-Усть-Таймыр … точки-о. Врангеля-Апапельхин(10 мая). Всего 81 час 45 мин, 15670 км.  
4 мая 1949 года он получает новое задание: «Предписание пилоту 1 класса МАГОН к/к Н-495. Предлагается Вам вылететь с базы №5 на базу №9 (координаты 81,50-194,00), где переставить самолёт на колёса. По прибытию на базу №9 самолёта т. Метлицкого, Вам вылетать в Игарку для выполнения задания по аэрофотосъёмке.

Начальник экспедиции «Север-4» А. Кузнецов.)

По итогам работы экспедиции 1949 года её участники были премированы. Б.Н. Агрову – 2850р. Кроме того, большая группа была представлена к Правительственным наградам.  
Вот что написано в Представлении к ордену Ленина.

«… №23. Агров Борис Николаевич, к/с 1906 г.р. русский, член ВКП(б); имеет: 2 ордена Красной Звезды, орден Знак Почёта; медали: За победу над Германией, За оборону Советского Заполярья, в память 800-летия Москвы;  
*(графа 8)*: За что представляется. В Полярной авиации работает с 1937 года. Выполнял ряд ответственных заданий. Участник большинства экспедиций Главсевморпути. Один из лучших пилотов по ледовой разведке и аэрофотосъёмке. В экспедициях «Север-2» 1948г. и «Север-4» 1949г. летал к/с Ли-2 с научно-подвижной группой. Произвёл на лёд 14 посадок. Отлично справился с порученным заданием. В напряжённой обстановке разламывания аэродрома на базе №3 в 1949 году проявил себя энергичным и смелым командиром, сорганизовал коллектив на скоростную подготовку аэродрома на паковом льду и отлично взлетел с ограниченной по размерам площадки. Проявил себя преданным сыном Советской Родины».

Кстати, в это время у него была квартира (№42) в Доме полярников на Никитском бульваре, дом 9.

В следующем 1950 году Б.Н. Агров участвует в экспедиции «Север-5» в качестве к/к тяжёлого 4-х моторного самолёта Пе-8 Н-550.   
К сожалению, 1 мая в аэропорту Диксон он на этом самолёте совершит поломку (о ней будет сказано ниже), за которую он получит строгий выговор и будет снижен с 1-го в 3-й класс. Тем не менее, он продолжит работу на Ли-2 Н-535 в Восточном секторе Арктики на ледовой разведке и довольно успешно. В результате, 21.11.1950г начальник Главсевморпути А. Кузнецов издаст приказ №525с «О снятии взыскания с к/к МАГОН тов. Агрова Б.Н.» Вот что сказано в этом приказе: «За успешно проведённую лётную работу к/к Агрова Б.Н. по обеспечению ледовой авиаразведки при проводке кораблей в сложных метеоусловиях Арктики в летней навигации 1950 года, налетавшему без лётных происшествий и нарушений 329 часов 35м – ранее наложенное взыскание моим приказом №252с от 31.5.1950г. снять и восстановить т. Агрову Б.Н. прежний класс».

Весной 1951 года он также работает на Ледовой разведке на Ли-2 Н-460 в районе м. Челюскин-бухтаТикси.

А теперь, для общей полноты и объективности информации, ознакомимся с выпавшими на его долю, как лётчика, лётными происшествиями, которых не миновало большинство лётчиков его поколения.   
В его первых документах до работы в Полярной авиации, в частности, в характеристике 1934 года сказано: «аварий, поломок и вынужденных посадок не имеет». Однако, он сам, заполняя «Личный листок по учёту кадров» 18.4.1934г. укажет, что получил выговор от Партийной комиссии ВВС БМ за аварию самолёта в отряде в июне 1932. Скорее всего он был наказан за другого, ведь он был в это время командиром отряда.

Через полтора месяца после перевода из Москвы в Игарский авиаотряд случается первое лётное происшествие. «3 февраля 1939г. при вылете с Черной в Дудинку самолёта Игарского АО **Г-1 Н-227** п/у пилота 1 класса тов. **Агрова Б.Н**. в момент разбега пилот почувствовал, что самолёт «юзит» и это создало у него впечатление о неисправности шасси. После взлёта экипажем самолёта в воздухе было обнаружено, что левая полуось шасси отошла влево и назад, левая лыжа передней частью опустилась вниз на 20-25 градусов, а задний левый и правый подкосы выгнулись, образовав угол вверх. Перед моментом посадки на Дудинском аэродроме на высоте выравнивания самолёта моторы пилотом были выключены. Во время пробега шасси было подмято, и самолёт приземлился на фюзеляж. В результате аварии самолёт получил следующие повреждения: поломаны шасси, оба винта моторов, пробит один бензобак, помят левый отстойник бензофильтра и частично порван гофр центроплана.

Произведённым расследованием установлено:  
1. Перед вылетом из Черной, после 4-х дневной пурги с порывами ветра до 190-200 км/час, самолёт составом экипажа не был тщательно осмотрен.  
2. При замене морского шасси на сухопутное ст. инженер Игарского АО т. Слободчиков передоверил эту работу студенту-практиканту Тарасову, который не обнаружил дефектность гребенчатого узла крепления полуоси, что и послужило причиной первоначального разрушения шасси при разбеге в Черной. Бортмеханик т. Краснопевков, принимая самолёт, также не обнаружил этого дефекта, что указывает на халатное отношение его к служебным обязанностям».  
Поскольку посадка была в аэропорту, то самолёт отремонтировали быстро, но вскоре, т.е. «18 марта 1939г. самолёт Игарского АО Г-1 Н-227 п/у пилота 1 кл **Агрова Б.Н**. вылетел с Гольчихи спецрейсом на о. Диксон. Несмотря на наличие на борту самолёта штурмана т. Колесникова, с момента вылета направление полёта было взято неправильное и вместо того чтобы держаться правого берега Енисейского залива, курс был взят назад и выйдя южнее Гольчихи, самолёт взял направление на о. Диксон. В пути самолёт встретил облачность до земли и штурман т. Колесников неправильно определив местонахождение самолёта, доложил к/к т. Агрову, что находится вблизи о. Диксон у мыса Кузнецовского. К/к Агров потеряв сам ориентировку поверил штурману Колесникову, принял неправильное решение пробивать облачность и идти на о. Диксон. На самом деле самолёт находился в это время на половине пути Гольчиха - о. Диксон, в районе р. Глубокой. Войдя в облачность, самолёт обледенел, стал терять высоту и с работающими моторами на форсированных оборотах ударился в склон сопки. Самолёт полностью разрушен и ремонту не подлежит. Экипаж и пассажиры невредимы.

Произведённым расследованием установлено:  
1. Пилот т. Агров не выполнил приказания Командира Игарского АО, установившего на данный рейс минимум погоды. Продолжил полёт при отсутствии видимости земли и потери личной ориентировки – вместо возвращения в Гольчиху. Убедившись при вылете из Гольчихи, что штурман т. Колесников не обеспечивает правильной ориентировки и потеряв сам таковую, продолжал полёт в сложных метеоусловиях.   
2. Штурман Колесников в обоих случаях потери ориентировки не умел определить в воздухе местонахождение самолёта и вместо того, чтобы доложить к/к об этом – давал ложные координаты. В воздухе записи элементов полёта (курс, время, скорость) не производил. …  
ПРИКАЗЫВАЮ: … По аварии самолёта **Н-227**.  
а) За срыв важнейшего полёта, имеющего большое политическое значение, за совершенно разбитую машину, причинив этим большой материальный ущерб государству, за недопустимый риск, которому подверг жизнь советских людей, нарушив элементарную дисциплину, не выполнив письменного предписания своего командира, сознательно заведя самолёт в очень тяжёлые условия, - **пилота т. Агрова** следовало бы привлечь к судебной ответственности и лишить право полёта. Только учитывая 12-летнюю безаварийную лётную работу и то, что тов. Агров до этого был высоко квалифицированным, серьёзным и дисциплинированным пилотом, - нахожу возможным ограничиться строгим выговором с занесением в личное дело и понизить на 1 год во 2-й класс.  
б) Штурману т. Колесникову В.М. за потерю ориентировки и за ложную информацию командиру самолёта, что способствовало принятию неправильного решения пилота – объявить строгий выговор и снять с работы штурмана. Командиру Игарского АО использовать тов. Колесникова по своему усмотрению.  
в) За недостаточный контроль подготовки самолёта Н-227, вследствие чего остались незамеченными производственные дефекты узла шасси и за недостаточный контроль эксплуатации самолётов – старшему инженеру Игарского АО тов. Слободчикову – объявить строгий выговор.  
г) За недостаточный осмотр при приёмке, а также за недостаточно тщательный осмотр самолёта перед вылетом из Черной б/м 1 класса Игарского АО тов. Краснопевкову – объявить строгий выговор.  
д) Самолёт Г-1 Н-227 зав. № 623, выпуска с завода 1934г, принадлежащий Игарскому авиаотряду, - списать с баланса Игарского АО со всеми материальными ценностями самолёта и исключить из списков СМП УПА. (Основание: аварийный акт №1 от 17.4.1939г).

Начальник УПА Мазурук.

*(РГАЭ, ф. 9570, оп.2*. *Д. 2969. Приказ №1а УПА об анализе аварийных происшествий. 1939г. 11л.)*

В 1949 году после удачно проведённой экспедиции «Север-4», в полёте на Ли-2 Н-460 5 сентября вдруг началась тряска левого двигателя… Лучшим выходом из сложившейся ситуации была вынужденная посадка, что и сделал командир. Самолёт цел и экипаж не пострадал.

Приказ Начальника ГУСМП №252с 31.5.1950г.   
**О поломке самолёта Пе-8 СССР-Н-550** пилотом 1кл. МАГОН Агровым БН.   
1.5.1950г. к/к пилот 1 кл. Агров Борис Николаевич при посадке в а/п Диксон, совершил поломку самолёта **Пе-8 Н-550.**Обстоятельства: Экипаж в составе: к/к Агрова Б.Н., 2п Героя Советского Союза пилота 3 кл. Додонова А.С., шт. 1 кл. Героя Советского Союза п/п Штепенко А.Ф., б/м 1кл. Пятина М.А., б/р 1кл. Чалесва С.А. и 3-х помощников б/м 30.4.1950г. вылетели из Амдермы в Диксон, на Н=3000. За 35 мин до Диксона к/к уменьшил газ и стал снижаться. В момент снижения б/м оставил пульт управления моторами без наблюдения и занялся регулировкой тормозными клапанами. … Температура головок цилиндров и масла стала понижаться, в результате чего 3 и 4 мотор стали давать перебои. Самолёт вошёл в облака, б/м вернувшись в кабину и не разобравшись, предложил к/к зафлюгировать винт 3-го мотора. К/к отказался, дал газ, мотор стал работать нормально, вышел из облачности с набором высоты. Потом 2-й б/м Коротаев В.М. доложил 1-му б/м и 2-у пилоту, что в правой группе нет бензина (на самом деле было одинаково и в левой и в правой группах по 1500л). У к/к появилась неуверенность в работе м/ч. Пробив облачность на Н=300м и вид 6-10 км, стал производить маневр на посадку. После 3-го разворота самолёт находился на Н=100м. с выпущенными шасси, на прямой – выпустили щитки. Направление планирования – правее ВПП, к/к сделал доворот влево. Пытался уменьшить крутое планирование взяв штурвал на себя и неожиданно коснулся колёсами земли в 570м от посадочного Т, пробежал 26м. В момент касания к/к взял штурвал на себя и дал команду «триммер». Имея скорость 180 км/час самолёт взмыл на 6-8м. К/к не увеличил газ, а стал производить посадку не видя заснеженной земли. Самолёт потерял скорость и упал с Н=6-8м на правое колесо, не долетев до Т на 330м. При ударе сломался задний подкос правой ноги, разрушился передний лонжерон центроплана, деформирован весь правый центроплан, деформирована часть переднего лонжерона крыла. Самолёту требуется средний ремонт в условиях завода …  
Приказываю: к/к строгий выговор и снизить в 3-й класс; б/м 1кл Пятину – строгий выговор и снизить во второй класс, 2п Додонову – объявить выговор.

Начальник Главсевморпути Кузнецов».

Последняя находка об Агрове взята из сообщения «SVF» на сайте «Полярная почта»: *Сведения о ледовых авиаразведках, произведенных в 1951 г.  
Самолет "Н-460".  
Пилот Б.****И****? Агров. Штурман Г.А. Кузнецов. Гидролог В.В. Бирюков…*Ледовая разведка с 25 марта по 26 апреля в районе м. Челюскин – б. Тикси.

*(На этом же сайте за 1951год указан и Агров М.С. Что это, опечатка или другой человек?)*

Дальнейшая его судьба мне неизвестна. Когда умер и где похоронен?