



С.В. ГРИБАНОВ

**ПИЛОТЫ
ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА**



Annotation

Книга воссоздает процесс формирования Воздушного флота России под руководством Великого князя Александра Михайловича и представляет некогда знаменитых, но незаслуженно преданных забвению воздухоплавателей и летчиков начала XX века.

Составленная С.В. Грибановым, летчиком-истребителем, членом Союза писателей России, книга включает манифесты и открытые письма представителей Царской фамилии, фрагменты хроники из периодических изданий начала прошлого столетия, воспоминания и письма авиаторов (Е.В. Руднева, В.М. Ткачева, П.Н. Нестерова), а также очерки и рассказы профессиональных литераторов (Вл. Гиляровского, А. Куприна, А. Толстого).

Книга является 66-й по счету в книжной серии, выпускаемой издательством «Центрполиграф» совместно с Российским Дворянским Собранием под названием «Россия забытая и неизвестная».

Книга, как и вся серия «Россия забытая и неизвестная», рассчитана на широкий круг читателей, особенно связанных с авиацией, а также на историков, ученых, государственных и общественно-политических деятелей, причастных к формированию новых духовных ценностей возрождающейся России.

-
- [Станислав Грибанов](#)
 - [Вместо предисловия](#)
 - [«... и хотел лететь»](#)
 -
 - [Н. Казарин](#)
 - [Л. Столпянский](#)
 - [Хроника](#)

- [Граф И. Стенбок-Фермор](#)
- [Вл. Гиляровский](#)
- [Полеты русских воздухоплавателей в Египте](#)
- [Н. Анощенко](#)
- [Люди-птицы](#)
 - [Б. Павлов](#)
 - [В. Корн](#)
 - [В. Найденев](#)
 - [Рекорды авиации в Европе](#)
 - [Гене-Вронский](#)
 - [В. Корн](#)
 - [Письмо в редакцию](#)
 - [Н. Баруздин](#)
 - [Хроника](#)
 - [М. Клемантель](#)
 - [На усиление военного флота](#)
 - [Е.В. Королева\[11\]](#)
 - [Е. Королева](#)
 - [А. Сумской](#)
 - [А. Куприн](#)
 - [Хроника](#)
 - [Е. Руднев](#)
 - [Хроника](#)
 - [Письма Нестерова жене](#)
 - [А. Куприн](#)
 - [Хроника](#)
 - [Недоброжелателям авиации](#)
 - [Великий князь Александр Михайлович к русскому народу.](#)
 - [Н. Попов](#)
 - [Ю. Герман](#)
 - [Воздушный пилотаж](#)
 - [«Национальная гордость должна нас подвигнуть»](#)
 - [«Россия будет непобедима»](#)

- [К жертвовавшим на усиление военного флота](#)
- [Авиация в военном деле](#)
- [Н. Дампель](#)
- [Хроника](#)
- [Письма Нестерова жене](#)
- [П. Нестеров](#)
- [В. Ткачев](#)
- [Письмо Нестерова жене](#)
- [Хроника](#)
- [М.О. Меньшиков](#)
- [Письма Нестерова жене](#)
- [Большой перелет И.И. Сикорского](#)
- [Хроника](#)
- [Оградить честь России](#)
 - [Манифест](#)
 - [На воздушный флот](#)
 - [В. Ткачев](#)
 - [Хроника](#)
 - [Письма Нестерова жене](#)
 - [Последнее письмо П. Нестерова жене](#)
 - [А.Н. Толстой](#)
 - [Похороны военного летчика штабс-капитана П.Н. Нестерова](#)
 - [М.Д. Бонч-Бруевич](#)
 - [В. Соколов](#)
 - [Генерал-майор В.Г. Баранов](#)
 - [Высочайшие приказы](#)
 - [Военный летчик полковник Бордовский](#)
 - [Генерал-майор И.К. Спатарель](#)
 - [Е.В. Королева](#)
- [Комментарии и биографические справки](#)
 - [«...и хотел лететь»](#)
 - [Люди-птицы](#)
 - [Оградить честь России](#)
- [Основные источники](#)

- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
 - [8](#)
 - [9](#)
 - [10](#)
 - [11](#)
 - [12](#)
 - [13](#)
 - [14](#)
 - [15](#)
 - [16](#)
 - [17](#)
 - [18](#)
 - [19](#)
 - [20](#)
 - [21](#)
 - [22](#)
-

Станислав Грибанов

Пилоты Его Величества

*Не мы, а наши правнуки будут летать
по воздуху, аки птицы!*

Петр Великий

Вместо предисловия

На Сырецком поле, что приходилось восточнее местечка Святошино, под Киевом, по весне 1913-го стало вдруг шумно и непривычно оживленно. Со станции на поле то и дело выгружали какие-то ящики, бочки с горючим, двуколки, упряжь, даже два автомобиля – грузовой и санитарный. И вскоре стало известно, что здесь будет располагаться 3-я воздухоплавательная рота, так что тишины поубавится, а безвестное поле получит официальный статус военного аэродрома. Но дачники и жители Святошина быстро привыкли к рокоту моторов, да и молодцы-летуны легко вписались в неторопливый ритм поселка. И кто бы знал, что один из них, чьи доблестные подвиги навсегда войдут в историю России, тоже прибыл сюда – из Варшавы – и только еще знакомится с Сырецким полем...

А 27 августа 1913 года с этого поля в Петербург будет отправлена такая телеграмма: «Сегодня в шесть часов вечера военный летчик 3-й авиационной роты поручик Нестеров, в присутствии врача и посторонней публики, сделал на «Ньюпоре» на высоте 600 метров «мертвую петлю», то есть описал полный круг в вертикальной плоскости, после чего спланировал к ангарам». И подписи: «Военные летчики: Есипов, Абашидзе, Макаров, Орлов, Яблонский, Какаев, Мальчевский, врач Морозов, офицеры: Родин и Радкович».

Похоже, свидетели из 3-й роты, да и сам герой дня, еще не вполне оценивали свершившееся. На офицерском собрании за исполнителя «мертвой петли» было произнесено несколько тостов, уже на другой день поручик Нестеров собрался лететь в Севастополь и

рапортом запросил разрешение на этот полет, а «в случае неудачи - обратно»...

Наступал 1914 год. Жизнь в России протекала мирно, привольно и с чисто русским изобилием. Никто не думал о возможностях каких-либо серьезных, а тем более грозных, внешних осложнений. Россия переживала изумительный экономический расцвет и успокоение от недавних социальных потрясений. Правительство было занято осуществлением двух огромных реформ, вызванных революцией 1905 года и маньчжурской войной. Это столыпинская земельная реформа, величественная по своему замыслу, и большая военная программа. Для благотворных последствий их необходим был длительный период мира.

Но раздались роковые выстрелы в Сараеве, всколыхнувшие всю Европу, и вопреки своим жизненным интересам Россия без колебаний выступила в защиту Сербии. С первых дней боевых действий русская армия, рыцарски верная своим союзническим обязательствам, на первое место ставит общие интересы, не раз жертвует собой, подготавливая общую победу.

26 августа, за день до годовщины своей бессмертной «мертвой петли», штабс-капитан Нестеров совершает первый в мире воздушный таран.

В том же 1914 году русский летчик Грузинов разбивает у Быхавы свой аппарат, чтобы не достался австрийцам, - и гибнет сам.

1915 год. Покровский и Плонский с одними револьверами заставляют спуститься вооруженный пулеметом «Альбатрос», приземляются сами, захватывают его в плен - среди обалдевших неприятельских пехотных цепей! - и улетают с добычей... Летчик Казаков таранит немца, повторяя подвиг Нестерова.

1916 год. Ротмистр Гринев на своем «Вуазене» принимает бой с семнадцатью самолетами противника! Он гибнет, доказав, что и один в небе – воин. Штабс-капитан Лебедзь, видя, что эскадрилья из двенадцати немцев прорвалась и застала наших врасплох, один кидается на нее, чтобы дать время товарищам на изготовку...

А вот солдат Григорий Охрименко, девятнадцатилетний вольноопределяющийся 2-го разряда, сын петроградского рабочего, только что прибыл на фронт и готовится к боевому вылету.

– Смотри, Гриша, у тебя маузер, а у немца пулемет. Сверни, если повстречаешь, – наставляют товарищи.

– Не сверну. Постараюсь сбить!

– Если два, то сверни обязательно.

– И перед двумя не сверну. Пусть знают русского!..

Вылетел. Повстречался не с двумя, а с семью! И не свернул. Бесстрашный пилот смертью смерть поправил. На его могиле у Киверцев еще долго после войны был крест из пропеллера...

Русский офицер и солдат не раз показывали всему миру свою доблесть – на что способна наша армия даже в самых тяжелых условиях недостатка боевой техники, снаряжения. Не случайно подвиги их были признаны и союзниками, и врагами.

Вспоминая то непростое для России время – и Первую мировую, и революцию, – генерал М. Д. Бонч-Бруевич напишет о Нестерове: «Мы давно знали друг друга, и мне этот авиатор, которого явно связывало офицерское знание, был больше чем симпатичен».

В царской армии – генерал, начальник штаба и главком Северного флота, после Октябрьской революции – начальник штаба Верховного главнокомандующего, военрук Высшего военного совета, работник Всеросглавштаба и начальник Полевого штаба РВСР, уже советский генерал, –

казалось, не ему ли было вступить в защиту памяти летчика Нестерова, когда тракторами утюжили его могилу?! Но этого не произошло. И с горечью оставалось признать слова, начертанные еще в 1918 году на памятнике герою: «Напрасно ты это сделал. Россия все равно погибла, а своих героев затоптала в грязь...»

Спустя почти полвека забота по поиску заросшего бурьяном места захоронения летчика Нестерова свалится на Киевский «миськвыконком». Донесся посыновьи озабоченный укор «из-за бугра» и до склонов седого Днепра... Где-то у Аскольдовой могилы лежал национальный герой России, и чиновники «миськвыконкому» распорядились отыскать место его захоронения. По старому снимку как-то удалось это определить, и прах Петра Николаевича перенесли на Лукьяновку – запущенное городское кладбище. По табели рангов для Байковского некрополя штабс-капитан Нестеров не подходил. Вот Щербицкого упокоили среди знаменитостей, а летчика, чье имя ушло в века, – рядом с гинекологом. Не памятник – мраморная скала воздвигнута усопшему специалисту по женским болезням. Когда впервые приходишь на Лукьяновку поклониться русскому герою, распорядители кладбища отсылают к гинекологу Лурье. «А там, рядом, отыщете и Нестерова...» И скромная черная плита с какой-то приляпанной цементом серой вазой – это все, на что хватило фантазии и казны местных властей.

Да, белые пятна истории послеоктябрьской России – они чернее любого камня. До сих пор не опубликованы воспоминания летчика В.М. Ткачева, друга Петра Нестерова еще по кадетскому корпусу. Велика, видно, вина Вячеслава Михайловича – командовал авиацией Добровольческой армии. Потом он все-таки оставил чужбину, отсидел десять лет в сибирских лагерях и

вернулся в родные края, на Кубань. А вот выдающегося русского авиаконструктора Игоря Сикорского выгнали из России. Некий чиновник Ю. Ларин, тесть Н. Бухарина, ведавший разгромленной промышленностью бывшего Российского государства, заявил, что пролетарской революции аэропланы не нужны, и прямо из кабинета выставил конструктора, уже тогда с мировым именем. Сикорского приняла Америка.

А одна из первых русских авиатрис княгиня Шаховская – что известно о ней? Сотрудничала с ЧК, рассказывают, она погибла от чьей-то пули в перестрелках на холмах Киева – и ни следа на земле... Разве что в архивах компетентной организации, за стальными дверями.

До сих пор не раскрыта правда и о гибели первого русского летчика Михаила Ефимова. Известно, что расстрелян белыми, – и все. Летчик, которого до сих пор – не вспоминают, нет – помнят! – французы, отмечая его юбилейные даты, рекламируя на международных выставках славное имя, так и не раскрыт у себя на родине. Белые расстреляли пилота якобы тоже за участие в чекистских делах. Так, может, тоже хранится в тайных сейфах досье авиатора?..

О том, как погиб Михаил Никифорович Ефимов, спустя годы рассказал один из его товарищей – летчик В. Г. Соколов. В письме племяннице Ефимова, Евгении Владимировне Королевой, он сообщил следующее: «Я был командиром 1-го авиационного парка, занимавшегося ремонтом самолетов. В 1920 году наш парк стоял в Симферополе. В конце апреля ко мне явился морской офицер, старший лейтенант, и передал несколько документов, отобранных у Михаила Никифоровича при аресте. Он сказал, что приехал в Симферополь повидать семью. Документы привез потому, что один из офицеров миноносца, отобрав их при обыске у Ефимова, просил передать мне.

Документов было пять или шесть. Из них: французское свидетельство (пилотское) от 16 февраля 1910 года, паспорт и свидетельство ордена Анны с мечами 3-й степени – награда за боевые вылеты на фронте.

Старший лейтенант, передавший мне эти документы, сказал, что Ефимова расстреляли, но что он при расстреле не присутствовал. Его рассказ в точности совпадал с рассказом Шайтана, кажется мичмана, который находился в шлюпке. Кто застрелил Михаила Никифоровича, Шайтан мне не сказал, но из его намеков я понял, что это сделал Приселков...»

Такое вот было письмо.

– Но во всем этом чувствовалась какая-то недосказанность. Почему белогвардейский старший лейтенант держал у себя документы летчика, а не передал их «куда следует»? Откуда он знал Соколова и почему именно ему передал документы? – рассказывала Евгения Владимировна. – Сразу задавать такие вопросы Соколову посчитала неудобным...

А Виктор Георгиевич Соколов в одном из следующих писем сообщил: «У офицеров белогвардейской авиации упорно ходили разговоры о том, что Ефимов после взятия красными Одессы работал в ЧК... На основании этих слухов капитан 2-го ранга Кисловский, командир миноносца «Живой», захватил при налете на Одессу Ефимова и приказал расстрелять его. Этот слух не умер вместе с уходом белых...»

Осталось неизвестным, был ли русский летчик Михаил Ефимов сотрудником ЧК. С Февральской революцией коллектив гидробазы «Бухта Нахимова» избрал свой матросский комитет, в который вошел и Михаил Никифорович. После Октябрьского переворота авиаотряд, в котором был Ефимов, в полном составе, вместе с офицерами, перешел под команду революционного комитета. Началась Гражданская война.

...Севастополь помнит ночь на 24 февраля 1918-го. Подогретые призывами к свободе, равенству и братству, матросы бросили тогда свой лозунг: «Уничтожить гидру контрреволюции!» – и прочистили корабли и город, верша суд на месте.

Некто Хамин, подпольщик-коммунист, вспоминая ту Варфоломеевскую ночь, писал: «Мне часто приходилось встречаться с Михаилом Ефимовым в штабе Военно-революционного комитета. Узнав о расстрелах, председатель ревкома Николай Арсеньевич Пожаров принял все меры к прекращению их. Но было уже поздно. Факт совершился. Необходимо было убрать трупы расстрелянных. Это поручили Ефимову. На машине марки «Фиат» он объезжал город рано утром, собирал трупы и свозил их на Графскую пристань. При этом я лично присутствовал. Конечно, все видели Михаила Ефимова за рулем машины. Тут были довольные и недовольные...»

Не просто раскрывается правда тех страшных лет, когда сдвинули Россию, когда под революционными лозунгами брат убивал брата, отец сына, сын отца... В 1955 году на родину вернулся из эмиграции старейший русский летчик В.Г. Соколов, поселился в Ташкенте и работал там автомехаником. В 72 года Виктор Георгиевич вышел на пенсию и незадолго до своей кончины рассказал все-таки правдивую историю о последних минутах жизни первого пилота России Михаила Ефимова. Вот строки из его письма Е.В. Королевой:

«Хорошо, я об этом напишу, чтобы у вас никакого сомнения не было. Но очень прошу пока никому об этом не говорить.

Бумаги Михаила Никифоровича привез мне не незнакомый офицер, а мой ближайший родственник, помощник Кисловского, артиллерийский офицер миноносца. Он женат на моей падчерице, дочери

писателя Гарина-Михайловского. Они до сих пор живут в эмиграции, в Марокко. Фамилию его не называю, так как дал ему слово не упоминать об его участии в этом грязном деле. Он командовал лодкой, когда Ефимова повезли убивать. И подробности этого происшествия рассказал мне он. Платон – зять – из моих рассказов об авиации знал, что я был близок с Михаилом Никифоровичем, поэтому и решил дать ему шанс на спасение (Ефимова завезли в бухту и предложили добраться до берега вплавь, обещая не стрелять. – С. Г.). В то же время Платон хотел устроить все так, чтобы иметь возможность как-то оправдаться перед Кисловским, с которым шутить было нельзя. А тут он мог сказать: «Был уверен, что Ефимов не доплывет, а рук марать не хотел: все же он – первый русский летчик!» Когда Приселков застрелил Михаила Никифоровича, взбешенный Платон набросился на него с кулаками, и не впутайся в это дело другие офицеры – Приселкову пришлось бы плохо...»

– Да, правду говорят, что все тайное становится явным, – заметила Евгения Владимировна, припоминая подробности гибели Михаила Ефимова, которые ей удалось выяснить. – Дяде, рассказывают, развязали руки, он нырнул в море, надеясь доплыть до берега. Но как только голова его показалась из воды, в него выстрелили...

О последнем письме В.Г. Соколова Евгения Владимировна сочла возможным рассказать только после его смерти.

Нелегкое испытание выпало России на этом веку. По данным переписей, около 15 миллионов русских погибло в 1917–1921 годах и в первые месяцы 1922 года. Гражданская война, «военный коммунизм», продразверстка, голод, потом колхозы, снова голод, война, послевоенная разруха, опять голод...

В начале 50-х над сосновыми святошинскими просеками все чаще стали проноситься рокочущие звуки турбин реактивных истребителей. Воспитанные на подвигах летчиков-интернационалистов («Гренада, Гренада, Гренада моя!..» Почему – моя?..), впитавшие в себя легендарные перелеты через Северный полюс в Америку Валерия Чкалова, Михаила Громова, зачитывавшиеся рассказами о лихих атаках Александра Покрышкина, Ивана Кожедуба, мы, мальчишки послевоенных лет, с завистью смотрели на лейтенантские звездочки и кортики выпускников летных училищ. И когда в небе проносился стреловидный истребитель, оставляя след – ранее не виданную серебристую инверсию, – захватывало дух! Не верилось, что на острие той стремительной стрелы, в кабине боевой машины, сидел обыкновенный человек, может, тот лейтенантик, которого вчера на Крещатике встретил; что вот ему подвластно все – и скорость, и красота воздушной стихии, и неизведанное среди хруста ночных гроз, непознанных энергий, Пятого океана...

Словом, когда к нам, в святошинскую школу на 3-й просеке, зашел однажды «купец» из аэроклуба и стал зазывать в авиацию – большого труда ему для этого не потребовалось.

Как сейчас помню, стоит перед нами коренастый мужичок в стареньком, потертом реглане, похоже под легким «газом», и вот что-то говорит, говорит о небе, о своих полетах. Кажется, так недавно все было... И вот – совсем иные, холодные и расчетливые, доносятся отовсюду чужие слова. Имидж, менталитет, коммерция, протекция, менеджер, маркетинг... Мать честная, до чего дожили!..

А тогда за тем мужиком так валом, едва ли не всем классом, мы и повалили. Летать!.. Вовка Гордей, Шурка Пирт, Лерка Шарaborин, Витька Кузьмин, Марат

Завгородний, Юрка Ячейкин – все это веселая и жизнерадостная святошинская братия!

По какому-то из довоенных еще приказов наркома Ворошилова, ежели командиру РККА на 1 января текущего года не исполнялось двадцати, то он мог быть спокоен относительно налога за бездетность. По молодости лет ему прощалось это такое упущение, и заботливый нарком давал молодому командиру на раздумья по этому поводу еще один год. Автору сих строк к означенному приказом сроку было девятнадцать, детей, согласно наркомовскому расчету, он мог не иметь, а вот по документам, регламентирующим работу летчика-истребителя, был обязан смело и отважно идти на таран в случае, когда стрелять нечем будет.

Для нас – в ту пору шальных и чуточку бесшабашных пилотяг-пахарей неба – вопрос с тараном не являлся проблемой. Море было по колено, и втайне каждый мечтал отчудить что-нибудь такое, чтобы весь аэродром ахнул! Летал же Чкалов под мостами...

Меня после выпуска из летного училища направили в «китайский» полк. Пилоты его только что вернулись из дружественного нам тогда Китая, впечатления их о стране, которую защищали, были свежи, не испорчены лукавой хрущевской пропагандой. Они часто вспоминали, как по-доброму относились к ним китайцы, как встречались случайно с русскими эмигрантами, их уже детьми. «Помню так, – начинает рассказ капитан Яша Шабакеев, – едешь, под охраной китайского чекиста, в госпиталь – не так лечиться, как чуточку развеяться от однообразия жизни. Жили-то мы засекреченно, все наше хозяйство за колючей проволокой находилось. И вот по дороге упросишь чекиста в какой-нибудь китайский ресторан заглянуть. «Тунза, Иван кушать шибко хочет!» Тунза – это значит товарищ – согласится любезно, и вот сидишь,

закусываешь, а рядом, за соседним столиком, красивая русская девушка из эмигрантской семьи. Так ей охота хотя бы поговорить с русским парнем! Но тунза следит, улыбается и показывает, как указательным пальцем курок пистолета спустать будет за общение с эмигрантами. Строго у них было с врагами пролетарской революции...»

Позже среди моих командиров были Герои Советского Союза, отличившиеся в небе Кореи. Бойцы учили нас, молодых, на опыте боев с «сейбрами». До сих пор помню один ночной перехват и атаку, которую мне показал подполковник Б. Щукин. Это была далеко не та методически грамотная да расчетливая атака – по «типовому проекту».

Что скрывать, страшно хотелось повоевать где-нибудь! Пусть читатель простит особенности экстремистского характера автора – боевой конь любит шум битвы! Но, согласитесь, и сама профессия летчика-истребителя к чему-то обязывала. К тому же о гуманном социализме, социализме с человеческим лицом и прочая, прочая в те времена на семинарах по марксистско-ленинской подготовке мы не рассуждали. Нам предстояло разрешать проблему 200-летней давности. В одной отдельно взятой стране, если верить газетам, она уже была разрешена. К 1980 году все настроились жить по потребностям, то есть в коммунизме. Воспитанные, однако, мессионерски – в духе интернационализма, – мы были озабочены не только собой, а соединением пролетариата всех стран, что удавалось сделать, хотя не всегда удачно, с переменным успехом.

Известно, что после Второй мировой войны к одной отдельно взятой стране присоединился еще ряд стран. Образовался лагерь. Польша, Венгрия, Албания, Югославия, Чехословакия, Румыния, Болгария, Германия (ее восточная часть). Маршрутами почти всех этих

стран мне удалось полетать. С албанцами в академии вместе учился. А вот о том, как с нами соединялся пролетариат Вьетнама, Египта, Индонезии, Кубы, Эфиопии, еще многих африканских племен, – об этом рассказывали мои друзья-пилоты.

Об Афгане молчу. Там воевали уже наши сыновья. Говорят, интернациональный долг выполняли. Что это за долг такой – теперь известно.

Так вот, незаметно, сменилось еще одно поколение святошинских летунов – круг замкнулся. На смену нам пришли летчики-инженеры, блоковской красоты лейтенанты. А мы постарели. Валерий Колчанов и Александр Роль стали генералами, Владимир Гордиенко, мой одноклассник, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель. Володя до сих пор испытывает самолеты.

Замечу, мы – последние из могикан. Нас еще к сталинским соколам относили. Помню, пели:

Ле-етчики-пилоты боевые,
Стаалинские соколы родные!..

Ну и дальше остервенело-фортиссимо: мол, сумеем за родину постоять, «за родину, за Сталина», а если кто сунется – бей, Вася, в морду, как в бубен!

Афоризмом Сталина открывалась летная книжка каждого курсанта. «Летчик – это концентрированная воля, характер, умение идти на риск». Это так Сталин говорил о нас, и мы гордились такой оценкой нашего брата. А еще запомнилось его выражение: «Сердце кровью обливается, когда слышу, что летчика обижают».

И народ любил нас – вообще военных, свою армию-защитницу, а летчиков в особенности. Ни одна вечеринка не обходилась без песен о пилотах:

Мы парни brave, brave, brave,
Но чтоб не сглазили подруги нас кудрявые...

Пели все. Не было этого окаянного охмурения молодежи роком, засорения мозгов потоком западных ансамблей, кумиров, от которых тысячная толпа лезет друг другу на плечи, визжит, воеет в экстазе – и тогда царствует над всеми не то ведьма Солоха, не то иные какие тайные силы...

Не случайно, должно быть, в наше время сыновья даже власть предержащих шли летать, а не по внешней торговле – коммерция, протекция, дубленка! Василий Сталин, Степан, Владимир и Алексей Микояны, Тимур Фрунзе, сыновья Ярославского, Булганина, Щербакова... И это – самая-то верхушка партийно-государственной элиты. Казалось, могли бы пристроить дитяток где потеплее. Как, к примеру, Юру Брежнева – до заместителя министра внешней торговли довели. Торговал бы картошкойто или кукурузой внутри родимых просторов – ан не-ет, мы по внешней торговле специалисты!

А Тимур Фрунзе, Володя Микоян, кстати, погибли, не дожив и до 20 лет. Летать – это ведь не замом по танцам работать. Инструктором какого-нибудь комсомольского райкомишка начал – и дуй, и топай себе по накатанной-то дорожке с гарантией на уютную жизнь хоть до генсека!

Нет, в небе протекция не поможет...

И все-таки грустно. Глядя правде в глаза, надо признаться – не сыновьями, а пасынками своего отечества прошли-промелькнули целые поколения обманутых людей. «Напрасно ты это сделал. Россия все равно погибла, а своих героев затоптала в грязь...» – не нам разве оставили эту надпись на надгробии летчика Нестерова уходящие на чужбину соотечественники?..

В Киеве, в особняке бывшего землевладельца Игнатьева, в залах с мраморными лестницами и плюшевыми дорожками, в середине 30-х годов разместился Совнарком Украины. Заммэра Киева Мануйлович, особист Бржезовский, заместитель командующего войсками округа Туровский, помощник по материальному снабжению Петерсон – на сцене Киевской оперы, у разрисованных цветастыми стрелами карт. А в ложах театра их слушают французы, чехословаки, представители Рима. Шуршат блокноты, высокие гости торопятся записать выступление докладчика – только что прошли знаменитые Киевские маневры. И льется беседа генерала Луазо с красным командиром:

- Я давно хотел вас повидать, колонель!
- К вашим услугам, мон женераль!
- Наш майор Легуэст восхищен вашим полком.
- Мон женераль! Я рискую кое-что переоценить, но и мне самому нравится мой полк.
- О-ля-ля, колонель!.. Приезжайте в Париж!..

Трактора утюжат могилу русского летчика Нестерова... О-ля-ля! Взорвали собор на воинском кладбище. О-ля-ля! А в Лондоне маршал Тухачевский вместе с наркомом иностранных дел Литвиновым-Филькенштейном, полпредом Майским и комкором Путной в глубоком трауре – хоронят английского короля. Не до Аскольдовой могилы!..

А в Киеве снова парад. На трибуне Косиор, Петровский, Затонский, Якир, Шелехес, Шлихтер... Газеты пишут о грозной технике, созданной большевиками, о кадрах РККА, с тысячами воспитанных в ней стахановцев. Но лихой комдив Дмитрий Шмидт и без газет знает, как решаются кадровые вопросы.

– Халепскому хочется спихнуть тебя и поставить на бригаду Степного-Спижарского, – делится он с боевым товарищем некоторыми соображениями и предлагает: –

Знаешь что? Устрой у себя в хавире, на веранде, небольшой воскобойничек. Только смотри, чтоб коньяк не пах клопами. Позови Ольшанского, меня. И я враз обломаю. Будь не акт, а хвала господу. Для всех вас он шишка, а для меня Колька Долговязый – и все!

Ну действительно, «воскобойничек на хавире» – нет проблем!

...А кажется, совсем недавно другой Дмитрий тоже вот получал житейские наставления: «Мой милый Дмитрий!.. Пожалуйста, помни, что в том положении, в которое мы поставлены от рождения, недопустима критика или насмешка над людьми, которые по своему положению не могли получить того воспитания, которое вы получили. И если на тебя находит такое настроение, при котором ты ставишь себя выше других людей, не забывай, что если бы ты был в их положении, то, может быть, вышел еще хуже. Вообще, первое правило в нашем положении – быть к другим снисходительным и вежливым. И никогда ни с кем не будь груб, особенно с прислугой, которая не может ответить тебе тем же, и подумай, в какое некрасивое положение ты ставишь себя. Понимаешь ли, что я говорю? Положение, в каком мы находимся по рождению, накладывает на нас массу обязанностей по отношению к другим, и надо, чтобы люди нас уважали не за положение, а за то, что мы есть...»

Это писал сыну Дмитрию шеф русской авиации Александр Михайлович Романов. Писал с Севастопольского аэродрома 14 января 1917 года, будучи еще Великим князем.

А «воскобойничек» с Колькой Долговязым, очевидно, кому-то помог в решении кадровых проблем, да ненадолго. Комдив Шмидт, коммунист с 1915 года, вскоре был объявлен заговорщиком и открыл счет очередного захода массовых репрессий. Следом за ним

пошли Туровский, Зюка, Примаков, потом Тухачевский, Якир, Уборевич, Корт, Эйдеман, Путьна, Фельдман...

Был репрессирован тогда и бывший комиссар 48-го Червонно-Казачьего полка И.В. Дубинский.

Спустя годы Илью Владимировича я застал в Киеве уже девяностолетним старцем. Проживал он в Печерском районе, в тех самых местах, откуда направлялся на полеты летчик Нестеров.

Вспоминая свой арест и обвинения по 58-й статье, Дубинский рассказывал о методах работы НКВД, о ведении следствия. Начальник особого отдела, некто Гарт, зачитывал ему на допросе список в двадцать пять доверенных лиц, которыми якобы окружил себя Иона Якир с целью свершения военного переворота. В том списке был и он, командир тяжелой танковой бригады полковник И. Дубинский.

...Много ли, мало ли, а еще почти четверть века минует с прописки штабс-капитана П.Н. Нестерова киевским «миськвыконкомом» по месту его нового захоронения. И вот однажды у проходной авиазавода, что как раз напротив трамвайной остановки, явится людям летчик Нестеров скульптурой выпускника художественного института. Какими словами передать волнение, охватившее при той встрече, просто не знаю. Помню, пришел домой, отыскал очерк А.И. Куприна о русских летчиках и который раз перечитал, радуясь и сопереживая писателю, веря и надеясь, что все еще будет, что не все еще потеряно...

«В самом деле, в них много чего-то от свободных и сильных птиц – в этих смелых, живых и гордых людях, – писал Александр Иванович Куприн, свидетель первых полетов в России Уточкина, Ефимова, Заикина. – Мне кажется, что у них и сердце горячее, и кровь краснее, и легкие шире, чем у их земных братьев. Их глаза, привыкшие глядеть на солнце и сквозь метель, и в пустые глаза смерти, широки, выпуклы, блестящи и

пристальны. В движениях – уверенная стремительность вперед... Приятно созерцать эту молодость, не знающую ни оглядки на прошлое, ни страха за будущее, ни разочарований, ни спасительного благоразумия. Радостен вид цветущего, могучего здоровья, прошедшего через самый взыскательный медицинский контроль. Постоянный риск, ежедневная возможность разбиться, искалечиться, умереть, любимый и опасный труд на свежем воздухе, вечная напряженность внимания, недоступные большинству людей ощущения страшной высоты, глубины и упоительной легкости дыхания, собственная невесомость и чудовищная быстрота – все это как бы выжигает, вытравливает из души настоящего летчика обычные низменные чувства – зависть, скупость, трусость, мелочность, сварливость, хвастовство, ложь, – и в ней остается чистое золото...»

Вот таким и мне увиделся русский летчик Нестеров в дипломной работе скульптора Евгения Карпова. А то, что эта работа была дипломной, выяснилось совершенно случайно в разговоре с боевым летчиком. Герой Советского Союза генерал А.А. Карпов и молодой скульптор Е.А. Карпов – отец и сын.

Александр Алексеевич поведал мрачную историю об этой работе сына. Пятнадцать лет памятник летчику Нестерову не мог найти места на Киевской земле. Двенадцать откровенно равнодушных годков застоя, три года официальной душевности перестройки пробивался творец «мертвой петли» к людям сквозь чиновничьи преграды.

Поначалуто личность Нестерова показалась сомнительной секретарю парткома завода. «Еще чего! – заявил он. – Белому офицеру памятник ставить!..» Ошибся секретарь – Петр Нестеров не был белым офицером. Не успел. А на таран пошел за Русскую землю.

Скульптуру поначалу забросили в подвал. Потом, когда тот секретарь ушел, Петра Николаевича удалось выволить из темницы – все-таки отсидел срок, и немалый. С его «петлями» во дворе завода. Бегут утром работяги по цехам – конец квартала, план надо гнать, глядишь, премию поднабросят: «А, Петр Николаевич! Здравствуйте!» – и дальше. После смены – еще энергичней назад: «С коммунистическим приветом!»

Пятнадцать лет держали за забором скульптуру летчика Нестерова. За это время Евгений Карпов выполнил немало новых работ, стал известным в республике мастером. И вот вынесли из-за забора его дипломное произведение, установили по другую сторону проходной – теперь вроде бы для народа, как раз напротив трамвайной остановки. «Здравствуйте!» – и нырь скорее в цех: конец месяца, глядишь, премию поднабросят...

«Думали, открытие будет, как положено. Летчиков пригласят, – с нескрываемой обидой рассказывал Герой Советского Союза генерал-майор А. Карпов. – Ну куда там! Даже автора не пригласили...»

А стоять бы штабс-капитану Нестерову у широкого Днепра, на Аскольдовой могиле, да напоминать бы людям о том славном времени, когда России открывалось ее чистое небо. Ведь подлинный тысячелетний лик нашей Родины, несмотря ни на что, сохранился. Этот лик преисполнен благородства и величия. Так пристало ли нам, братие, жить Иванами, не помнящими родства?..

Станислав Грибанов,

член Союза писателей России

«... И ХОТЕЛ ЛЕТЕТЬ»

Издревле преследовала человека тяга в небо. Творец «Тайной вечери» и «Ажоконды» Леонардо да Винчи, тщательно изучив полет птиц, еще в середине XV века приступил к конструкции летательного аппарата для человека.

Опыты и попытки создать крылья производились во всех странах. По большей части они кончались печально – отважные авиаторы ломали себе ноги или даже голову.

В 1660 году акробат Аллар сделал попытку в присутствии короля Аюдовика XIV перелететь на изобретенных им крыльях через Сену. Он бросился с террасы Сен-Жермен и, как следовало было ожидать, упал в воду.

В 1673 году во Франкфурте разбился насмерть некто Бернэн, совершая первую попытку своего полета.

Шпанская инквизиция подвергла торжественному аутодафе монаха Бонавентурио за сношения с нечистой силой. Монах, к ужасу богомольцев, решился совершить спуск с помощью особых крыльев с монастырской колокольни.

В России инквизиции не было, но изобретателям также приходилось нелегко.

В «Дневных записках Желябужского с 1682 года по 2 июля 1709» имеется интересное сообщение: «Того же месяца апреля (1695 года) в 30-й день закричал мужик «караул» и сказал за собою Государево слово, и приведен в стрелецкий приказ, и расспрашиван, а в расспросе сказал, что он, сделав крыле, станет летать, как журавль. И по указу Великих Государей сделал себе крыле слюдные, а стали те крыле в 18 рублей из Государевой казны. И боярин князь Иван Борисович

Троекуров с товарищами и с иными прочими, вышед, стал смотреть; и тот мужик, те крыле устроя, по своей обыкности перекрестился и стал мехи подымать и хотел лететь, да не поднялся, и сказал, что он те крыле сделал тяжелы. И боярин на него кручинился, и тот мужик бил челом, чтобы ему сделать другие крыле иршенные; и на тех не полетел, а другие крыле стали в 5 рублей. И за то ему учинено наказание: бить батоги снем рубашку, и те деньги велено Заправить на нем и продать животы ево и остатки».

Н. Казарин

Как человек сделался птицей

Наконец, братцы, случилось то, о чем думали люди долгое время: человек стал птицей. Нет больше преград для человека – как сокол, носится он в поднебесье и купается в лучах ясного солнышка. Не мог ум человеческий снести того, что и вода, и воздух, и земля даны Господом в его пользование, и лишь воздух им не побежден. Взглянет в высь небесную человек, увидит птицу Божию, и сердце у него сожмется, и подумает себе, как в песне малороссийской говорится:

Дывлюсь я на небо, тай думку гадаю,
Чому ж я не сокил, чому не летаю.
Чому мини, Боже, Ты крылец не дав,
Я б землю покинув и в небо злитав...

Много тысяч лет хотелось человеку победить воздух и нестись в небесную высь, как вольной птице, но всякие попытки к этому оканчивались неудачно, и только теперь, после стольких трудов, стал наконец человек летать. Вот об этом-то, братцы, я и хочу вам рассказать.

В долгий зимний вечер, когда на дворе бушует буря и в печке уныло завывает ветер, в теплом уголку, кому из вас не рассказывали старушка-бабушка или дедушка чудесных сказок про богатырей и королевичей, которые на ковче-самолете летали высоко в облаках за тридевять земель в тридесятое государство, и не было им никаких преград: леса, горы, моря – все было им нипочем. Каждый из вас, слушая эти сказки, наверное, думал про себя: «Эх, кабы я был королевичем, я тоже

мог бы так летать!», но – увы! – это была лишь сказка. Скоро сказка сказывается, но не скоро дело делается – говорит русская пословица. Много сотен лет прошло, пока эта сказка не появилась наяву и то, что было раньше небылицейсказкой, обратилось теперь в сущую правду.

Много и русских людей потрудились, чтобы решить эту нелегкую задачу. Так почти 400 лет тому назад, в царствование царя Ивана Васильевича Грозного, как рассказывают нам летописцы, некий смерд Никитка, боярского сына Лупатова холоп, «изобрел машину, с помощью которой сделал несколько полетов вокруг Александровской слободы». В 1695 году холоп боярина Ивана Борисовича Троекурова сделал себе крылья из слюды и хотел полететь на них, «ако журавль», но полет его окончился неудачно. В городе Рязске в 1699 году стрелец Серов сделал себе большие крылья из крыльев голубей, поднялся на 7 аршин, но упал. Кузнец Герпак-Гроза из села Ключ сделал крылья мягкие, из проволоки, но их уничтожили огнем, потому что сочли это колдовством. Замечательно, что наш великий государь Петр I предсказал, что человек будет летать по воздуху. В день закладки Петропавловской крепости в Петербурге он сказал своему любимцу князю Меншикову: «Не мы, а наши правнуки будут летать по воздуху, аки птицы». Таким образом, сотни лет работали люди, стараясь решить задачу, как может человек летать по воздуху.

Многим из вас, братцы, приходилось, наверно, видать на маневрах, а то и так где-нибудь, как высоко в поднебесье – в облаках – плавает какая-то черная точка, потом вдруг она делается больше и больше, и наконец вы видите совсем ясно над землею круглый большой шар, который точно висит в воздухе. У многих из вас, наверно, в голове появится мысль, как такая машина держится в воздухе и не падает, меж тем как

всякий предмет, брошенный вверх, снова падает на землю. А вот почему: давно, уже лет сто пятьдесят, а то и больше, заметили люди, что холодный воздух тяжелее теплого: откроют окно, так сразу и видно, как холодный пар бросается вниз и ногам холодно делается, а наверху – ничего. В бане как пустят пар, так он и идет сразу вверх, потому что он горячий. Заметил это один француз и задумал сделать из бумаги большой мешок, напустил туда теплого воздуха, а снизу подвязал небольшую площадку, на которой развел огонь, чтобы воздух все время нагревался, и затем пустил его, и вдруг его шар поднялся от земли и полетел вверх. Радости французов не было конца, все они начали гордиться тем, что Франции принадлежит это великое открытие и что теперь люди могут летать. Впрочем, недавно нашли одну старинную рукопись, на основании которой мы, русские, можем оспаривать у французов честь этого открытия. В ней говорится, что в 1731 году в Рязани подьячий Нерехтец Крякутный Фурвинь сделал шар, как мяч большой, наполнил его дымом вонючим, от него сделал петлю и сел в нее, поднялся выше березы, а затем ударился о колокольню, но уцепился за веревку от колокола и только таким образом спасся.

Долго люди не решались сесть в корзинку изобретенного французом шара и решили сначала попробовать это на животных. К шару снизу привязали корзинку и посадили в нее козла, гуся и петуха, и бедные животные полетели кверху; полетали, полетали и благополучно спустились на землю, после чего решились сесть люди. Полеты на таком шаре были очень опасны, и многие смельчаки заплатили за это жизнью. Долго бились люди, как бы сделать этот воздушный шар получше, чтобы на нем было безопаснее летать, и вот нашли наконец такой газ, который легче воздуха, и называется он водородом.

Шар, наполненный таким газом, тоже поднимался в воздух, и полеты на нем были уже не так опасны, как раньше, так как не было площадки с огнем, от которого он часто зажигался. Но людям этого было мало: воздушный шар, поднявшись в воздух, зависел от ветра – куда он ни погонит, туда шар и летит, а людям захотелось управлять им, чтобы летел шар туда, куда захочет человек. Долго думали люди, как бы помочь этому горю, и вот наконец додумались и стали приделывать к корзинам, или, как их иначе называют, лодкам, гребные винты, которые приводились в действие машиной, точно так же как и в парходах. Винт этот крутится в воздухе, и шар двигается вперед, огромный руль поворачивает этот воздушный шар во все стороны.

Форму шара изменили, стал он похож скорее на чайную колбасу, внизу которой подвесили лодочку для машин и для людей. С винтом и рулем, точно на парходе, воздушный шар стал называться «воздушным кораблем», а по-французски – «дирижаблем». У нас в России есть несколько таких управляемых воздушных кораблей; один из них, под названием «Лебедь», долго летал над Петербургом летом 1910 года, под управлением наших смелых летунов-офицеров. Такой воздушный корабль стоит страшно дорого, он очень большого размера – в длину имеет до 70 саженей, а в ширину 7 саженей, требует большого ухода за собой, так как он сделан из плотной шелковой материи, пропитанной резиновым составом. Огромные сараи нужны для того, чтобы их укрыть от дождя и сырости, когда они не летают. Поднимает он вверх все свои машины да еще несколько человек пассажиров, которые устраиваются там с большим удобством, точно в вагоне первого класса скорого поезда (дирижабль Цеппелина). Двигается он со скоростью 40–50 верст в час.

Но вот в то время, когда одни люди работали над улучшением воздушного шара, другие задумывались над другим вопросом. Не трудно летать воздушному шару, думали они, коль он легче воздуха, а вот почему высоко в поднебесье летают птицы Божии, детский змей свободно поднимается и летает, и ребятишки весело бегут с ним, держа его за веревочку, а ведь они тяжелее воздуха. Если, для примера, мы подстрелим птицу, то она камнем упадет на землю. И стали люди изучать полеты птиц, как устроены их крылья, почему они могут держаться в воздухе, и детский змей тоже изучали. Много и долго бились люди, пытаясь сделать аппарат, который бы летал по воздуху точно так же, как летают птицы, и наконец, всего лишь года три назад, один американец, а затем француз сделали аппарат, с виду очень похожий на птицу, который и назвали аэропланом. Этот аэроплан имеет крылья, хвост, а впереди его помещен винт с машиной, похожий на паровой. Этот винт вертится очень быстро, до 1800 оборотов в минуту, с помощью его аэроплан быстро двигается вперед, воздух же, напирая снизу на крылья, поднимает весь аэроплан вверх. Руль заставляет аэроплан поворачиваться в любом направлении, хвост аэроплана, как и хвост птицы, поддерживает его в горизонтальном положении. Стоит этот аэроплан сравнительно с воздушным кораблем очень недорого, гораздо легче его и не требует большого за собой ухода. Летает аэроплан страшно быстро, до 80 верст в час, плавно и красиво. Теперь все ученые люди работают над тем, чтобы сделать его еще лучше, и скоро, быть может, над горами, вместо изгнанных грачей и голубей, будут летать воздушные лихачи и извозчики.

Велик, братцы, ум человеческий, победивший непроходимую дотоле воздушную стихию. Нет больше в мире преград человеку, ни горы, ни моря, ни бури, ни

ветры ему нипочем, летит себе человек, как птицы Божии, смотрит вниз и не нахвалится чудными картинами величия природы, и невольно взор поднимается к небу с благодарностью к Тому, волей Которого все создается на земле.

Нет сомнения, братцы, что появление дирижаблей и аэропланов, на которых человек может летать, как птица, внесет много изменений в нашу жизнь. Для нас с вами, людей военных, интересно посмотреть, какое применение получат аэропланы и дирижабли на войне. Прежде всего, не будет лучше разведчиков, как летуны на аэроплане.

Поднимется он себе высоко и будет оттуда спокойно наблюдать, что делает неприятель, где его позиции, артиллерия, обозы, - в общем, все будет доступно для его глаз, и обо всем виденном он будет доносить главнокомандующему, который и примет нужные меры против атаки, обхода, засады, или, проще, зная все, он будет иметь возможность легко побеждать. Воздушные корабли, поднимая большой груз, могут делать целые нападения, бросая сверху разрывные снаряды, но, впрочем, не думаю, чтобы они могли что-нибудь сделать существенное, так как никакой огонь не может удержать дружно - грудью движущуюся пехоту, охваченную беззаветным мужеством и отвагой, и никакая бомба, откуда бы она ни упала, не удивит и не испугает нашего русского солдата, который и не такие виды видывал.

Большая скорость аэроплана сослужит службу при доставлении различных донесений, приказаний и т. п. на большие расстояния, что страшно облегчит управление войсками.

Ясно, что из всего сказанного можно заключить, что государство, которое заведет много таких воздушных кораблей и аэропланов, во время войны будет гораздо сильнее того государства, в котором их совсем не будет

или же будет очень мало. Наша великая матушка-Россия обладает довольно большим воздушным флотом, а мужество и отвага наших русских летунов сто очков даст вперед любому летуну воюющего с нами государства.

Л. Столпянский В старом Петербурге

В 1783 году Дворцовая площадь не имела еще того строго монументального вида, к которому привык современный петербуржец. Правда, Зимний дворец – бессмертное творение гениального русского итальянца Растрелли – уже возвышался и также возбуждал удивление и изумление, но самой Дворцовой площади, в полном ее размере, еще не существовало. Там, где теперь возвышаются липы Адмиралтейского бульвара и ласкают взор, тек узкий, необделанный Адмиралтейский канал, окружавший Адмиралтейство и по нынешнему Конногвардейскому бульвару соединяющийся с Крюковым каналом; не было и арки Главного штаба, и величественных министерских зданий, а также и архива Государственного совета; вместо них, тем же полукругом, но ближе к дворцу, шла линия домов частных владельцев, и эта линия носила своеобразное название – Луговая Миллионная улица; к нынешнему Певческому мосту на Мойке существовал узенький переулочек. На углу этого переулка возвышался трехэтажный каменный дом, который принадлежал сыну известного дворцового поставщика рыбопромышленника Терентия Резвого. Дом был доходный, внизу, в подвалах со сводами, помещалась одна из первых по времени открытия в Петербурге гастрономических лавок, в бельэтаже обыкновенно занимали квартиру приезжие француженки, артистки Императорского театра, а наверху с конца 70-х годов XVIII века предприимчивый француз Далгрэн завел книжный магазин и библиотеку, которую, несмотря на свое иностранное происхождение, окрестил чуждым

для себя, славянским прозвищем: «Публичная вивлиофика».

В ноябре 1783 года эта «Вивлиофика» усиленно посещалась, в ней появилась новая книжка, разом на трех языках: французском, немецком и русском. Звалась эта книжка, как можно судить из объявления, напечатанного Далгреном в единственной издававшейся в то время в Петербурге газете, «Рассуждение о шарах, по воздуху летающих, изобретенных Монгольфьером в Париже». К книжке был приложен и рисунок, изображающий такой шар^[1].

Книжка, сообщающая такую диковинную новость, быстро раскупилась, и состоятельные петербуржцы заставляли своих мастеровых людей клеить из бумаги такие воздушные шары и, руководясь приложенным рисунком, пускали их на воздух из своих огромных садов, примыкавших к богатым палатам. Пример такому занятию подала сама государыня. С ее апробации в незабвенный день Святой великомученицы Екатерины – 24 ноября 1783 года – кроме обычно устраиваемой иллюминации и фейерверка, был пущен в послеобеденное время шар, имевший $1\frac{1}{2}$ фута в поперечнике. Новая забава пришлась очень по вкусу петербуржцам, но, как вскоре оказалось, имела дурные, плачевные последствия. Воздушные шары, поднимаясь по голубым небесам, не исчезали безвозвратно в воздушном пространстве, а падали в конце концов на ту же землю, в тот же Петербург, причем очень часто попадали вместе с горячей ватой на деревянные крыши петербургских построек: возникали пожары, и число их так участилось, что тогдашняя полиция не могла не обратить на это внимание. Петербург в былое время сильно страдал от пожаров: выгорал он и в 1736 и в 1737 годах, и в дни «благодатные» матери отечества Екатерины II – как выражались в то время, –

погорел чуть ли не весь Васильевский остров, погорел так, что даже Морской корпус пришлось перевести в Кронштадт. «Пожарный страх» – по выражению того времени – был слишком силен, и 4 апреля 1784 года, то есть спустя полгода после того, как петербуржцы узнали об изобретении Монгольфьеров, вышел высочайший указ о запрещении пускать воздушные шары с 1 марта по 1 декабря^[2] – разрешалось их пускать только зимою, когда снег толстым покровом лежал на крышах, предохраняя их от возможности загореться, если с вышины упадет на низ загоревшийся шар; заметим здесь, что этот высочайший указ, вошедший в Полное собрание законов Российской империи, был скоро позабыт, и когда в середине 50-х годов уже не XVIII, а XIX века среди петербуржцев снова проявилась страсть пускать воздушные шары, то указанное нами высочайшее повеление было повторено в приказе петербургского обер-полицмейстера от 13 июня 1852 года о воспрещении пускать воздушные шары^[3]. В этом приказе ясно были выставлены мотивы такого запрещения: загораясь, шар падает на деревянные постройки, что грозит пожарным действием.

Но, несмотря на высочайшее повеление, петербуржцы, особенно первое время, не могли отказать себе в таком еще не успевшем надоесть удовольствии, и нарушали указ даже не частные лица, а целые общественные учреждения, причем эти нарушения делались вполне открыто. Так, «английское собрание»^[4] – нынешний Английский клуб – извещало через газеты, а также особыми листочками, что 14 сентября 1785 года им для удовольствия почтенных членов «будет пущен воздушный большой дом». К сожалению, известие это страдает лаконизмом, и мы не знаем, был ли это обыкновенный воздушный шар, или

ему была придана форма обыкновенного дома. Но отыскание нами подобного известия ясно свидетельствует о том, что высочайшее повеление нарушалось.

Но, любуясь хотя исподтишка, под страхом возможного наказания, полетом воздушных шаров, петербуржцы были лишены надолго возможности насладиться полетом на воздушном шаре живого человека. Причина этого заключалась в нерасположении императрицы Екатерины II к воздухоплаванию. 14 ноября 1786 года канцлер Безбородко писал в Париж Румянцеву: «Ее Императорское Величество, уведомясь о желании известного Бланшара приехать в Россию, Высочайше повелеть соизволила сообщить Вашему Сиятельству, чтобы вы дали ему знать об отложении такого его намерения, ибо здесь отнюдь не занимаются сею или другою подобною аэроманией, да и всякие опыты оной, яко бесполезные и совсем ненужные, у нас совершенно затруднены». Дальнейшие события еще более не расположили Екатерину II. В не раз уже нами цитируемых «Санкт-Петербургских ведомостях» в 1791 году мы можем прочесть следующее известие из Парижа: «19 сентября 1791 года пополудни в 4 часа был пущен с Марсова поля воздушный шар с разными надписями и премудростями уложения относящимися». Воздушный шар оказался на службе у революции, а этого было достаточно, чтобы взгляд Екатерины II на воздухоплавание сделался еще более отрицательный.

Но если Бланшару не удалось из Вены приехать в Россию – о венских полетах Бланшара петербургская публика читала сравнительно много в своих «Санкт-Петербургских ведомостях», точно так же сообщалось и о полетах в Польше, – то категорическое запрещение приезда Бланшара не подействовало на появившихся в большом количестве последователей этого первого

воздухоплателя, и один из них, некто Терци, фокусник, эквилибрст и балансер, в 1792 году выпустил в Петербурге следующее объявление:

«Сегодня, т. е. мая 21-го числа, Терци опять будет иметь честь в манеже его превосходительства Ивана Ивановича Кушелева показывать свое искусство и представлять разные здесь еще невиданные штуки. Сядет он в построенный наподобие Монгольфьева шара корабль, окруженный со всех сторон огнями, и подыметя в воздух так высоко, как позволит место. Заключение зрелища составит фейерверк».

Надо думать, что манеж его превосходительства Ивана Ивановича Кушелева – теперь это здание вошло частью здания Генерального штаба – был битком набит 21 мая, и петербуржцы любовались полетом воздушного шара хотя и в закрытом помещении. Но позволяем высказать догадку, что и это зрелище не пришлось по вкусу императрице Екатерине II, оно не было повторено, по крайней мере, мы, несмотря на тщательные поиски, не нашли анонсов о следующих полетах Терци, хотя дальнейшие его представления эквилибристики и балансирования продолжались.

Таким образом, теоретически с воздухоплаванием петербуржцы познакомились почти тотчас, как произошло открытие Монгольфье, и хотя пускание воздушных шаров стало очень скоро запретным плодом, но, как и всякий запретный плод делается слаще, эта забава была все-таки распространена и в Петербурге екатерининских времен.

Хроника

Воспитанник известного воздухоплавателя Робертсона, воздухоплаватель Александр, сначала в Петербурге, а затем через два года в Москве, устроил в конце сентября 1806 года «опыт взлетания» из Нескучного сада.

Это зрелище, привлекавшее в Москве толпы народа, завершилось спуском воздухоплавателя Александра на парашюте, чуть было не окончившимся весьма плачевно. Вот рассказ очевидца этого события, старожила Москвы, издавшего полеты и Гарнерена и Робертсона:

«Когда жители столицы были извещены о предпринимаемом Александром воздухоплавании – билеты были разобраны в два дня, разобраны все до одного. Многим желавшим быть на месте, откуда отправится воздухоплаватель, отказано в местах – такой же ответ достался и на мою долю. Оставалось найти удобное место вне сада, и я со многими другими смотрел на воздухоплавание с огородов Девичьего монастыря. С этой местности, находившейся прямо против амфитеатра, можно было даже видеть плац, где надувался шар. Зрители ожидаемого ждали не долго. Шар поднялся вверх плавно; под ним виднелся огромный парашют, а еще ниже нечто вроде корзины, которой края были Александру по самую грудь.

Шар поднимался выше и выше, а Александр салютовал публике флагами и стрелял несколько раз из пистолетов. Ветер от Нескучного сада дул на нашу сторону, и мы, ставшие на огород, видели полет Александра как нельзя лучше. Шар уже был на весьма значительной высоте, и Александр казался там

небольшую куклой, как вдруг он оторвался от шара и, прежде чем парашют расправился, воздухоплаватель перекувырнулся на воздухе несколько раз вместе с парашютом. Мы смотрели на это в невыразимом ужасе – каково же было самому Александру? Но он не потерял присутствия духа: мы видели его усиленные старания расправить парашют. Когда он в этом успел – отлегло и у нас от сердца. Александр опустился на нашей стороне Девичьего поля в одном господском саду – прямо на пруд. Воздухоплаватель высвободился из своей гондолы, или корзины, и выплыл на берег. Весь мокрый, Александр поспешил явиться в Нескучный сад».

* * *

«Греция, некогда отчизна героев, воспитательница наук и искусств, мать многих мужей бессмертных, потом оплот христианства, училище благочестия, империя верных, наконец, раба нескольких веков жесточайших варваров, ныне низвергающая иго неволи и отважно сияющая утвердить свою независимость; Греция, обратившая на себя случившимися в наше время, в ее пределах, событиями внимание каждого, есть то позорище, на котором коварнейший из людей, жесточайший из всех злодеев, Али-паша Явлинский действовал и действует»^[5] – такими прочувствованными строками начиналась одна из заметок, напечатанная в «Санкт-Петербургских ведомостях».

Эта заметка довольно ярко характеризует отношение русского общества к Греции и греческому вопросу.

Но русские люди первой четверти XIX века не ограничились только платоническим выражением своего сочувствия. Повсеместно производились сборы в

пользу греков, устраивались концерты, маскарады – например, Мещанское танцевальное общество в Петербурге, известное <...> под названием «бюргер-клуб», сделало 1 октября 1821 года маскарад в пользу вышедших из Турции несчастных греков, находящихся, как всякому известно, в самом бедственном положении, и, наконец, в Петербурге нашелся один из обывателей, который решился помочь грекам при помощи воздухоплавания.

Этот обыватель был коллежский советник, придворный доктор И. Кошинский.

Какое отношение этот доктор имел вообще к воздухоплаванию, почему ему пришла в голову мысль устроить полет в пользу греков, мы не знаем, и в отысканном нами материале мы не нашли ответов на эти вопросы, но устройство полета и все злоключения, испытанные при этом инициатором, вышеуказанным доктором, нам показались небезынтересными и для нынешнего читателя.

Для полета был изготовлен «шар колоссальной величины», как писали в то время, на этот шар было употреблено 720 аршин фламандского полотна; для спуска его был выбран «сад г-на полковника Тишина, находившийся в Рождественской части», то есть на Песках, на Офицерской улице.

В то время в Петербурге существовал ряд Офицерских улиц; кроме Офицерской на Песках, нынешняя Знаменская улица звалась Офицерской, нынешняя Московская была также Офицерской, наконец, существовала и та Офицерская улица, которая сохранила это название до наших дней. Обилие Офицерских улиц объясняется довольно просто: улица сперва была без названия, на ней какой-либо офицер строил дом, отличавшийся и размером, и архитектурой от хибарок других обывателей, – улица и обозначалась «улицей, где стоит дом офицера такого-то», затем

фамилия откладывалась и появлялась просто Офицерская; нынешняя же Знаменская звалась Офицерской потому, что она была предназначена для постройки домом офицеров лейб-гвардии Преображенского полка.

Офицерская улица Рождественской части теперь носит название Тверской – на ней и был дом полковника Тишина с садом, причем этот сад занимал два участка – в настоящее время это угловое место на Тверской улице и Калужском переулке.

Нельзя сказать, чтобы место для развлечения было выбрано удачно: тащиться осенью за Таврический сад, на немощеную улицу, в сад малоизвестного полковника Тишина, могло посчитаться за своего рода подвиг. Но очевидно, этот полковник Тишин был знаком с устройтеlem полетов доктором Кошинским и уступил свой сад бесплатно, как своего рода лепту в пользу несчастных греков.

Цена билета была назначена в 1 рубль, причем для зрителей были устроены места, «расположенные у дома г. Тишина». В круг, где находится шар, «никто из любопытствующих входить не имел права».

Назначив сравнительно небольшую плату, 1 рубль (обыкновенно входная плата на такие зрелища назначалась в 5 рублей), организатор добавлял в своем объявлении:

«Усердствующие сей благонамеренной цели платят сверх означенной цены в пользу бедных по своему желанию. Имена благотворителей будут пропечатаны в «Санкт-Петербургских ведомостях».

Полет был назначен в конце сентября, но «первый опыт начал поздно, и потому, единственно, шар не пущен», и был назначен второй полет «в воскресенье 2-го числа октября в 1-м часу пополудни. Управляющий оным (то есть полетом) постарается удовлетворить

непременно почтенную публику, ежели только не воспрепятствует погода».

Но в воскресенье 2 октября пошел мелкий, настоящий петербургский дождик, и полет был опять-таки отложен до 4 октября, но и в этот день не удалось удовлетворить почтенную публику.

Объяснение этой последней неудачи очень любопытно, так что мы приведем его целиком:

«Просвещенной публике известно, что при двух аэростатических опытах для наполнения шара колоссальной величины употреблены были все возможные усилия по разрежению воздуха, могущего по пространству своему поднять двух человек. Причина неудачи зависит не от управляющего сим опытом, но от противодействия самой природы: ибо влажную и холодную атмосферу в осеннее время разредить до степени, потребной к поднятию столь огромного шара с воздухоплавателем, теперь невозможно. Почему сей опыт воздушного путешествия русским физиком отложен до следующего лета и благоприятствующего времени».

Итак, в конце концов виноватым оказались: позднее время года, влажная и холодная атмосфера, которую нельзя было разредить до степени, потребной к поднятию шара, - объяснение, кажется, небезынтересное. К сожалению, нам не удалось найти имя этого русского физика, который хотел лететь и которому, очевидно, принадлежит вышеприведенное объяснение неудачи полетов.

Но билеты были проданы, сбор сделан, и нужно было или вернуть деньги, или каким-либо образом удовлетворить публику - и вот: «А дабы почтеннейшая публика не осталась без удовлетворения, то сего октября в воскресенье 9-го числа в 5 часов пополудни, при способной погоде, будет пущен в том же саду г-на Тишина другой, вновь приготовленный шар,

освещенный водотворным газом, который взлетании своем представит зрителям блестящий феномен, или аэростатический метеор».

Что подразумевалось под этим несколько загадочным описанием, мы, к сожалению, не могли разобраться; надо думать, что пускаемый небольшой шар должен был на известной высоте загореться и изобразить таким образом «аэростатический метеор».

Это последнее обещание было сдержано, погода благоприятствовала, и публика Петербурга любовалась «блестящим феноменом».

Но злоключения с самим устройтеlem этих полетов в пользу греков не окончились, и о последнем из этих злоключений сам доктор Кошинский повествует следующим образом:

«Во время пожара, случившегося в казенном Баурском доме (на набережной Невы, первый дом за Летним садом, по направлению к Литейному мосту), переносясь ночью на Прачечный двор (этот дом рядом с Баурским по набережной Фонтанки), потерял запечатанный пакет, в котором находилось 1500 рублей. Государственными ассигнациями, приобретенными мною аэростатическими опытами в пользу бедных. Придворный певчий 8-го класса г. Привицкий, нашедший оный пакет, затоптанный в грязь у Прачечного дома, представил господину Санкт-петербургскому обер-полицмейстеру.

Таковая черта примерной честности убеждает меня довести до сведения почтенной публики о столь похвальном поступке Фомы Романовича г-на Привицкого, который сам, будучи беден, истинно христиански подарил пропавшие 1500 рублей нищим и разоренным собратьям нашим».

Таким образом, мы видим, что хотя проектируемые доктором Кошинским какие-то особенные аэростатические опыты с громадным воздушным шаром

и русским физиком, намеревавшимся взлететь для физических наблюдений, и не удалось, но все-таки небольшая лепта в пользу греков была собрана.

Воздухоплаватель. 1914. № 8.

Граф И. Стенбок-Фермор Первый полет на воздушном шаре

Прогулка по воздуху на обыкновенном, неуправляемом аэростате в Европе дело обычное. К одному аэроклубу Франции приписано около 80 шаров. Люди знакомятся с условиями воздушной стихии, привыкают летать и скоро будут чувствовать себя как дома и на новых летательных аппаратах, призванных в XX веке заменить все остальные способы передвижения для людей.

У нас такое простое дело, как мой пятидесятиверстный полет с товарищами по аэроклубу, пробудило, как я мог заметить, благодаря своей новизне, столько интереса, сообщать на словах свои впечатления мне пришлось стольким лицам, что я решаюсь поделиться ими путем печати со всеми интересующимися воздухоплаванием.

Уважаемый инициатор всероссийского аэроклуба В.В. Корн и я, его председатель, находились оба в оригинальном положении. Убежденные сторонники новых способов передвижения, мы до сего времени могли работать на этом поприще лишь обычным, столь знакомым Петербургу способом: заседания, речи, бумаги. Что делать, другим путем организовать ничего нельзя, а организационная работа была огромная. Теперь, слава богу, аэроклуб существует, и всякий интересующийся делом знает, куда ему идти, где он найдет сочувствие, где может поучиться или сообщать свои мысли другим. Но нам, ответственным должностным лицам спортивного клуба, начинало делаться невыносимым наше положение, так сказать, береговых моряков воздушного океана. Необходимо было приобрести ценз не только в глазах общества, но

и для себя. Всякая практика значительно изменяет точку зрения на дело, знакомое до того лишь теоретически.

Сферический шар у клуба есть. Первый наш русский воздухоплавательпилот, член совета нашего клуба генерал Кованько, любезно предлагает свое участие, и вот мы собрались совершить свой первый полет 11 марта. Поднялись вчетвером: А.М. Кованько, В. В. Корн, Д.В. Фельдберг и я.

В 12 часов 25 минут дня шар, наполненный светильным газом на дворе газового завода, был пущен и сверху сделал скачок вверх до 300 метров, – это необходимо, чтобы не задеть за фабричные трубы; затем плавно пошел по диагонали кверху. Первое впечатление – переселение на самостоятельную планету с особыми условиями жизни, законами и обычаями. Тишина кругом полная, не чувствуется ни движения, ни дуновения ветра, ни даже чувства высоты, связанного с головокружением, а нечто совсем особенное, близкое к эстетическому наслаждению. Внизу сквозь дымку облака проходит панорама соседней планеты Земли, а у нас распределяются роли. Все должны работать: Кованько командует; Фельдберг ведет журнал (и тут нельзя без канцелярии), записывает показания инструментов и эпизоды путешествия; Корн и я, с мешками балласта наготове и с совками на руках, по указаниям пилота регулируем вертикальный ход шара.

– Два совка (песку)! Три совка! Четверть мешка! Полмешка! – в зависимости от показаний барометра раздается команда.

Генерал Кованько летит в 67-й раз, и насколько вообще можно управлять сферическим аэростатом, мы им под его руководством управляем. Очень хочется мне подняться совсем над облаками, видеть их белые массы под собою, но, говорят, нельзя терять земли из виду,

наверху неизвестно какой ветер, еще понесет вдоль Финского залива, и тогда придется погибнуть. Так и летом на высоте не выше 1500 метров, полторы версты. Вот перелетели Фонтанку, вот Покровская площадь, Никола Морской, театры. Новое адмиралтейство, Нева, вправо Николаевский мост, видны трамваи, автомобили, экипажи и лошади в странном, необычном ракурсе, дальше идут острова: Васильевский, Крестовский с речным яхт-клубом, Елагин со знаменитой Стрелкой, Лахта, затем опасное нам море окончательно остается влево, и мы держим курс прямо на Финляндию.

Спокойно, тепло и уютно в корзине. Стоять приходится все время, но стоять очень удобно, облокотившись о высокие края корзины. Внизу был мороз, наверху – плюс 4 градуса. Снизу доносятся собачий лай, свистки паровозов, пресмешными кажутся сверху стаи грачей. А мы ведем степенные беседы на профессиональные темы. Генерал нам читает легкий курс теории воздухоплавания, необыкновенно ясный и понятный здесь, у самой практики. Мы увлечены, все хотим быть пилотами: еще два-три полета – и будем держать экзамен. Хочется летать и лететь без конца, но надо вернуться домой к вечеру: служба, дела, семья; надо подумать о спуске при наилучших возможных условиях, поближе к жилью и железной дороге. Вот Финляндская линия, вот станция Белоостров. Перелетим и спустимся поблизости. Перестаем бросать балласт, шар медленно опускается. С часами в руках, по барографу, Кованько вычисляет скорость падения: 2 метра в секунду – хорошо, 4 – будет уже опасно, надо будет тормозить спуск. Я стою с балластом наготове, Корн отцепляет якорь, но ни того ни другого бросать не приходится. Гайдрон, канат, распущенный на 80 метров книзу, уже волочится по земле и служит пружиной: облегчая шар на вес той своей части, которая лежит на

земле, он не дает ему спускаться быстрее, чем нужно, и мы по отлогой диагонали приближаемся к земле. Наверху казалось, что мы почти не двигаемся, в действительности же мы все время шли по 27 верст в час на круг и теперь замечаем, что скорость наша равняется ходу хорошего рысака. Тем не менее наш пилот «сажает» нас артистически. Выбираем удобную полянку у самого шоссе и близ деревни.

«Клапан - раз, клапан - два!» Фельдберг висит на клапанной веревке (тянуть надо очень сильно, чтобы преодолеть давление газа). Мы коснулись земли. «Разрывной ремень! Раз». И наверху, сбоку шара, открывается зияющее отверстие, газ выходит моментально, шар, как подстреленное чудовище, ложится набок, и мы стоим на месте, в полуторааршинном снегу, даже не заметив толчка. Разрывное приспособление, изобретение сравнительно недавнее, совершенно обезопасило спуск, устранив так называемый тренаж, когда при медленном выпуске газа через клапан шар парусило, корзина волочилась по земле, от толчков выпадали предметы и даже люди, отчего шар опять взлетал и т. д. Теперь у опытного пилота он останавливается, как у хорошего кучера лошадь перед подъездом. Место мы выбрали удачно; до границы Финляндии не долетели около полуверсты, так что не будет разговоров на таможне; до станции Белоостров 16 верст. Народу сбежалось немедленно человек полтора. Под руководством генерала шар быстро был убран, аккуратно сложен в корзину и брезент, увязан и отправлен на станцию железной дороги, куда и мы вскоре поехали, слегка закусив взятой с собою провизией и выпив чаю у гостеприимного местного обывателя, почтенного финна, по фамилии Пакки. Хорошее, говорим, предзнаменование: паки будем летать и паки. Настроение у всех повышенное; друг друга

поздравляем с почином и благодарим нашего чудного пилота, мастера своего дела, а он аттестует нас способными учениками. Самое обидное - очутиться опять в будничных условиях жизни, барахтаться в глубоком снегу, балансировать на чухонских санках, наконец, прозаически дожидаться очереди у железнодорожной кассы - словом, потерять привилегированное и высокопоставленное положение и подчиниться условиям жизни на нижней планете, сдав свою собственную планету в багаж.

Вернувшись в Петербург, я испытал странное впечатление. Мои друзья и знакомые встретили меня очень сердечно, очень мило, но все же большинство приветствовало таким тоном, каким поздравляют человека, вернувшегося после очень опасного приключения - войны или дуэли. Полететь для своего удовольствия - все еще кажется у нас необычайной затеей, почти покушением на самоубийство. Пора оставить этот взгляд. Европа давно уже освоилась с воздушной стихией и покрыта сетью аэроклубов. Каждый день там совершаются свободные полеты. Во Франции без такого полета не обходится ни одна порядочная ярмарка. Там же деятельно работают над усовершенствованием как управляемых аэростатов, так и новых аппаратов, тяжелее воздуха. В патриотическом порыве Германия собрала по частной подписке 8 миллионов марок на аппараты графа Цеппелина, и это после блистательного доказательства их малой пригодности и опасности. А пока мы все ждем чудотворца, какого-нибудь гениального самоучки, который нам откроет «секрет воздухоплавания» - и мы сразу станем, безо всякого приготовления, впереди всей Европы. Проекты в этом роде загромождают канцелярию аэроклуба, а также и других учреждений.

Пора и это оставить и работать правильно и научно, не отставая от немецких аэронавтов, французских и

американских авиаторов. Недостатков у нас много, но есть и преимущества, например отсутствие или малое количество капиталов, затраченных на дорожные сооружения, автомобили и т. п. Воздух везде тот же, и никто не мешает нам от нашего бездорожья перейти прямо к самым усовершенствованным летательным аппаратам, подобно тому как провинциальные города прямо заводят электрические трамваи и освещение, минуя конки и газ.

А главное – не пренебрегать спортом. Сначала это как будто забава богатых людей от нечего делать; сколько проклятий сыпалось на автомобили, и не без основания; немало они передавили и искалечили людей, зато возникла огромная, колоссальная автомобильная промышленность, дающая заработки многим, и теперь никто не скажет, что автомобили только забава и роскошь.

А спорт воздушный никому не вредит и для посторонних вовсе не опасен, для участников же очень мало, во всяком случае, чем, например, парусный или буерный, а будущность этого дела огромна, и трудно даже себе представить, как новые способы передвижения отразятся на всех сторонах человеческой жизни – экономической, общественной и государственной. На многое точка зрения должна измениться.

Одно, во всяком случае, несомненно. Чтобы избежать порабощения, если не прямо военного, то уж, во всяком случае, экономического и культурного, чтобы сохранить свою независимость и оставаться великой державой, России нужен воздушный флот.

Воздухоплаватель. 1909. № 3-4.

Вл. Гиляровский Полет Д.И. Менделеева

Полное солнечное затмение наблюдалось в Московской губернии 8 августа 1887 года, и местом для научных наблюдений был избран г. Клин, куда я прибыл с ночным поездом Николаевской железной дороги, битком набитым москвичами, ехавшими наблюдать затмение.

В четвертом часу утра было еще темно. Я вышел с вокзала и отправился в поле, покрытое толпами народа, окружавшего воздушный шар, качавшийся на темном фоне неба.

Совсем голова из оперы «Руслан и Людмила».

На востоке небо было чисто и светились розовые, золотистые отблески, а внизу было туманно.

Шар был окружен загородкой, и рядом целая баррикада из шпал, на которой стояли аппараты для приготовления водорода для наполнения шара.

Кругом хлопотали солдаты саперного батальона.

Весь день накануне наполняли шар, но работе мешала буря, рвавшая и ударявшая шар о землю. На шаре надпись: «Русский».

Среди публики бегал рваный мужичонка, торговец трубками для наблюдения затмения, и визжал:

– Покупайте, господа, стеклышки, через минуту затмение начинается.

В 6 часов утра молодой поручик лейб-гвардии саперного батальона А.М. Кованько скомандовал:

– Крепить корзину!

В корзину пристроили барограф, два барометра, бинокли, спектроскоп, электрический фонарь и сигнальную трубу.

С шара предполагалось зарисовать корону солнца, наблюдать движение тени и произвести спектральный анализ.

В 6 часов 25 минут к корзине подошел встреченный аплодисментами высокий, немного сутулый, с лежащими по плечам волосами с проседью и длинной бородой, профессор Д.И. Менделеев. В его руках телеграмма, которую он читает:

- На прояснение надежда слаба. Ветер ожидается южный. Менделеев и Кованько сели в корзину, но намокший шар не поднимается.

Между ними идет разговор. Слышно только, что каждому хочется лететь, и наконец Кованько уступает просьбам Менделеева и читает ему лекцию об управлении шаром, показывая, что и как делать.

Менделеев целуется с Кованько, который вылезает из корзины. Подходит профессор Краевич, дети профессора и знакомые. Целуются, прощаются...

Начинает быстро темнеть.

Кованько выскакивает из корзины и командует солдатам:

- Отдавай!

Шар рвануло кверху, и при криках «ура» он исчез в темноте...

Как сейчас вижу огромную фигуру профессора, его развевающиеся волосы из-под нахлобученной широкополой шляпы... Руки подняты кверху - он разбирается в веревках...

И сразу исчезает... Делается совершенно темно... Стало холодно и жутко... С некоторыми дамами делается дурно...

Мужики за несколько минут перед этим смеялись:

- Уж больно господа хитры стали, заранее про небесную планиду знают... А никакого затмения и не будет!..

Эти мужики теперь в ужасе бросились бежать почему-то к деревне... Кое-кто лег на землю... Молятся... Причитают... Особенно бабы...

А вдали ревет деревенское стадо.

Вороны каркают тревожно и носятся низко над полем...

Жутко и холодно.

Полеты русских воздухоплавателей в Египте

В Одессу возвратились в конце декабря месяца из Египта гг. Сергей Уточкин, Маковецкий и А. Ван дер Шкруф, отправившиеся туда совершать полеты на воздушном шаре.

Спортсмены захотели испытать сильные ощущения в теплой южной атмосфере и... собрать побольше франков. Раньше всего прибыли в Константинополь. В столице правоверных они готовились совершить первый полет, но там им не посчастливилось. Спортсменам воздушных сфер наотрез отказали в разрешении на устройство полета.

Сложив тогда все свое движимое имущество в виде шара, воздухоплаватели отправились на пароходе в Каир и Александрию. В этих городах они встретили лучший прием и им разрешены были полеты. Всех полетов было восемь. Из этого числа Сергей Уточкин сделал шесть, а г-н Ван дер Шкруф два полета. Публики на всех полетах собиралось много. Кроме туземного населения, присутствовало много европейцев, в особенности французов и англичан. Последние, как нам передавали, собирались на пирамидах, из которых некоторые были прямо усеяны публикой, наблюдавшей за полетами шара. Англичане сопровождали полет кликами: «Hip, hip, hurrah!» Шар поднимался на 1000 метров выше пирамид. Шар уносило в пустыню, откуда затем доставляли обратно на верблюдах. Конечно, не обошлось без несчастного случая, который, впрочем, окончился благополучно. Во время полета г-на Ван дер Шкруфа, когда шар высоко поднял его в заоблачную высь и вместе с ним летал над пирамидами, шар стало быстро уносить в пустыню.

Вдруг раздался страшный треск: шар лопнул, и сидевший в нем г-н Ван дер Шкруф стал лететь вниз. «Finita la comedia, - мелькнуло в голове воздухоплавателя, - и где... в Египте, далеко от Одессы». Но он не растерялся. Ухватившись за веревку, он взобрался к сетке, которая осталась цела. Вместе с ней и корзиной он упал на землю. Сильный ветер стал волочить его и останки шара по песку. Вся бывшая на спортсмене одежда была изорвана. Его же самого изранило и исцарапало.

Бывшие свидетелями этой сцены поспешили к пострадавшему, которому была оказана помощь. Шар затем привели в порядок. Его доставили в Одессу. Материальный успех полетов, как передают, был хороший.

Воздухоплаватель. 1908. № 1.

Н. Анощенко

Зарождение военного воздухоплавания в России

Повышенный интерес к вопросам использования воздушных шаров на полях сражений начал проявляться в русской армии в 60-х годах XIX столетия.

В одном из постановлений военно-ученого комитета русской армии по вопросу о воздухоплавании в конце 1869 года было записано: «Во всех случаях воздушные рекогносцировки, произведенные при благоприятных обстоятельствах, могут доставить неоценимые услуги армии». В заключительной части этого постановления военно-ученый комитет просил военного министра «образовать специальную комиссию для практической разработки сего вопроса».

В декабре 1869 года такая комиссия была создана из офицеров Генерального штаба, артиллеристов и инженерного ведомства под председательством товарища генералинспектора армии по инженерной части генерал-адъютанта Э.И. Тотлебена (героя Севастопольской обороны) и получила название «комиссия Тотлебена».

В 1870 году под руководством этой комиссии русскими инженерами и рабочими был построен из отечественных материалов первый русский привязной воздушный шар и начаты практические испытания его в зоологическом саду в Петербурге с целью установить целесообразность применения привязных воздушных шаров в русской армии.

В середине июля, когда комиссия Тотлебена установила, что привязной аэростат может принести большую пользу для армии, он походным порядком был

переведен в Усть-Ижорский саперный лагерь, где с 28 июля по 1 августа (старого стиля) 1870 года в воинских частях производились первые подъемы его.

Первый боевой опыт русские военные воздухоплаватели получили на полях Маньчжурии в Русско-японскую войну 1904-1905 годов.

К тому времени русская армия уже располагала достаточным количеством хорошо подготовленных офицеров-воздухоплателей и младших специалистов, но имела крайне слабую техническую воздухоплавательную базу. У русских военных воздухоплателей на вооружении были только сферические (то есть круглые) привязные аэростаты, которые при сильном ветре прибывало к земле.

Снабженные громоздким и тяжелым техническим имуществом, военные воздухоплавательные части были малоподвижны и предназначались только для наблюдения и разведки в интересах войск, оборонявших крепости, - это были крепостные воздухоплавательные роты.

С началом Русско-японской войны остро встал вопрос о необходимости срочно создать воздухоплавательные части для ведения боевых действий совместно с полевыми войсками.

Уже в феврале 1904 года от войск Маньчжурской армии начали поступать в военное министерство запросы на воздухоплавательные части. Но только в конце июня 1904 года Сибирская воздухоплавательная рота прибыла в Харбин. Штаб Маньчжурской армии эту роту принял весьма недоверчиво и скептически отнесся к возможности использования ее в тяжелых полевых условиях войны в Маньчжурии.

12 июля 1904 года в районе деревни Гудзяцзы состоялся первый в истории русского военного воздухоплавания боевой подъем привязного аэростата на фронте, а через день поднялись в воздух командир

Сибирской воздухоплавательной роты капитан К.М. Боресков и командир 10-го корпуса генерал Случевский.

Результат первой разведки при помощи этого аэростата был настолько хорошим, что в дальнейшем, по свидетельству современников, генерал Случевский «уже не мог жить без шара», который, к его огорчению, вскоре был переброшен на Ляоян.

Под Ляояном военные воздухоплаватели, несмотря на то что аэростат и его команда часто обстреливались японской артиллерией, совершили ряд успешных подъемов на нем и дали командованию весьма ценные сведения о расположении войск противника и его огневых средств, а также о перемещениях частей и обозов.

Боевые действия Сибирской воздухоплавательной роты на фронте создали русским воздухоплавателям заслуженный авторитет в войсках.

Под влиянием первых успехов привязного аэростата командующие армиями начали обращаться в военное министерство с просьбами о срочной присылке в их распоряжение воздухоплавательных частей.

Однако тыл царской армии работал крайне медленно и неоперативно. Поэтому только в конце 1904 года на фронте начал боевую деятельность Восточно-Сибирский воздухоплавательный батальон, которым командовал полковник А.М. Кованько.

В состав этого батальона входили две воздухоплавательные роты (1-й ротой командовал капитан Новицкий, 2-й – капитан Н.Г. Баратов, впоследствии работавший инструктором в советской Высшей военной воздухоплавательной школе).

Эти воздухоплавательные роты были оснащены лучше предыдущей и более приспособлены к боевым действиям в полевых условиях. Они имели более легкие и подвижные конные лебедки, походные облегченные газодобывательные аппараты, змейковые (а не

круглые) привязные аэростаты и небольшие сигнальные аэростаты.

1-я воздухоплавательная рота этого батальона начала боевые действия с 3-й Маньчжурской армией в составе 5-го корпуса на реке Шахэ 23 декабря 1904 года, а уже 26 и 31 декабря ее аэростат подвергся обстрелу японской артиллерии с дальности 4-6 километров.

Несмотря на артиллерийские обстрелы, аэростат продолжал наблюдение и непрерывно давал командованию ценные сведения о противнике.

Японское командование после первых же подъемов аэростата для маскировки передвижения своих войск от воздушного наблюдения стало применять дымовые завесы и запретило своим войскам разводить огонь с наступлением темноты, так как аэростат этой роты иногда поднимался и ночью.

Не менее успешной была боевая деятельность и 2-й роты этого батальона в районе деревни Сандепу. Несмотря на сильный обстрел японской артиллерии, рота вела воздушное наблюдение, корректировала огонь своих осадных батарей и еще выше подняла авторитет воздушной разведки с аэростатов среди личного состава действующей армии в Маньчжурии и у военного командования.

Во время боев у деревни Сандепу боевая деятельность русских воздухоплателей не прерывалась ни на один день. Воздухоплатели выявили точное расположение всех укреплений противника, составили их кроки, обнаружили несколько японских артиллерийских батарей и уточнили крайне неверно составленные топографические карты этого района, которыми пользовались войска. Необходимо отметить, что именно воздухоплатели обнаружили, что возле деревни Сандепу находится не показанная на картах деревня Баотайцзы, которая при атаке Сандепу

3 января русскими войсками была ошибочно принята за главный объект.

Значительную пользу войскам принесли воздухоплаватели и на других участках фронта в Маньчжурии. Так, например, поднятый воздухоплавателями привязной аэростат условными сигналами сообщил отступавшим войскам 15-й дивизии, что перед ними находятся не крупные силы японцев, как они предполагали, а всего лишь один батальон пехоты. Этим было остановлено начавшееся отступление русских войск и сорван маневр японских частей.

Успешная боевая деятельность привязных аэростатов в Маньчжурии в Русско-японскую войну 1904-1905 годов оказала большое влияние на дальнейшее развитие русского военного воздухоплавания.

Именно там, на полях сражений в Маньчжурии, была практически доказана оспаривавшаяся в то время некоторыми военными специалистами возможность ведения боевых действий воздухоплавательными частями с их громоздкой и тяжелой техникой в полевых условиях войны. Там же выковывались кадры боевых офицеров-воздухоплавателей, которым во время Первой мировой войны 1914-1918 годов пришлось командовать воздухоплавательными частями.

По окончании Русско-японской войны для военных воздухоплавателей наступил период теоретической и практической учебы. Они совершали свободные полеты с учебными, научными и спортивными целями. Так, в 1909 году было совершено 50 полетов, а в 1910 году - 91 полет.

На сферических аэростатах воздухоплаватели совершали полеты из Петербурга даже в Архангельск и Вольск, то есть на расстояние более 1200 километров, находились в воздухе больше суток и ставили рекорды

высоты. Одновременно с летной практикой усилилась и теоретическая учеба. Летные достижения русских военных воздухоплателей начали обращать на себя внимание заграницы. Русское воздухоплатение начало выходить на одно из первых мест в мире.

В 1906–1907 годах была намечена программа формирования значительного количества крепостных и полевых воздухоплательных рот с привязными змейковыми, сигнальными и управляемыми аэростатами. В 1907 году была создана комиссия под председательством генерал-лейтенанта Н. Кирпичева для организации предварительных опытов и разработки проекта управляемого аэростата. Эта комиссия проделала большую работу по конструированию русского военного дирижабля «Кречет».

В 1907 году в учебном воздухоплательном парке была создана исследовательская аэродинамическая лаборатория и построена одна из первых в России аэродинамических труб, в которой проводились продувки моделей дирижаблей.

Так как научно-исследовательская работа, конструирование и постройка дирижабля шли очень медленно, то в учебном воздухоплательном парке в 1908 году для подготовки будущей команды дирижабля «Кречет» привязной аэростат был переоборудован в мягкий дирижабль «Учебный», который и начал летать. Дирижабль «Учебный» был первым русским военным дирижаблем, сконструированным, построенным и испытанным в воздухе русскими воздухоплателями без помощи иностранных специалистов.

К началу Первой мировой войны русское военное воздухоплатение уже имело в своем составе по списку 15 дирижаблей (в строю было 13 дирижаблей).

Однако значительная часть дирижаблей была малопригодна для боевого использования. Большинство дирижаблей являлись учебными, с объемом около 2500

кубометров. И только четыре дирижабля имели объем около 10 000 кубометров. Скорость полета большинства дирижаблей равнялась 35-45 километрам в час, и лишь три дирижабля развивали скорость 65 километров в час.

Перед началом Первой мировой войны был представлен царю и в Государственную думу перспективный план развития управляемого воздухоплавания. По этому плану в России к 1917 году предполагалось иметь три воздухоплавательные дивизии, по две воздухоплавательные бригады в каждой. Бригада должна была состоять из четырех дирижаблей жесткого типа и одного флагманского дирижабля. Всего по этому плану в России намечалось иметь 30 боевых дирижаблей (не считая учебных и запасных).

Хорошо были разработаны в перспективном плане вопросы строительства наземных баз и промежуточных якорных стоянок, а также вопросы развития отечественной воздухоплавательной промышленности. По этому плану воздухоплавание должно было выделиться из системы инженерного ведомства и организационно стать самостоятельным воздухоплавательным флотом.

Но с началом Первой мировой войны этот план осуществлен не был; малопригодные для ведения боевых действий (по существу, учебные) управляемые аэростаты (дирижабли), в основном находившиеся в крепостях, действовали только в первый год войны. Однако и на этих дирижаблях отважные русские военные воздухоплаватели, проявляя героизм, добывали важные сведения о противнике, а также производили налеты на его тыловые объекты и сбрасывали бомбы.

Падение в первый год Первой мировой войны русских крепостей с базами, обеспечивавшими боевые

действия дирижаблей, и отсутствие второй линии баз свели в дальнейшем боевую деятельность военных воздухоплателей только к работе на привязных змейковых аэростатах, приспособленных к условиям маневренной войны.

Причиной этого было также и то, что на фронте для целей воздушной разведки уже применялись самолеты, и доказанная на опыте Русско-японской войны польза привязных аэростатов при ведении разведки противника и при корректировании стрельбы артиллерии военными руководителями в начале войны 1914 года снова была поставлена под сомнение.

С началом мобилизации сформированная в воздухоплавательной школе 14-я воздухоплавательная рота была срочно направлена в крепость Ивангород, где она немедленно приступила к ведению разведки. С 15 по 23 сентября, несмотря на очень сильный ветер, аэростат почти все время находился в воздухе, и воздухоплатели проверяли маскировку русских укреплений и вели разведку приближавшегося к крепости противника.

27 сентября им удалось обнаружить в лесу у деревни Бонковец немецкие войска, которые обстреляли аэростат шрапнельным огнем. Однако благодаря умелому маневрированию лебедки с поднятым аэростатом потерь не было.

За неделю воздухоплателями было разведано большое количество вражеских батарей и определена линия неприятельских осадных работ.

2 октября, когда осадная тяжелая батарея противника открыла огонь по мосту через реку Вислу, воздухоплатели немедленно обнаружили ее и умелым корректированием стрельбы русских крепостных орудий быстро заставили замолчать, сохранив тем самым важную для войск переправу.

В период боев с подошедшими к крепости австрийскими войсками, с 9 по 13 октября, аэростат с наблюдателями выдвинулся далеко вперед и почти непрерывно вел боевые действия, о которых один из участников писал следующее (Аэро. 1923. № 7): «С аэростата была разведана позиция противника... были обнаружены неприятельские окопы. Стрельбой нашей артиллерии, корректировавшейся с аэростата, неприятельские позиции были буквально засыпаны снарядами. Стрельба эта была столь удачна, что противник бежал из окопов, не приняв атаки нашей пехоты. Это решило судьбу боя под крепостью в этот период».

Так действиями под Ивангородом 14-я воздухоплавательная рота вписала первую славную страницу в летопись боевых действий русских воздухоплателей в войне 1914-1918 годов.

Пишущий эти строки с лета 1915 года и до конца 1917-го служил во фронтовых воздухоплавательных частях, действовавших на Юго-Западном, Западном и Северном фронтах в разнообразных условиях маневренной и позиционной войны. Летом 1915 года под Владавой и в районе фортов крепости Брест-Литовск в составе 1-й наблюдательной станции Владивостокской крепостной воздухоплавательной роты занимался визуальной и фотографической проверкой с воздуха маскировки узлов обороны русской армии. Воздухоплателям пришлось испытать бомбежку с немецких аэропланов на биваке возле эллингов Бреста, а затем в ожидании осады жить в бетонированных казематах центральной ограды крепости, куда была направлена наша станция вместо эвакуировавшейся из Брест-Литовской крепости ее воздухоплавательной роты.

После сдачи Брестской крепости 1-я наблюдательная станция вошла в состав отступавших

частей 3-го Кавказского корпуса генерала Ирманова, успешно вела разведку войск противника, своих отступавших войск, а также корректировала огонь артиллерии. Привязной аэростат этой станции, как правило поднимавшийся на удалении всего 3-4 километров от линии соприкосновения с противником, часто являлся для командования корпуса почти единственным средством разведки на широком участке фронта. Командир корпуса, лично поднимавшийся на аэростате несколько раз, говорил, что воздухоплаватели дают его штабу ценные разведывательные данные о противнике и о своих войсках.

Подъемы аэростата на небольшом удалении от противника были возможны потому, что у наступавших австрийцев не было тяжелой артиллерии, а полевые трехдюймовые пушки для аэростата не представляли серьезной опасности.

Об успешных действиях аэростата 1-й наблюдательной станции можно судить по приводимой ниже выдержке из донесения № 2231 командира 49-й пехотной дивизии от 24 сентября 1915 года. В этом донесении он писал:

«Наблюдатель с аэростата заметил австрийскую батарею у форта Троицкое, которая обстреливала расположение дивизии, нанося поражения, но не была нами открыта.

По указанию наблюдателя местонахождения этой батареи наша 1-я батарея 24-го мортирного артдивизиона открыла огонь по ней; стрельбу корректировал наблюдатель 1-й станции. После 8 бомб, выпущенных батареей, австрийская батарея замолчала и не открывала огня в течение дня. Несколько раз пытались передки подать на батарею, но каждый раз, встречаемые метким огнем нашей артиллерии, стрельбу которой корректировал наблюдатель с

аэростата, они возвращались обратно. Только под вечер батарея противника смогла переменить позицию, на которой опять-таки была обнаружена наблюдателем; огонь открыть нельзя было ввиду наступления темноты.

Наблюдения не прекращались даже при обстреле аэростата пулеметным огнем противника с аэроплана».

Так воздухоплаватели работали на Юго-Западном фронте летом и осенью 1915 года, в маневренный период Первой мировой войны, в условиях глубокого и довольно поспешного отхода русских войск.

В 1916 году автору пришлось участвовать в боевых действиях в составе 12-й воздухоплавательной роты, куда он прибыл 8 марта после досрочного окончания воздухоплавательной школы. 12-я воздухоплавательная рота и ее наблюдательные станции находились на Северном фронте в районе Двинска и под Jakobstadtом.

На этом стабилизировавшемся участке фронта аэростат поднимался на значительно большем удалении от линии соприкосновения с противником, чем на Юго-Западном фронте в маневренный период войны. Здесь у немцев была тяжелая и дальнобойная артиллерия; кроме того, противник часто поднимал в воздух один, два, а то и три привязных аэростата. Поэтому в воздухе целыми днями висели русские и немецкие привязные аэростаты, зорко следили один за другим и за артиллерией противника.

На этом участке фронта часто происходили артиллерийские дуэли, во время которых артиллеристы не забывали и воздухоплателей, корректировавших огонь своих батарей.

Так было и 16 апреля 1916 года, когда мы поднялись для разведки вражеских батарей, окопов второй линии и ближнего тыла противника. В период наблюдений были замечены на стороне противника короткие вспышки выстрелов, а через несколько секунд стал слышен нарастающий вой приближавшихся

снарядов, которые с грохотом разорвались на земле под аэростатом.

Пристрелка была проведена врагом крайне быстро, и немецкие снаряды начали рваться в непосредственной близости от лебедки.

Было очень обидно сидеть в корзине на положении стороннего наблюдателя, который ничем не может помочь своим товарищам, находящимся на земле у лебедки, обстреливаемой противником.

По приказу командира 12-й роты солдаты стали выводить лебедку из-под огня сначала вручную, а затем при помощи лошадей, и таким образом ушли из-под обстрела.

В приказе по 12-й воздухоплавательной роте об этом боевом эпизоде было сказано:

«Стрельба, корректируемая, по-видимому, с неприятельского привязного аэростата, велась настолько точно, что по мере увода лебедки место ее стоянки сейчас же засыпалось снарядами. Обстрел продолжался 1½ часа, всего противником было выпущено 114 снарядов.

Во время обстрела аэростата... за противником велись наблюдения из корзины аэростата. Была точно определена стрелявшая тяжелая батарея; в это же время удалось разведать места окопов второй линии; произведенные при этом наблюдения являются основой для дальнейших исследований тыла противника».

На этот раз в роте потерь не было. На следующий день с аэростата успешно корректировался огонь нашей тяжелой батареи, которая заставила немецкий привязной аэростат сначала отойти далеко в тыл, а затем и совсем покинуть этот участок фронта. Рота же продолжала еще долгое время вести разведку и наблюдение на старом месте.

Однажды мне пришлось отводить в тыл лебедку с поднятым аэростатом во время обстрела артиллерией

противника. Это случилось в ночь на 13 июня 1916 года в районе Двинска, куда я приехал навестить своих товарищей по 12-й воздухоплавательной роте и ознакомиться с организацией первых ночных подъемов аэростатов 1-й и 2-й наблюдательных станций для засечки расположения вражеских батарей по вспышкам одновременно с двух аэростатов, расположенных параллельно линии фронта на удалении 6–8 километров друг от друга.

В расчете на то, что ночью противник не заметит поднятых в воздух аэростатов, они были выдвинуты вперед и поднимались на удалении 4–5 километров от передовых окопов.

Сначала все шло благополучно, но около 23 часов, когда взошла луна и стало светло настолько, что поднятые в воздух аэростаты хорошо были видны с земли, противник внезапно начал обстреливать их беглым огнем. Первые же шрапнели разорвались совсем близко от одного из аэростатов, и находившийся в корзине наблюдатель был контужен, но вскоре оправился и продолжал наблюдение вместе с другим воздухоплателем.

Мне, как единственному офицеру, оказавшемуся в это время с командой на земле, пришлось принять командование и начать отвод поднятого аэростата и лебедки в тыл. До известного мне Ново-Александровского шоссе лебедку пришлось выводить по плохой грунтовой дороге, окруженной болотцами, так что сойти с дороги было невозможно.

Немцы вели огонь двумя батареями одновременно, причем стрельба велась шрапнелями по аэростату и гранатами по лебедке и наземной команде воздухоплателей.

От разрыва одного из снарядов ездовой первого уноса запряжки был контужен и свалился с лошади. Лебедка остановилась. Тогда один солдат команды

немедленно сел в седло и заменил выбывшего ездового. Лебедка снова двинулась вперед к шоссе, по которому ее можно быстрее вывести из-под обстрела в безопасный район и там уже снизить аэростат.

Но на шоссе нас неожиданно встретил заградительный огонь противника, сквозь который пришлось прорываться бегом.

Несмотря на то что воздухоплавателям под непрерывным огнем пришлось пройти около 3,5 километра и снаряды рвались у самого полотна шоссе, потери в команде были незначительными: один легкораненый и трое легкоконтуженных.

В приказе по 12-й воздухоплавательной роте от 13 июля 1916 года № 202 по поводу этого эпизода говорилось следующее:

«С чувством глубокого удовлетворения отмечаю бодрый дух, молодцеватость всех чинов станции. Под сильнейшим огнем дружная работа поддерживалась лихой русской песней, и было такое впечатление, что производились смотровые специальные занятия».

Этим отходом воздухоплавателей под огнем противника с песней потом восхищались в 5-й армии, так как свидетелями его были многие солдаты и офицеры пехотной части, мимо землянок которой проходила команда. Их поразил и удивил этот необычайный «концерт» под аккомпанемент разрывов снарядов и воя осколков. Песня подняла настроение воздухоплавателей, позволила сохранить высокий воинский дух всей команды, успешно вывести аэростат из-под обстрела в тыл и обеспечить его прием при снижении в безопасной зоне.

Необходимо отметить, что до весны 1916 года русские воздухоплаватели не имели парашютов, что делало их работу еще более опасной. И только после того как немецкие летчики участвовали в нападении на

аэростаты и стали зажигать их, в воздухоплавательные отряды начали поступать русские парашюты РК-1 в металлическом ранце, а затем и хваленые «безотказные» французские парашюты «Жюкмесс», при прыжках с которыми около одной трети всех спусков оканчивалось гибелью и ранением парашютистов.

Наступившее лето 1917 года характеризовалось усилением охоты немецких летчиков за русскими привязными аэростатами, которые фактически были беззащитными, так как воздухоплаватели имели в корзине один карабин и личное оружие. Поэтому участвовавшие на фронте воздушные бои между немецкими летчиками и русскими воздухоплавателями носили весьма своеобразный характер.

Вспоминается нападение немецкого самолета типа «Шнейдер» на змейковый аэростат 3-й наблюдательной станции, поднятый на высоту около 400 метров в районе Двинска 6 июля 1916 года.

Я и наблюдатель, находившиеся в корзине, а также наземные наблюдатели и пулеметчики не заметили приближения вражеского самолета, так как он вынырнул из-за облаков со стороны солнца и планировал к аэростату с выключенным мотором. Самолет противника был обнаружен по дымному следу зажигательных ракет (ракет Ле Приера), протянувшегося к корзине аэростата, а также по пулеметным очередям. По свисту пуль было ясно, что враг сначала стрелял по корзине, а потом начал стрелять по оболочке аэростата.

Из карабина было сделано по самолету лишь несколько безрезультатных выстрелов, так как он быстро скрылся за огромным телом аэростата и мы его больше не видели. Четыре пулемета «Максим», охранявшие аэростат с земли, открыли огонь по самолету противника. Воздушный враг улетел восвояси,

а мы продолжали работать в воздухе до позднего вечера без помех.

После осмотра аэростата на биваке в его оболочке было обнаружено 39 пробоин. Заклеив их, воздухоплаватели на следующее утро снова поднялись в воздух для ведения разведки.

Описанные эпизоды дают некоторое представление о том, в каких условиях приходилось работать русским военным воздухоплавателям в период Первой мировой войны 1914-1918 годов.

Люди-птицы

В будущих войнах не может быть победы без воздушного флота.

*Великий князь Александр
Михайлович*

1890 год. Инженер Е.С. Федоров пишет: «Будем ли мы когда-нибудь летать? Этот вопрос постоянно тревожит человека; речь, конечно, идет не о неуклюжем и неповоротливом движении аэростата, а о свободном полете наподобие птицы, которая носится в воздушном пространстве, невзирая на ветер и непогоду, как бы пренебрегая ими. Человеку, царю природы, приходится мечтать о том, чтобы суметь подражать птице, стоящей весьма низко по сравнению с ним в ряду органических существ. Будет ли иметь подобный полет практическое применение или нет – это имеет лишь второстепенное значение в настоящую минуту... Пусть рассудительные люди смеются над подобными затеями, найдутся другие, которые будут работать, а кто будет смеяться последним – проживем, увидим».

Б. Павлов

Из истории русской авиации до большевиков

Человек уже на заре своей истории мечтал о завоевании воздуха, завидовал птицам, у которых есть крылья, мечтал о ковче-самолете. Изображения крылатого человека встречаются еще в наскальных рисунках пещерных людей.

В греческой мифологии искусный механик Дедал строит летательный аппарат из перьев и воска. Его сын Икар, пытаясь перелететь через море, слишком приблизился к солнцу. Воск растопился, и Икар погиб в волнах Эгейского моря.

В XI веке английский монах Оливье пытался на сделанных им крыльях полететь с башни. Как результат – Оливье сломал себе обе ноги.

В XVI веке Леонардо да Винчи старается уже серьезно подойти к этому вопросу и пытается математически рассчитать аппарат, подобный птичьим крыльям.

Подобные попытки знает и русская история. Приблизительно в то же время, при царе Иоанне Грозном, о такой попытке рассказывает «Сказание о смерде Никитке, холопе боярского сына Лупатова». Этот Никитка построил машину и собирался «лететь на ней к Богу». На основании этой истории в Советском Союзе в 30-х годах был поставлен фильм. Между прочим, это был один из первых советских фильмов, попавших к нам в Югославию. Помню, Никитка, надев крылья, прыгал с колокольни. К Богу он не полетел, но благополучно «приземлился». Несмотря на удачную

первую пробу, «выдумщик Никитка» не сносил головы. Как говорит сказание:

«Человек не птица, крылья не имат... аще же приставит крылья деревянные, противу естества творит. То не Божье дело, а от нечистой силы. За сие дружество с нечистой силой отрубить ему, выдумщику, голову, тело окаянного пса смердящего бросить свиньям на съедение, а выдумку сию, аки дьявольской помощью снаряженную, после Божественной Литургии, огнем сжечь».

Другой «холоп Емельян Иванов», при Петре Великом, тоже пытался неудачно летать и за это «был бит батогами смертным боем».

В 1729 году был совершен, по сохранившимся свидетельствам, первый якобы удачный полет кузнеца из села Ключи, близ Рыжска. Как говорит сказание:

«Сделав крылья из проволоки, надевал их, как рукава, и по приличию на ноги тоже, как хвост, а на голову как шапку из длинных мягких крыльев. Летал мало и спустился на крышу церкви. А поп крылья сжег, а самого кузнеца проклял».

В 1754 году М.В. Ломоносов построил модель вертолета, скорее игрушку с пружинным заводом, которая летала.

Я привожу примеры главным образом из русского прошлого; конечно, из истории Западной Европы их можно привести гораздо больше, причем достигших, может быть, благодаря более высокому культурному уровню лучших результатов.

Изобретение и быстрое развитие в XIX веке паровой машины привело к попыткам создания самолетов с паровым двигателем. В России в 1860-х годах морской офицер (в будущем контр-адмирал) А.Ф. Можайский начал работу в этой области. В 1881 году его проект на постройку самолета с паровым двигателем был одобрен. В 1885 году его аппарат был построен, но при

взлете потерпел аварию. Подобно этому кончались попытки и в Англии и Франции. Паровые машины оказались слишком тяжелыми для таких целей.

Быстрое усовершенствование в конце прошлого столетия более легких двигателей внутреннего сгорания и их применение в воздухоплавании сдвинули это дело с мертвой точки.

Как известно, братья Райт, Уилбе и Орвилл (хозяева велосипедной мастерской), были первыми, которые на планер их конструкции поставили двигатель внутреннего сгорания, работавший на керосине. 17 декабря 1903 года они совершили первый полет, продолжавшийся 59 секунд. Свои пробные полеты они совершали втайне и, постепенно совершенствуя свой самолет, добились лучших результатов.

В 1908 году братья Райт продали свой патент за 300 тысяч долларов Франции, и, таким образом, она стала центром развития воздухоплавания. 25 июля 1909 года француз Л. Блерио на самолете своей конструкции совершил свой известный полет через Ла-Манш.

Русская мысль, русский талант и мужество не остались в стороне при осуществлении этого величайшего достижения нашего столетия и внесли свою крупную долю в дело завоевания воздуха. Уже в 1910 году в списках пилотов-авиаторов появляются русские имена. Нужно признать, что Франция, бывшая в то время нашей союзницей, нам в этом помогла. Во Францию для ознакомления с этим делом были посланы русские летчики. Первыми были Н.Е. Попов, М.Н. Ефимов, С. Уточкин, В.А. Лебедев.

Н.Е. Попов уже во Франции завоевал популярность своим полетом над Средиземным морем в начале 1910 года, когда он в присутствии многотысячной толпы поднялся с ипподрома в Каннах, совершил полет над морем, облетел острова и возвратился на ипподром под восторженные крики публики. Среди зрителей была

Великая княгиня Анастасия Михайловна, познакомившаяся с Поповым и оценившая его. После полета между ними произошел такой разговор.

- Можно ли так рисковать? - сказала Великая княгиня Анастасия Михайловна. - У нас, русских, так мало еще летчиков. Рискуя так, долго ли до беды!

- Если со мной что-нибудь случится, - с улыбкой, полусмешно, ответил Попов, - то я хочу верить, что ваше императорское высочество позаботится обо мне.

- Обещаю вам это, - последовал ответ.

Разговор оказался пророческим, и Великая княгиня Анастасия Михайловна в скором времени сдержала свое слово. Через месяц после этого в Петербурге (май 1910 года) была устроена «авиационная неделя»; в ней участвовали и пять лучших иностранных летчиков. Первое место по продолжительности (2 часа 4 минуты) и высоте (600 метров) полета занял летчик Н.Е. Попов. В те дни он стал героем всей России, его повсюду встречали овацциями и носили на руках. После отдыха от напряженных состязаний Попов в двадцатых числах мая возобновил свои полеты в Еятчине. В один из майских дней его аппарат неожиданно упал как подстреленный. Под грудой обломков нашли изуродованное тело Попова. Великая княгиня Анастасия Михайловна не забыла своего обещания - было сделано все возможное. Жизнь ему спасли, но он остался на всю жизнь калекой. Так Россия потеряла одного из своих первых лучших летчиков.

Интересна также история и второго летчика, оказавшегося во Франции, М.Н. Ефимова. Он начал свою карьеру простым слесарем, потом стал автомобильным гонщиком, прославился на этом поприще и был послан Одесским аэроклубом во Францию, чтобы выучиться летать, купить там аэроплан и привезти его в Россию. Не зная ни слова по-французски и объясняясь исключительно жестами, он быстро постиг технику

летания, поражая французов своими успехами. Он уже там создал себе имя, установив два рекорда по высоте и дальности полета. Вернувшись в Россию, он был назначен главным инструктором Севастопольской авиационной школы.

Кончил он печально: во время революции примкнул к большевикам и был в 1920 году расстрелян белыми.

Третий из оказавшихся во Франции – С. Уточкин, спортсмен-любитель, «купеческий сын», – много сделал для пропаганды и популяризации авиации в России. Он был одним из наиболее известных и любимых летчиков России. Между прочим, с ним летали Куприн и знаменитый борец Заикин. Его знали и в Европе, где он прославился своими полетами над Сахарой.

Авиационным делом заинтересовалась и армия. Авиации в рядах войск отводится определенное место, создаются авиационные военные школы. Уже весной 1910 года оканчивают курсы воздухоплавания первые военные летчики: капитан Мациевич, капитан Ульянин, лейтенант Пиотровский, капитан Зеленский, поручики Комаров, Руднев и Горшков.

В это время председателем Совета министров был Петр Аркадьевич Столыпин. Интересуясь всем, что касается блага России, он заинтересовался и вопросом авиации. Будучи исключительно храбрым человеком (а тогда для этого нужно было быть таким), чтобы понять и оценить это новшество, он 22 сентября 1910 года с капитаном Мациевичем, уже показавшим себя выдающимся летчиком, совершил полет на его аэроплане. Столыпин был первый в мире государственный деятель, который отважился летать на самолете.

Через два дня после этого в Петербурге состоялся первый Всероссийский праздник воздухоплавания. Это был чисто русский праздник, в нем принимали участие только русские летчики, искусством которых

любовалась многотысячная восторженная толпа. Праздник был омрачен гибелью капитана Мациевича. В аппарате, на котором еще два дня тому назад летал с ним Столыпин, оказался какой-то дефект. Потом на месте, где был найден труп капитана Мациевича, была сооружена гранитная плита и на ней надпись: «На сем месте пал жертвой долга 24 сентября 1910 года, совершая полет, корпуса корабельных инженеров флота капитан Лев Макарович Мациевич».

Это был первый памятник на славном пути русской авиации. Начиная с 1910 года русская авиация начала делать большие успехи. Уже в конце года летчик Васильев делает перелет Елизаветполь- Тифлис. В 1911 году происходит состязание Петербург - Москва. Победил летчик А. Васильев, который совершил этот полет до конца, т. е. прилетел в Москву. Остальные восемь участников из-за поломок и аварий выбыли из состязания. К счастью, все обошлось без очень тяжелых увечий.

Эти самолеты пролетали над нашим городом, где я жил мальчишкой, и я помню бурные переживания населения, связанные с этим событием.

Летом 1912 года лейтенантом Дыбовским и штабс-капитаном Андреади был совершен знаменитый в то время перелет из Севастополя в Петербург. В том же году летчик Абрамович с пассажиром совершил нашумевший полет Берлин - Петербург.

Начиная с конца 1910 года появились первые аэропланы отечественного производства, конструкции инженера Я.М. Гаккеля, И.И. Сикорского, Ф.Н. Былинкина, позднее Д.П. Григоровича, В.А. Слюсарева, И.И. Стегнау.

13 мая 1913 года в Петербурге четырехмоторный аэроплан И.И. Сикорского «Русский витязь» совершил свой первый полет и этим положил начало тяжелой авиации всего мира.

Игорь Иванович Сикорский (1889–1972), один из наиболее талантливых русских авиаконструкторов того времени, был первый русским, получившим мировую известность. Он собирался быть моряком, но, окончив три класса (общих) Морского кадетского корпуса в Петербурге, он его оставил и поступил в Киевский политехнический институт, убедившись, что его призвание в другой области – в аэродинамике. Для пополнения знаний в авиации он ездит в Париж и одновременно строит у отца в саду аппарат, способный летать (сначала геликоптер, а потом самолет). Первый самолет (1910 год) не смог оторваться от земли. Многие смеялись над молодым изобретателем: ему тогда было только 21 год. Второй его самолет поднялся, но продержался в воздухе только восемь минут. Только пятый вариант, построенный в 1911 году, поднялся уже на высоту более 1000 футов, и полет продолжался более часа. В сентябре того же года Сикорский был приглашен участвовать со своим самолетом в военных маневрах около Киева. Как уже отличившийся авиаконструктор, он там был представлен государю. Как память об этом государь пожаловал ему золотые часы с орлом. (Из «Воспоминаний» И.И. Сикорского.) Весной 1912 года Сикорский переезжает в Петербург и там получает предложение (и это в 23 года!) занять место главного конструктора авиационного отдела Русско-Балтийского завода, одного из самых больших заводов в России^[6].

Сикорскому первому в мире пришла идея многомоторного аэроплана, и на ее осуществлении он в дальнейшем сосредоточил свои силы. Первый полет первого четырехмоторного самолета, как я уже упомянул, был совершен в мае 1913 года. На своем втором самолете («Илья Муромец») Сикорский и три его спутника (июнь 1914 года) уже совершили перелет

Петербург – Киев (по прямой линии больше 1200 километров). У них на самолете по дороге был пожар, который они потушили. Они заблудились и чуть не потерпели крушение. Прилетев в Киев, они узнали, что в Сараеве были убиты эрцгерцог ФранцФердинанд и его жена.

Началась Первая мировая война, и Сикорский стал строить самолеты для армии. Его самолеты, построенные в начале войны, не имели себе равных – они поднимали до 800 килограммов бомб, были вооружены 3–7 пулеметами и имели экипаж 8 человек. К слову сказать, Франция подобные самолеты начала строить только в 1916 году.

Если Сикорский внес новое в мировую авиацию как конструктор, то гордость русской авиации – летчик Нестеров, со своей стороны, внес совсем новые возможности для пилотажа. Капитан Петр Николаевич Нестеров первый в мире выполнил на самолете замкнутую кривую в вертикальной плоскости, так называемую «мертвую петлю», названную петлей Нестерова. Это событие произошло на Киевском аэродроме, в присутствии пораженных многочисленных зрителей, и было точно запротоколировано.

Капитан Нестеров (1887–1914) окончил Нижегородский кадетский корпус, потом Михайловское артиллерийское училище и в 1912 году Петербургскую офицерскую воздухоплавательную школу.

Петля Нестерова, открывшая широкие горизонты в деле пилотирования, была им сделана на русском самолете, производства Московского авиационного завода «Дукс», с мотором «Гном», 80 лошадиных сил. До этого в представлении летчиков существовали «критические углы смерти», после перехода которых самолет не мог быть выправлен и обрекался на гибель. Эту легенду Нестеров своей «мертвой петлей» разрушил, доказав, что опытный пилот может

выправить самолет из любого положения, если высота для этого достаточна.

Первенство русских обыкновенно Европой оспаривается, – так было с Яблочковым, Поповым, Менделеевым, так было и с Нестеровым: Европа пыталась приписать первенство выполнения «мертвой петли» знаменитому французскому летчику Пегу. Но он оказался честным и сам опроверг это. Приглашенный в Москву и читая там доклад о своих необычайных полетах, Пегу увидел Нестерова, сидящего в первом ряду. Он прервал свой доклад, пригласил Нестерова на эстраду, обнял и поздравил его как первого в мире летчика, сделавшего «мертвую петлю».

Здесь интересно отметить, что возможность «мертвой петли» была предсказана еще в 1891 году нашим русским ученым профессором Николаем Егоровичем Жуковским (1847–1921) в его работе «О динамике полета птиц». Профессора Жуковского заслуженно называют «отцом русской авиации». В 1902 году в Московском университете им была сооружена одна из первых в мире так называемая аэродинамическая труба, что было началом лабораторного изучения полетов моделей летающих аппаратов.

В 1904 году Жуковским был открыт закон, определяющий подъемную силу крыла самолета, в 1910 году он определил наивыгоднейшие профили лопастей и винта самолета, в 1912 году дал вихревую теорию винта самолета и т. д. Заслуга Н.Е. Жуковского и его ассистента и сотрудника, академика С.А. Чаплыгина, в том, что они поставили постройку самолетов в России на научную основу. Раньше самолеты строились (не только в России, но и в Европе и Америке) самими авиаторами или под их руководством, полюбительски, на основе их личной практики, что вело к частым авариям.

Говоря об аэронавтике в России тех времен, необходимо вспомнить также и Константина Эдуардовича Циолковского (1859–1935) – пионера теперешних реактивных самолетов, заглянувшего еще в прошлом веке далеко вперед в этой области. Мысли о применении принципа реактивного движения для летающих машин им высказывались уже в его статьях 1883 года, а в своей статье «Исследование мировых пространств реактивными приборами» (1903) Циолковский развил теорию полета ракеты с учетом изменения ее массы в процессе движения. Он также обосновал возможность применения реактивных летающих машин для межпланетных сообщений.

Первая мировая война дала резкий толчок развитию авиации, открыв широкие возможности применения самолетов в военном деле. Нашли они свое применение и на море – гидропланы конструкции Д.П. Григоровича М-5 (вооруженные пулеметом) и М-9 (вооруженные пушкой) начали строиться в 1915–1916 годах. Хотя их было мало, они были лучшими гидропланами того времени. В 1913 году инженер Н.Р. Лобанов спроектировал специальные лыжи для самолетов, позволяющие зимой взлетать и садиться на снегу. Они потом нашли себе применение, особенно на Северном фронте.

Еще до войны были произведены успешные [попытки] установить пулеметы на самолете. Но осуществить это на деле Россия до начала войны не успела. Россия вступила в войну, имея около 230 самолетов всевозможных типов и конструкций, но невооруженных, а потому совершенно не подготовленных для военных действий. Они были пригодны, в лучшем случае, только лишь для неглубокой разведки. Их нужно было спешно вооружить. Только самолеты Сикорского, постройка которых была лучше организована, довольно быстро

справились с этой задачей. Уже 15 февраля 1915 года самолет «Илья Муромец» под командой капитана Горшкова (был потом расстрелян большевиками) совершил свой первый глубокий налет на немецкую территорию, где им было сброшено 600 фунтов бомб.

Нужно признать, что с быстро растущими требованиями фронта в самолетах, неподготовленная, с только начинающей развиваться индустрией, Россия, легкомысленно пошедшая на войну, не была в силах справиться, как не справилась в отношении снарядов и другого снаряжения. Своя индустрия была способна поставлять только часть самолетов, большую же часть приходилось покупать за границей.

Во время войны Россия несла большие потери в летчиках. Помню, каждую неделю в журналах – «Огонек», «Нива» и др. – печатались фотографии офицеров, погибших за неделю и награжденных Георгиевскими крестами, и среди них часто бывали и офицеры-летчики.

Первым летчиком был капитан Нестеров, погибший 27 августа 1914 года в первом воздушном бою на русском фронте. Это была большая потеря для русского зарождающегося воздушного флота. Он был не только автор «мертвой петли», но и один из лучших и отважных летчиков России. Его полеты в 1914 году из Киева в Гатчину, из Москвы в Гатчину без спуска, его перелет Киев – Одесса во время сильнейшей бури, когда никто и думать не смел о полете, – все это были рекорды не только российских, но и европейских масштабов. И смерть его была необыкновенной, имеющей какой-то мистически-романтический смысл. Его отряд самолетов был расположен в усадьбе какого-то австрийского помещика, около городка Жолква (Галиция). Местность была ровная, удобная для взлетов и посадки. Каждое утро туда прилетал австрийский самолет и кружил над усадьбой. Когда поднимался

русский самолет, австриец улетал. Садясь в последний раз в аппарат, как рассказывали свидетели, Нестеров сказал: «Больше австриец не будет летать над нашим аэродромом». Из оружия у Нестерова был только револьвер. Чтобы сдержать свое слово, т. е. сбить противника, ему пришлось (первому в истории воздухоплавания) применить таранный удар. Тогда летчики еще не были снабжены парашютами, это тоже пришло позднее. Поэтому, уничтожив противника, он и сам погиб. Ему было всего 27 лет.

Из бумаг сбитого австрийца выяснилось, что это был барон Розенталь, владелец того имения, где был расположен отряд Нестерова. Теперь город Жолква Львовской области, вблизи которого произошел этот воздушный бой, называется в честь известного летчика город Нестеров.

Вторым наиболее прославившимся в русской военной авиации был георгиевский кавалер полковник А.А. Казаков, который, так же как и Нестеров, в воздушном бою применил таранный удар. В этом бою противник погиб, ему же посчастливилось спуститься с парашютом. Полковник Казаков, как пишет летчик генерал Баранов (Достижения русской авиации / «Часовой», № 69), «был один из замечательных русских летчиков-истребителей, сбивший несколько десятков неприятельских самолетов». Потом, во время Белой борьбы, он сражался на Северном фронте, у генерала Миллера, там он и погиб.

Первым из командиров самолетов типа «Илья Муромец» был награжден Георгиевским крестом капитан Алексей Панкратов.

Приведу как пример еще одного, мне лично известного, летчика – полковника С.К. Шебалина, который с Нестеровым окончил авиационную школу. В 1916 году, во время Луцкого прорыва австро-германского фронта, был награжден Георгиевским

крестом. Во время Белой борьбы он, как и полковник Казаков, сражался на Севере у генерала Миллера. Когда борьба с большевиками там прекратилась, он пробрался на Юг, к генералу Врангелю. Там, в Таврии, летом 1920 года, во время разгрома, был награжден орденом Николая Чудотворца. Будучи большим специалистом в своей области, он был потом принят в Югославянскую военную авиацию и перед Второй мировой войной занимал должность помощника командующего Югославянской военной авиацией.

Эту маленькую статью на большую тему надеюсь, если будут силы, развить более обстоятельной статьей о русской авиации в Первую мировую войну и в Белом движении.

В. Корн Воззвание

ВСЕРОССИЙСКИЙ АЭРОКЛУБ

основан 16 января 1908 г. Устав утвержден министром внутренних дел 27 июня того же года

Государь Император, в 31-й день декабря минувшего года, на всеподданнейшем докладе министра внутренних дел, по ходатайству Совета клуба о разрешении всероссийского сбора пожертвований на образование особого капитала для создания воздушного флота, Всемилостивейше начертать соизволил:

«Соглашаюсь с удовольствием и желаю успехов отечественному воздухоплаванию».

Положение о хранении и расходовании сего капитала утверждено министром внутренних дел.

Объявляя о сем во всеобщее сведение, Совет Всероссийского аэроклуба приглашает всех, сочувствующих отечественному воздухоплаванию, внести свою лепту, не стесняясь ее размером и помня, что из копеек составляются рубли. По уставу клуба, все его воздухоплавательные средства в военное время переходят в распоряжение государства для обороны страны. На пожертвованные суммы будут приобретены и построены воздушные шары, управляемые воздушные корабли, аэропланы и другие летательные аппараты, тяжелейшие воздуха.

Всероссийский аэроклуб имеет целью содействовать развитию воздухоплавания в России. Отечество наше, ввиду его громадного протяжения и сравнительно малого развития путей сообщения, представляет особо благоприятные условия для воздухоплавания и может извлечь из него неисчислимыя выгоды. Между тем в то время, когда в иностранных государствах частные люди, понимая громадное значение воздухоплавания не только для военных, но и для общегосударственных целей, неудержимо идут вперед в деле покорения человеку воздушного океана - не щадя денег и трудов, Россия до сего времени не имеет ни одного управляемого воздушного корабля для обслуживания государства в мирное время. Размер денежных затрат не останавливает наших соседей в этом великом деле, которому принадлежит будущее всего мира. Довольно указать Германию, где в несколько дней частные лица, после гибели знаменитого воздушного корабля графа Цеппелина, собрали миллионы рублей на создание национального воздушного флота. Французская же национальная воздухоплавательная лига, основанная только летом прошлого года, имеет уже годовой бюджет около полумиллиона франков. Такая же сумма уплачена известному Райту за его французский патент.

Вот почему Всероссийский аэроклуб решил обратиться к чувству народного самолюбия и любви к родине всего населения России в деле создания русского воздушного флота, твердо веря, что в этом новом деле мы, с Божьей помощью, быстрыми шагами догоним другие народы...

В. Найденов

Машины будут летать не на бумаге

Аэроплан в сравнении с управляемым аэростатом имеет следующие преимущества: меньшие размеры, меньший вес, отсюда его дешевизна по сравнению с управляемым аэростатом, постоянная готовность к действию, не сопряженная ни с какими подготовительными действиями, в то время как управляемый аэростат должен быть заблаговременно наполнен водородом: эксплуатация аэроплана обходится дешевле, чем управляемого аэростата (дорого наполнение аэростата водородом).

Эти ценные свойства аэроплана заставляют желать скорейшего их применения для практической службы в военном деле, но невозможность пока подниматься на высоты до 1000 метров (в будущем это, по всему вероятно, будет достигнуто), большие скорости, с которыми аэроплан должен двигаться на больших высотах, мешающие производству рекогносцировок, невозможность пока бросать какие-либо грузы с аэроплана и отсутствие пока на них авторегулирования равновесия заставляют пока предпочесть им более громоздкое, более ценное средство – это управляемые аэростаты.

У нас в России по управляемым аэростатам кое-что уже делается, по аэропланам пока ничего не слышно, хотя есть лица, занимающиеся теоретическими изысканиями по этой части, составляющие проекты и берущие привилегии на свои изобретения. Но эти теоретические изобретения остаются только мертвой буквой на бумаге. Здесь необходимо практическое осуществление аппаратов, их всестороннее испытание, которое лучше всего может быть критиком данного

изобретения. Конечно, опыты эти требуют расходов, и за этими расходами все изобретатели обращаются к правительству, которое, конечно, не в состоянии удовлетворить всех, да и не все заслуживают такого удовлетворения.

Наши изобретатели по части летательных машин обыкновенно страдают тем недостатком, что почти совершенно незнакомы с тем, что делается и что уже сделано у других, оправданием этому служит отсутствие литературы у нас по этому предмету.

Развитию авиации у нас в России нужно помочь; этому могут помочь правильно и рационально организованные аэроклубы, специальная литература по этому предмету, организованные конкурсы, поощрение некоторых отраслей техники, приложимых в воздухоплавании, популярные и научные лекции, служащие – первые для широкого популяризации воздухоплавания, а вторые – фундаментом будущих работ по воздухоплаванию лиц, желающих посвятить себе этом делу.

Будем надеяться, что и у нас в России в скором времени летательные машины будут летать не на бумаге только, а по воздуху, и мы в Петербурге будем видеть такие же полеты, какими французы любят в Иссиле-Мулино и окрестностях Ле-Манса.

5 октября 1908 г.

Санкт-Петербург

Рекорды авиации в Европе

Продолжительность полета

1906 г. 12 ноября. Сантос Дюмон – 21,2 сек.
1907 г. 26 октября. Анри Фарман – 52,6 сек.
1908 г. 31 декабря. Уилбер Райт – 2 ч. 20 мин.
23,2 сек.
1909 г. 3 ноября. Анри Фарман – 4 ч. 17 мин.
53,4 сек.
1910 г. 18 декабря. Анри Фарман – 8 ч. 12 мин.
47,4 сек.

Пройденное расстояние без спуска

1906 г. 12 ноября. Сантос Дюмон – 0,220 км
1907 г. 26 октября. Анри Фарман – 0,770 км
1908 г. 31 декабря. Уилбер Райт – 124,700 км
1909 г. 3 ноября. Анри Фарман – 234,212 км
1910 г. 30 декабря. Табюто – 582,745 км

Скорость

1906 г. 12 ноября. Сантос Дюмон – 41,292 км в час
1907 г. 26 октября. Анри Фарман – 52,7 км в час
1909 г. 28 августа. Луи Блерио – 76,955 км в час
1910 г. 29 октября. Леблан – 115,300 км в час

Высота

1906 г. 23 октября. Сантос Дюмон – 5 м

1907 г. 19 октября. Эно Пельтри - 6 м

1908 г. 18 декабря. Уилбер Райт - 115 м

1909 г. 1 декабря. Латам - 475 м

1910 г. 26 декабря. Гоксей - 3474 м

Гене-Вронский **Нашему «воздухоплавателю»** **только второй год**

Как знать, что будет в этой области в 1995 году? Мы этого не увидим и не узнаем, но «Воздухоплаватель» доживет до этого времени и, быть может, улыбнется запыленной библиотечной улыбкой, порадуетя вместо нас прогрессу воздухоплавания и его завоеваниям...

Вот что вдохновляет нас на нашу нелегкую непрерывную работу. Мы твердым шагом совершаем свой завоевательно-научный поход, согласно пророчества Н.В. Гоголя:

«И говорит покрытый железом Рим, потрясая блестящим лесом копий: «Я постигнул тайну жизни человека. Низко спокойствие для человека: оно уничтожает его в самом себе. Мал для души размер искусств и наслаждений. Наслаждение в гигантском желании. Презренна жизнь народов и человека без громких подвигов. Славы, славы жаждай, человек! В порыве нерассказанного веселия, оглушенный звуком железа, несись на сомкнутых щитах бранноносных легионов! Слышишь ли, как твое имя замирает страхом на устах племен, живущих на краю мира? Все, что ни объемлет взор твой, наполняй своим именем. Стремись вечно: нет границ миру – нет границ и желанию. Дикий и суровый, далее и далее захватывай мир, – ты завоюешь наконец небо...»

Да, воздушная стихия должна быть покорена нами!

В. Корн Русский аэроклуб

В России до настоящего времени не существует «частного» воздухоплавания. Между тем за границей прогресс воздухоплавательного дела обуславливается отчасти заинтересованностью в нем частных лиц.

Каждый день приносит нам какие-либо известия о новых и новых опытах в деле управляемого воздухоплавания, о дальнейших успехах в этой области. Французские, английские, швейцарские, американские и многие другие аэроклубы, немецкие ферейны, итальянские общества организуют состязания, принимают все меры для дальнейшего развития и усовершенствования воздухоплавания в научных, военных, спортивных целях. А у нас?!

Чем объяснить, что у нас дело стоит на той же точке развития, на которой находилось во Франции во времена братьев Монгольфье? Неужели русский гений находится в данном отношении в таком зачаточном состоянии, что не способен не только создать что-либо свое в этой области, но хотя бы немного, в самой слабой степени, подтянуться к Европе или, вернее, ко всему культурному миру? Не думаю, чтобы на нас лежала такая своеобразная «печать проклятья». Очевидно, что обстоятельства, препятствующие насаждению у нас «частного» воздухоплавательного дела, заключаются в причинах внешних, не зависящих ни от отсутствия у нас, как некоторые думают, любви к спорту, ни от наличности отдельных изобретателей.

Что у нас спорт более или менее развит, видно из того, что в последнее время всякого рода клубы растут как грибы. Правда, при основании большинства из них «умысел другой тут был», имеющий слабое отношение к

спорту и заключающийся в азартной картежной игре, но несомненно также и то, что за отсутствием других, более приличных клубов спортсмены находят себе в них если не пищу, то хотя приют и место единения.

Что касается русских изобретателей, то могу вскользь указать на г-на Костовича, который, будучи поглощен идеей управляемого воздухоплавания, лет двадцать пять тому назад, когда вопрос о дирижаблях еще почти не поднимался и на Западе, разработал соответствующий проект. Изобретателем было истрачено, как говорят, около 200 тысяч рублей на изготовление аппарата и возведение соответствующих построек на Охте, где шар, в недоконченном за недостатком средств виде, лежит и по сей день. Могу еще указать на чиновника Министерства внутренних дел Сверчкова, поручика Александро-Невского полка Покровского, штабс-капитана воздухоплавательного парка Шабского, занятых разработкой той же идеи. В Главное инженерное управление в настоящее время в изобилии поступают проекты летательных управляемых аппаратов; не касаюсь их качеств, но вывожу из этого факт несомненной наличности людей, занятых данной идеей, посвящающих себя ее разработке и тратящих на осуществление ее свои средства. Но один в поле не воин!

Причина нашей воздухоплавательной первобытности заключается, как мне кажется, в том, что у нас нет учреждения, которое поставило бы себе задачу популяризировать идеи воздухоплавания как спорта, которое приспособило бы этот спорт к нашему обществу, заинтересовало его и этим способствовало выяснению более или менее определенного числа лиц, готовых поработать в данной области.

До сих пор в области поощрения частного воздухоплавания у нас не сделано ровно ничего. Воздухоплавание сосредоточено исключительно в

области применения его в военных целях; так, у нас при Главном инженерном управлении существует воздухоплавательный отряд. Затем есть у нас учебный воздухоплавательный парк, являющийся школой русского военного воздухоплавания. Дальше мы не идем.

При этих условиях, понятно, ни о какой популяризации не может быть и речи, между тем, мне кажется, время для этого назрело.

Задумываясь над вопросом насаждения у нас воздухоплавательного спорта, я пришел к заключению, что нам необходимо организовать аэроклуб, общество, состоящее из ученых, специалистов и любителей воздухоплавания, которое взяло бы в свои руки настоящее дело и занялось разработкой его как в техническом, так и в спортивном отношении.

К уверенности в правильности моей мысли я пришел не только при ознакомлении с делом общественного участия в данной сфере за границей, где аэроклубы сыграли весьма значительную роль в деле развития и усовершенствования воздухоплавания, но и при ближайшем знакомстве с взглядами, высказанными по данному вопросу столь компетентными лицами, как командир учебного воздухоплавательного парка генерал А.М. Кованько и начальник воздухоплавательного отдела Главного инженерного управления полковник В.А. Семковский, в лице коих моя мысль встретила полную поддержку и живейшее сочувствие.

Названные лица твердо убеждены как в своевременности, так и в необходимости привлечения общества к делу воздухоплавания, в виде насаждения у нас воздухоплавательного спорта, ибо только совместная работа людей науки и людей жизни может дать те блестящие результаты, которые в данной области достигнуты за границей, - в единении сила.

В целях осуществления своей идеи - организации русского аэроклуба - я обратился к главнейшим из европейских и американских аэроклубов с просьбой сообщить мне их уставы и отчеты о деятельности, чтобы по изучении их выработать свой проект, отвечающий условиям русской жизни.

Однако прежде чем приступить к этой работе, мне кажется, было бы весьма полезно выяснить, понятно приблизительно, число лиц как в Петербурге, так и вне его^[7], интересующихся данным делом как спортом, в целях ознакомления их как с будущим проектом устава, так и с постановкой самого дела, в зависимости от приблизительного числа будущих членов.

Ввиду этого я был бы крайне благодарен тем из интересующихся воздухоплаванием как спортом или как наукой лиц, которые были бы любезны сообщить мне письменно свои адреса по следующему адресу: Петербург, Адмиралтейская набережная, 8, В. Корну.

Твердо убежден, что Вы, как редактор^[8] и основатель единственного в России воздухоплавательного журнала^[9], посодействуете мне осуществить мою идею, напечатать эти строки в уважаемом журнале «Воздухоплаватель».

Воздухоплаватель. 1907. № 12.

Письмо в редакцию

Многоуважаемый господин редактор!

Покорнейше прошу передать от меня гг. учредителям русского аэроклуба мои приветствия и выражения надежды как в осуществлении самой идеи русского аэроклуба, так и в проведении в жизнь поставленных аэроклубом задач. В особенности мне было приятно узнать из «Воздухоплавателя» № 2, 1908 г., что в основу аэроклуба ставятся не только спортивные цели, но и научные, и военные, что одной из первых задач поставлено: «содействовать развитию научных знаний...» и далее – «оказывать содействие физическим, метеорологическим и астрономическим изысканиям и опытам в области аэронавтики». Также и остальные пункты проекта заслуживают только пожелания их выполнения.

Находясь временно на службе здесь, в Пруссии, старшим ассистентом Королевской воздухоплавательной обсерватории в Линденберге, но оставаясь русским, я приветствую зарождение на Руси Всероссийского общества воздухоплавателей, так необходимого для процветания воздухоплавания.

Н. Каменщиков, старший ассистент

Королевской воздухоплавательной

обсерватории в Линденберге.

Аинденберг

15/3 1908 г.

Н. Аьяков **Первому пилоту**

Когда за границей
В воздушную высь
Свободною птицей
Пилоты неслись,

Был русским неведом
Воздушный простор,
За ними лишь следом
Стремился наш взор.

Но зависти чувство
Недолго жило,
Полетов искусство
И нас увлекло.

И опытность с дикой
Стихией в борьбе
Мы жертвой великой
Добыли себе...

Геройство, отвага
Судьбой нам даны
Для общего блага,
Для блага страны.

Ефимов наш первый
Пилот-генерал,
Железные нервы
Господь ему дал.

Пилотов исправных
Найдете везде,

Но нет ему равных
Покуда нигде.

Искусству полетов
Он стал обучать,
Чтоб славных пилотов
Отечеству дать.

Пройдут суеверья
Минувших веков,
И вырастут перья
У наших птенцов,

И духом воспрянет
Родная страна,
И, может быть, станет
Ненужной война.

Все счастливы будут
В насущном труде,
И люди забудут
О вечной вражде...

*Иллюстрированный авиационный
журнал. 1910. № 5. 19 декабря.*

Н. Баруздин

Главнейшие недостатки аэропланов

1) Недостаточная устойчивость в воздухе; при всяком случайном наклоне аэроплан может легко потерять равновесие, опрокинуться и свалиться вниз. Во избежание этого воздухоплаватель должен крайне внимательно следить за положением летящего аппарата и работою его двигательного механизма и надлежащими поворотами рулей или сгибанием опорных плоскостей (у Райта), тотчас же устранять всякие вредные наклоны. Он должен помнить, что при малейшем недосмотре или неверном повороте какого-нибудь рычага легко может произойти катастрофа.

По словам Фармана и Делагранжа, они на первых порах, продержавшись в воздухе всего каких-нибудь 5–8 минут, спешили прекращать полет только потому, что благодаря непрерывному и чрезмерному нервному напряжению доходили до полнейшего изнеможения.

Для летания на теперешнем аэроплане необходимы: немалая физическая сила, очень крепкие нервы, большая смелость, хладнокровие, ловкость и опытность – качества, приобретаемые долгими опытами и упражнениями; словом, на фармановском аэроплане пока может летать только Фарман, на райтовском – только Райты.

2) Вторым недостатком является недостаточно прочное устройство приборов. Так как малейшая порча какой-либо части аэроплана влечет, в большинстве случаев, падение аппарата на землю, то к конструкции его следует относиться с большой требовательностью и строгостью. Катастрофы с Орвиллом Райтом, Блерио и др. показывают, какой результат может быть вследствие самого незаметного недостатка в

аэроплане. Хотя Уилбер Райт и уверяет, что его аэроплан обладает свойством при какой бы то ни было ломке плавно спуститься, а не упасть на землю, но я приписываю это свойство не аэроплану, а ловкости самого авиатора, который в смысле управления своим аппаратом достиг в полном смысле слова совершенства. В середине декабря во время одного из полетов в Ле-Мансе внезапно лопнула приводная цепь одного из пропеллеров, который перестал работать. Вместо того чтобы стать стоймя и перевернуться в воздухе, как предсказывалось многими критиками, аэроплан спустился на землю с величайшей плавностью, так что никто из присутствующих и не подозревал, что случилась поломка. Цепь давно уже нуждалась в замене, ибо была истерта от усиленного употребления, но Райт не торопился ее заменить, зная свойство своего аэроплана. Недаром он уверил министра г. Барту, что на его аэроплане он находится в меньшей опасности, чем на железных дорогах.

3) Третий недостаток аэропланов - их бешеная, неизбежная скорость полета, достигающая 60-70 в. в час. Теперешние авиаторы, стремящиеся развивать ценою огромных затрат сил все большую и большую быстроту полета (мечтают до 150-200 в. в час), идут по ложному пути. Такая скорость будет весьма уместной, если аэроплан, по желанию, мог бы развивать и значительно меньшую скорость, но при теперешних системах уменьшение скорости влечет за собою неизбежный спуск вниз.

4) Четвертым их недостатком, который можно считать, однако, лишь при условии применения аэроплана к специальным целям, следует признать невозможность подняться выше 120 метров.

Наряду с этими недостатками аэроплан обладает зато и весьма важными достоинствами: он представляет из себя прибор, способный сам развивать

подъемную силу, большую силы тяжести, и пролетать расстояния, находясь в зависимости исключительно от количества взятого с собою вещества, необходимого для действия мотора; он обладает незначительными размерами, небольшим весом и постоянно готов к действию без каких-либо продолжительных приготовлений и снаряжений. Он <...> стоит весьма недорого, и его эксплуатация (расходы на масла, газолин и проч.) также весьма незначительна.

Эти ценные свойства дают обширный круг предположений для будущей практической службы аэроплана. О значении его в военном деле речь будет впереди; здесь скажу только о возможности применить его как средство для передвижения.

Вследствие указанных мною уже недостатков аэроплана в том виде, в каком он существует в настоящее время, не может, конечно, и быть серьезного разговора о широком его практическом применении. Но недостатки его легко устранимы, так как они присущи, если можно так выразиться, не природным свойствам авиационных аппаратов, а их конструкции, и меняются в зависимости от каждой данной системы прибора.

Главный недостаток аэропланов есть, конечно, их неустойчивость в воздухе, и, без сомнения, тогда только аэроплан будет годен не только для спорта, но и для практических целей, когда он будет устроен так, чтобы равновесие во время полета поддерживалось бы само собою, автоматически. Но в устройстве такого аэроплана нет ничего невероятного; если взять первые модели аэропланов, в которых устойчивость поддерживалась исключительно ловкостью авиатора, и проследить постепенно изобретаемые и приспособляемые стабилизаторы, вертикальные, горизонтальные рули и прочие принимаемые меры для сохранения устойчивости, то станет ясным, какой прогресс достигнут в этом отношении человеком, и нет

никакого сомнения, что в этом самом ближайшем будущем будет изобретен аппарат, который будет автоматически реагировать на случайные боковые давления и автоматически балансировать при виражах (поворотах).

Что касается до второго недостатка (недостаточной прочности устройства), то он со временем, безусловно, устранится; помимо постепенного технического усовершенствования материалов, из которых строятся аэропланы, практика опытов покажет, какие части подвергаются порче и ломке во время полета, и аэропланы будут строиться, имея такие части в двойном, против действительной надобности, количестве.

Относительно третьего недостатка, чрезмерной быстроты полета, виноваты главным образом сами авиаторы, стремящиеся на свои аэропланы ставить огромной силы двигатели для достижения больших скоростей. Отчасти это, конечно, объясняется желанием «побить рекорд» и установить самый длинный путь, пройденный аппаратом тяжелее воздуха. Впрочем, господу Райты, как я уже говорил, явились первыми противниками такой тенденции, и в настоящее время уже от многих изобретателей слышно, что найдена возможность в значительной степени уменьшить быстроту полета аэропланов.

Таким образом, все недостатки авиационных аппаратов лежат в их конструкции и могут быть легко устранимы. Судя по тому колоссальному быстрому темпу, с которым прогрессирует динамическое воздухоплавание за последнее время, можно с уверенностью сказать, что устранение этих недостатков не за горами.

Варшава, 1909

«Завоевание воздушной стихии»

Хроника

Сообщают, что русский инженер Заковенко, живущий в Брюсселе, изобрел аэронер, названный им «Зако», могущий поднять до 20 пассажиров и летать по городу.

* * *

21 апреля в Михайловском манеже открывается Международная выставка новейших изобретений имени Его Императорского Высочества наследника Цесаревича и Великого князя Алексея Николаевича.

Самым интересным отделом обещает быть воздухоплавательный отдел, устраиваемый выставочной комиссией Всероссийского аэроклуба. Много экспонатов ожидается из-за границы. Между прочими предполагается выставить аэропланы Райта, Фармана, Ванимана и др. Русский инженер Ткаченко, проживающий в Нью-Йорке, прислал интересную модель ветрохода, которая будет демонстрироваться в ходу.

Учебный воздухоплавательный парк принимает живейшее участие в устройстве этого отдела и выставит модели летательных аппаратов, части снаряжения воздушных шаров, разного рода измерительные приборы, а также большое количество снимков, изображающих полеты как управляемых аэростатов, так и различного рода летательных аппаратов тяжелее воздуха.

На выставке предполагается устроить ряд популярных лекций по воздухоплаванию, сопровождаемых кинематографическими

изображениями полетов всех до сих пор летавших аппаратов и воздушных кораблей. В случае благоприятной погоды предполагается устроить конкурс летающих моделей аэропланов. Выставка протянется до 10 июня. На призы комитетом выставки отпущена солидная сумма.

* * *

В 1881 году капитан 1-го ранга А.Ф. Можайский взял привилегию на свой аэроплан. Этот аэроплан имел 4000 квадратных футов (372 квадратных метра) поддерживающей поверхности, которая составляла угол с направлением движения в 6 градусов. Вес всей системы был подсчитан в 57 пудов. В гондоле, подвешенной под аэропланом, помещался легкий паровой двигатель в 30 лошадиных сил, который приводил в движение три винта, расположенных в передней части аэроплана. Сзади аэроплана расположен вертикальный руль.

А.Ф. Можайский в расчет клал соображение, что при угле в 6 градусов отношение вертикальной составляющей к горизонтальной всего сопротивления поддерживающей поверхности будет 9,6; поэтому, найдя горизонтальное сопротивление своего аэроплана равным 6 пудам, принял поддерживающую силу аэроплана равной $6 \times 9,6 = 57,6$ пуда. В 1884-1885 годах аэроплан был выстроен на военном поле в Красном Селе. При взлете аэроплан накренился набок и поломал поддерживающие поверхности, на этом и окончились опыты А.Ф. Можайского, тогда уже адмирала в отставке.

Воздухоплаватель. 1909. № 1, 3-4.

М. Клемантель

Управляемые аэростаты и война

Прогресс, достигнутый в последние два года воздухоплаванием, является необычайным, и в первый раз действительность превзошла ожидания.

В 1904 году Уилбер Райт говорил своему брату, что люди не полетят ранее 50 лет, и два года после того он летал сам. Точно так же в 1901 году английский романист Уэллс, известный своей богатой фантазией, писал: «Между лицами, знакомыми с трудами Ланглея, Лилиенталя, Пильчера, Максима и Шанюта, мало таких, которые не уверены, что много раньше 2000 года и, весьма возможно, даже ранее 1950 года аэроплан выйдет и, после того как совершит полет, спустится здоров и невредим в месте своего отправления».

Уэллс имел только время взять перо и написать новый роман «Война в воздухе».

Романист в этом случае чересчур прав: как только мы начали побеждать воздух, мы уже ищем возможность применить к военному делу это новое изобретение – настолько серьезной является необходимость быть сильным на войне.

Между тем мирные последствия изобретения, облегчающие возможность сообщения между людьми, рано или поздно уничтожат это применение.

Вот почему мы присутствуем при странном явлении, что такое великое мирное изобретение является причиной испрошения нового кредита на военные надобности. Вот что пишет по поводу этого Шарль Рише, академик медицины и председатель постоянной делегации французских обществ мира:

«Будущий мир нам обещают аэропланы. Принуждены будут отступить перед громадностью

преступления и не найдется нации достаточно безумной и жестокой, чтобы напасть. Мы надеемся, что все правительства для военного воздухоплавания закажут наиболее усовершенствованные аппараты, способные издали производить опустошения. Это будет прекрасная и солидная гарантия мира».

Воздухоплаватель. 1909. № 12.

На усиление военного флота

Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования учрежден 6 февраля 1904 года в целях установления наиболее правильного использования пожертвований на военный флот, которые начали поступать со всех концов России, когда она узнала о постигшем флот несчастье под Порт-Артуром.

Комитет был учрежден под почетным председательством августейшего брата Государя Императора, Его Императорского Высочества Великого князя Михаила Александровича и под председательством Его Императорского Высочества Великого князя Александра Михайловича.

...Особым комитетом на морской флот по 6 февраля 1910 года собрано по одной копейке свыше 17 миллионов 100 тысяч рублей, на которые, благодаря хранению на текущем счету в Волжско-Камском и Московском купеческом банках,росло процентов около миллиона рублей.

На эти деньги построено 19 крейсеров и 4 подводные лодки.

Успехи искусства летать на приборах тяжелее воздуха, достигнутые в Северной Америке и во Франции братьями Райт, Блерио и др. в 1908 и в особенности в 1909 годах, когда Блерио перелетел Ла-Манш, обратили на себя внимание Великого князя Александра Михайловича и привели его к убеждению, что в ближайшем будущем летательные аппараты тяжелее воздуха будут иметь весьма важное значение в военном деле. Посему им было предложено общему собранию Особого комитета использовать оставшиеся от постройки морских судов 900 тысяч рублей на создание

воздушного флота. Делая это предложение, Великий князь исходил из того соображения, что для нарождения воздушного флота 900 тысяч рублей – большие деньги, при помощи которых создание воздушного флота может быстро подвинуться вперед, в особенности в смысле ознакомления с этим делом интересующихся им офицеров и подготовки из них летчиков, хотя бы первое время, за границей. Для построения же военного морского судна этих денег недостаточно (турбинный крейсер стоит 2,1 миллиона рублей).

С мнением председателя собрание согласилось. 6 февраля 1910 года Государь Император разрешил использовать эти деньги на создание воздушного флота.

Через месяц (в марте 1910 года) комитет послал во Францию 8 офицеров и 7 нижних чинов учиться искусству летать.

Одновременно было заказано 11 аэропланов с расчетом, что они прибудут в Россию к июню месяцу. К сожалению, они были доставлены к осени, при этом только 7. Те, кто поехал, считали себя счастливейшими из людей и благодарили Бога за удачно павший на них выбор. И они тысячу раз были правы. Хотя дело, которому они ехали учиться, было совсем новое и опасное, а многие считали его даже безумным, однако желающих учиться оказались сотни. Удивительного в этом ничего нет, так как опасность и новизна влекут русского человека. Ведь только там, где опасно и трудно, где есть развернуться удали русского человека, он чувствует себя бодро и хорошо.

Посланные офицеры и нижние чины, имена которых должны запомнить благодарные им современники и передать память о них своему потомству, с честью оправдали возложенные на них надежды.

Имена их: корпуса инженер-механик флота капитан Лев Макарович Мацевич (погиб), командир Варшавского крепостного отделения капитан Сергей Алексеевич Ульянин (ныне подполковник, начальник авиационного отдела воздухоплавательной школы), штабс-капитан офицерской воздухоплавательной школы Бронислав Витольдович Матыевич-Мацевич (погиб), лейтенант Балтийского флота Григорий Викторович Пиотровский (ныне помощник заведующего морской станцией Балтийского моря), корпуса инженер-механик флота поручик Комаров (ныне в воздушном парке службы связи Черного моря), лейб-гвардии саперного батальона подполковник Михаил Михайлович Зеленский, корпуса инженер-механик флота капитан Дмитрий Николаевич Александров (ныне заведующий морской авиационной станцией Балтийского моря), кондуктор флота Александр Евлампиевич Жуков (ныне подпоручик по адмиралтейству), кондуктор флота Андрей Черепнов, рядовой офицерской воздухоплавательной школы Дехтярев.

Не прошло шести месяцев, как посланные вернулись в Санкт-Петербург, но вернулись они не просто людьми, а сказочными людьми-птицами. То, что несколько месяцев перед этим считалось безумием, то, к чему человечество стремилось с сказочно древних времен, – стало действительностью. Русские люди-птицы взвились в поднебесье и закружились над славным городом великого Петра, вновь подтвердились слова великого царя, что для русского человека, если он захочет, нет ничего невозможного.

Воздухоплаватель. 1910.

Любовь пилота [\[10\]](#)

В момент ступенчатой спирали,
Как скат крыла, блеснул твой взор,
И я, забывши о педали,
Мгновенно выключил мотор.
Рванувши сильно регулятор,
Чтоб как-нибудь не «сесть на хвост»,
Известный летчик-авиатор
Во весь свой показался рост.
И на пространстве очень узком,
Красивый сделавши пике,
Вмиг сел планирующим спуском
Я от тебя невдалеке.
Поспешно спрыгнувши с сиденья,
Я очутился пред тобой,
И тут, о чудное виденье,
Забило сердце «перебой».
Такой красы искал напрасно
Я в облаках и средь низин,
Ты, как ребро хвоста, прекрасна
И как очищенный бензин,
Ты мне пропеллера дороже,
Клянусь рулем в том высоты,
И я твержу одно и то же,
Что, как каркас, прелестна ты.
И если вздумаю обманом
Я поразить тебя, мой «Гном»,
Тогда пускай с моим «Фарманом»
На землю упаду комком.
Пускай меня поглотит пропасть,
Пусть не удастся мне вираж,
Пусть разлетится в щепки лопасть
И самый новый лопнет тяж.
Пусть буду поражен одышкой,
Шасси пусть станут поперек,
Пускай прихлопнет люка крышкой
Меня на крене злобный рок.

К тебе опасным поворотом
Стремится вся душа моя,
Всю жизнь мою служить пилотом
Тебе хочу покорно я.
В мой «Райт» ты сядешь пассажиром,
И, сразу выправив уклон
И ход забрав, – с моим кумиром
Взовьюсь я вмиг под небосклон.
С тобой не страшен вой мне ветра,
С тобой над «хрипами» смеюсь,
И до двухтысячного метра
Легко с тобой я доберусь.
Как тендер слабый изнываю,
В душе моей горит пожар,
Тебя я тросом заклинаю:
Построим общий наш ангар.
И после брачного контракта
Мы мировой побьем рекорд,
Когда от нашего «контакта»
Вдруг выйдет маленький «Ньюпор».

Е.В. Королева [\[11\]](#)

Первые среди первых

*Через Симплон, моря, пустыни,
Сквозь алый вихрь небесных роз
Летят на дьявольской машине
Моран, Ефимов и Шавез.*

Александр Блок, 1910

В то знаменитое утро 8 марта 1910 года Одесса проснулась рано в предвкушении необычного зрелища – полета человека на диковинной машине – аэроплане. Машину такую одесситы видели, но не в полете, а на выставке. Любимец Одессы мотогонщик Уточкин привез из Франции два мотора, детали и двух механиков. С помощью солдат морского батальона был построен аэроплан, но взлететь на нем Уточкин не смог. Что-то не получалось. А сегодня должны состояться полеты тоже одесского мотогонщика Ефимова – Миши-железнодорожника, не раз дававшего фору на велотреке самому Уточкину. Он неоднократный победитель и дважды завоевывал звание чемпиона страны в велосипедных и мотоциклетных гонках. Все о его жизни одесситы узнали из газет, еще с прошлого года уделяющих первому русскому авиатору особое внимание.

Михаил Никифорович Ефимов родился на Смоленщине в 1881 году. Отец его в поисках лучшей доли приехал в Одессу, где уже обосновался его приемный сын Полиевкт Сергеев. Среднему из трех сыновей смоленского безземельного крестьянина Михаилу было в ту пору всего десять лет. Никифор

Ефимович – мастер на все руки – устроился на работу слесарем в мастерские Российского общества пароходства и торговли. Старший сын Владимир, мой отец, поступил в железнодорожное техническое училище. Через несколько лет закончил это учебное заведение и Михаил. Уже во время учебы он увлекся велосипедным спортом, все свободное время проводя на циклодроме, так в ту пору назывался велотрек.

Ефимов первым в Одессе поднялся на аэроклубовском планере и в короткое время освоил полеты на нем. Испытав ни с чем не сравнимое чувство свободного полета в воздухе, Михаил решил во что бы то ни стало научиться летать на аэроплане. Ведь во Франции уже открылись авиашколы. Но за обучение в них брали солидные деньги, которых у электрика железнодорожного телеграфа не было. Помог случай.

Член правления Одесского аэроклуба банкир Ксидиас понял, что на огромном интересе публики к зарождающейся авиации, особенно после перелета Луи Блерио через Ла-Манш, можно неплохо заработать. Он решил организовать публичные полеты авиаторов в разных городах России, для чего надо было приобрести аэроплан.

Зная, что его друг Уточкин интересуется авиацией, банкир предложил Сергею Исаевичу заключить с ним контракт, согласно которому он покупает у Анри Фармана аппарат и платит деньги за обучение летать на нем Уточкина, после чего тот на три года поступает в полное распоряжение банкира за сто рублей жалованья в месяц. В случае нарушения контракта пилот уплачивает пятнадцать тысяч рублей неустойки. Уточкин категорически отказался от предложения. Он и сам занимался коммерцией, надеялся на свои силы и средства.

Секретарь аэроклуба Маковецкий порекомендовал Ксидиасу пригласить для переговоров Ефимова,

уверенный в том, что из этого спортсмена и планериста получится хороший пилот. И Михаил Никифорович без колебаний подписал кабальный договор. Лишь бы летать!

Во Франции, в Мурмелоне, на окраине которого, на ставшем впоследствии историческим Шалонском поле, где расположились мастерские и авиашкола знаменитого конструктора и пилота-рекордсмена Анри Фармана, Михаил Ефимов оказался первым русским учеником, а вскоре и первым русским рекордсменом авиации. Блестяще сдав испытания на звание пилота-авиатора, через несколько дней Михаил Ефимов побил мировой рекорд продолжительности полета с пассажиром, установленный ранее самим Орвиллом Райтом.

Непрост был путь к славе русского летчика Ефимова. Первое время во Франции было особенно трудно. «В школе только летать учили, – рассказывал позже Михаил Ефимов. – До остального приходилось доходить самому. А как тут быть, когда я по-французски ни слова не знал! С аэропланом еще как-то разобрался, все же планер я уже собирал. А вот сердце аппарата – мотор дался мне нелегко. «Гном» ротативный, сложный. В школе никто ничего не показывает, спросить я ничего не умею, прямо хоть плачь. Но тут счастливый случай помог...»

Михаил Ефимов познакомился с русскими рабочинаборщиками. Те в свою очередь свели авиатора с французами-мотористами, которые устроили нового знакомого на свой завод.

«Время было зимнее, – вспоминал дядя, – летали мало. Я у Фармана сказался больным и месяц проработал на моторном заводе учеником. Нужно сказать, что рабочие меня усиленно учили, и я хорошо освоил мотор. Это принесло мне громадную пользу: я не

зависел от механика, и аппарат был у меня всегда в порядке».

Общительный, всегда улыбающийся одессит подружился с механиками мастерских Фармана, быстро освоил разговорную французскую речь. Способный русский ученик понравился Фарману, и он сам стал обучать его летать на аэроплане. Оценив талант Ефимова, Фарман доверил ему обучение трех французских офицеров летному делу и испытание аэропланов, заказанных фирме военным ведомством.

Перед Ефимовым открылись прекрасные возможности проявить свой талант летчика. Он получил заманчивые предложения на гастрольные поездки с демонстрацией публичных полетов в Южной Америке или остаться шеф-пилотом в школе Фармана. Но его связывает кабальный договор с банкиром. Ксидиас нервничает, требует немедленного приезда своего пилота в Одессу. Ефимов решил избавиться от кабалы и телеграфирует президенту Одесского аэроклуба Анатре:

«Нужда с детства мучила меня. Приехал во Францию. Мне было тяжело и больно: у меня не было ни единого франка. Я терпел: думал – полечу – оценят. Прошу Ксидиаса дать больному отцу 50 рублей, дает 25. Оборвался, прошу аванс 200 рублей, дает 200 франков. Без денег умер отец, и без денег я поставил мировой рекорд с пассажиром. Кто оценит у нас искусство? Здесь за меня милые ученики заплатили, спасибо им... Больно и стыдно мне, первому русскому авиатору. Получил предложение ехать в Аргентину. Если контракт не будет уничтожен, не скоро увижу Россию. Заработаю – все уплачу Ксидиасу. Прошу извинить меня».

Телеграмма стала достоянием общественности, попала в газеты. Ефимова попросили приехать, заверяя, что все будет улажено.

В Мурмелон приехал уполномоченный Ксидиаса, издающий газету, субсидируемую банкиром, Эмброс. Он вел деловые переговоры с фирмой Фармана. Эмброс летал с Ефимовым в качестве пассажира, когда тот побил рекорд Орвилла Райта, и описал свое воздушное путешествие в журнале «Спорт и наука». Для обслуживания аэроплана был нанят механик француз Родэ, под стать Ефимову – такой же крупный, высокий. «Фарман-IV», купленный банкиром, за постройкой которого внимательно следил Ефимов, представлял собой сооружение из дерева, длиной 18,5 метра, размах крыльев 10,5 метра, биплан с передним рулем высоты, полотняной обшивкой крыльев, без фюзеляжа. Открыт всем ветрам. Сиденье пассажира позади пилота. За ним бензиновый бак и мотор воздушного охлаждения «Гном» в 50 лошадиных сил.

Аэроплан отправили в Одессу из Марселя, погрузив на пароход «Мелория», который по пути попал в шторм и опоздал к назначенному сроку, немало попортив нервы организаторам полетов в Одессе.

Ефимов и Родэ прибыли в «жемчужину юга России» поездом. На вокзале первого русского авиатора встречали его сослуживцы – железнодорожники – во главе с начальником, репортеры газет. Члены аэроклуба устроили в честь его прибытия завтрак в лучшей гостинице города – «Лондонской». Ефимов не ожидал такой встречи, и это его тронуло. Но тревожило главное, для чего ехал: как разрешится вопрос с контрактом.

Конфликт с Ксидиасом разбирался в помещении аэроклуба, куда банкир пришел с адвокатом. Присутствовали президент аэроклуба Анатра, секретарь Маковецкий и Эмброс.

– Да, я хочу добиться мировой славы, – взволнованно говорил Ефимов. – Но не для себя, а для России. Вы знаете, что над русскими за границей смеются: куда,

мол, русскому медведю в небо. А я хочу им доказать, на что способны русские!..

- Если уж вам так надо ехать во Францию, - с иронией произнес Ксидиас, - то я не возражаю, уплатите неустойку, и вы свободны.

- Господа, прошу быть свидетелями! - воскликнул Ефимов и, достав бумажник, отсчитал банкиру двадцать шесть тысяч франков.

Эти деньги дал взаймы русскому летчику Анри Фарман. Он надеялся все-таки удержать Ефимова в своей школе. Установленный им мировой рекорд на самолете фирмы уже послужил хорошей рекламой. Вскоре Ефимова пригласили участвовать в международных авиационных состязаниях в Ницце. Фарман, уверенный в успехе своего талантливой ученика, предложил ему безвозмездно летать на аэроплане фирмы.

...Интерес в Одессе к авиатору был огромен. Его осаждали репортеры, портреты Ефимова выставлены в витринах магазинов. На огромных афишах и на первых страницах газет публиковались объявления о предстоящих полетах на ипподроме с предупреждением, что количество билетов ограничено. Ефимову приходится много выступать. Одна из одесских газет писала: «Интересное, живое, энергичное и смелое лицо. Человек, который знает, что такое опасность, и не боится ее. Он говорит: «Опасности? А где их нет? Опасностями мир полон...»

Выступая с докладом перед солидной аудиторией, Михаил Ефимов высказал очень важные в летном деле мысли, которые тогда еще не могли быть оценены по достоинству: «Для того чтобы стать хорошим авиатором, нужна прежде всего смелость. Но чтобы полностью овладеть искусством пилотирования, необходимо систематически тренироваться в полетах. Летать и летать. Не обладая хорошей техникой

пилотирования, не зная возможностей мотора, авиатор подвергает себя и аэроплан большой опасности. Надо в совершенстве изучить такие приемы, как, например, спуск и посадка с большой высоты при выключенном моторе и крутыми поворотами – виражами. Это очень важно при внезапных осложнениях в воздухе. Да и вообще аэроплан в полете должен находиться в полной власти пилота...»

Это было сказано за три года до ставших широко известными высказываний героя-летчика Петра Нестерова, что в воздухе везде опора и что для маневрирования самолетом в полете необходимо применять крутые виражи.

И вот настал день первых полетов авиатора в Одессе. С трех часов дня все дороги, ведущие к ипподрому, заполнились потоками людей, спешащих на полеты. Толпы одесситов хлынули на поезда узкоколейной железной дороги. Каждые полчаса «паровичок» выбрасывал из вагонов массу пассажиров, возвращаясь за следующей партией. Туда же ехали на велосипедах и мотоциклах, а многие шли пешком. Балконы и крыши домов, расположенных вблизи ипподрома, заняты местными жителями. Они тоже надеялись увидеть летящий аэроплан.

К пяти часам дня ипподром представлял собой живописное зрелище. На центральных трибунах и ложах расположилась одесская знать и члены аэроклуба во главе с президентом. Занятые до отказа дешевые места находились на противоположной стороне главных трибун. Внизу, возле бегового поля, расположились специально приглашенные (бесплатно) ученики технического и железнодорожного училищ, кадеты, юнкера и дети сиротского дома. За беговой дорожкой выстроились солдаты Одесского гарнизона. Получилось так, что для разбега и посадки аэроплана

оставались лишь узкая полоса дорожки и небольшой круг в центре поля.

Все пространство за оградой ипподрома, где только возможно примоститься, было заполнено бесплатными зрителями. Огромная площадь рядом с ипподромом была также заполнена извозчиками, собственными экипажами и автомобилями, ожидающими окончания полетов. И хотя сидячих мест на ипподроме было подготовлено двадцать тысяч, зрителей, собравшихся посмотреть полеты, оказалось до пятидесяти тысяч.

До назначенного срока оставались уже считанные минуты. Герой дня Ефимов прибыл на автомобиле в окружении своих друзей, и механик Родэ сообщил ему, что все в порядке. Но Ефимов сам еще раз проверил аппарат, выбрал место старта и дал последние указания механику.

Родэ с помощью команды солдат осторожно вывел машину из ангара. Тысячи зрителей впились глазами в это чудо XX века! А «Фарман» – это такое хрупкое сооружение на тележке с велосипедными колесами – замер, словно перед прыжком. Ефимов взгромоздился на сиденье, расположенное в передней части аэроплана, и вот механик начал прокручивать пропеллер. Затем авиатор что-то крикнул механику, тот отскочил в сторону, пропеллер завертелся, и раздался страшный треск мотора. Аэроплан медленно двинулся к месту взлета, поддерживаемый сзади солдатами. Мотор работал все увереннее, трещал громче. Авиатор поднял руку, и солдаты отбежали в сторону. Аэроплан все быстрее катился по дорожке, а затем легко, почти незаметно, отделился от земли и поднялся в воздух. Публику охватил неопишуемый восторг. Громовое «ура!» пронеслось по ипподрому! А пилот сделал три круга на высоте пятидесяти метров и затем плавно опустился на дорожку.

Ефимова встретили бурными овациями. Зрители плотным кольцом окружили аппарат. Один из членов аэроклуба надел на Ефимова лавровый венок с надписью на голубой ленте: «Первому русскому авиатору!». Ефимова подняли на руки и понесли вдоль трибун.

И вот аэроплан снова в воздухе. Пилот делает горку, улетает за пределы ипподрома, поднимается на высоту ста метров и, сделав крутой поворот, стремительно несется вниз, к месту старта.

Всего Ефимов совершил в тот день пять полетов, два из них с пассажирами: один с президентом аэроклуба Анатрой, другой с банкиром Ксидиасом.

Когда аппарат в последний раз приземлился, авиатора снова подхватили на руки. Многотысячная толпа рукоплескала. Вверх летели шляпы, кепки, платки. Такая сердечная встреча до глубины души тронула Михаила Ефимова, он сделал знак рукой, прося внимания, и взволнованным голосом произнес:

– Большое спасибо за теплый прием авиатору!

А когда Ксидиаса спросили, что он чувствовал, поднимаясь в воздух, он ответил:

– Посмотрел я на публику и понял: хороший будет сбор! Только не мог сообразить, кому же он достанется, если со мной и Ефимовым произойдет катастрофа...

Банкир отшутился, а президент аэроклуба Анатра рассказывал о полете с восхищением:

– Я привык к воздушным шарам, но на аэроплане испытал совершенно новое чувство – гордость за человека, одержавшего победу над воздушной стихией. Трудно передать, какой восторг охватил меня, когда мы оторвались от земли и плавно понеслись туда, куда хотел авиатор.

Механик Родэ, видевший у себя на родине полеты лучших авиаторов мира, искренне удивлялся летному мастерству Ефимова.

- Я не видел, - говорил он, - ни одного полета, который был бы совершен при таких условиях, как это получилось в Одессе. Когда Ефимов приземлился, к аэроплану хлынула публика, и нельзя было уговорить людей освободить место старта. Мишелю пришлось подниматься и опускаться по узкой дорожке, делать виражи, едва не задевая зрителей крылом аппарата, плотной стеной стоявших по сторонам дорожки. Для этого кроме храбрости надо иметь мастерство, умение.

На второй день «Одесские новости» писали: «Наши дети и внуки, для которых летание людей по воздуху будет таким же обычным делом, как для нас является езда в трамвае, не поймут наших вчерашних восторгов. Потому что в вещах, повседневными ставших, чудесного никто не замечает. И у переживаний есть своя пора девственности, и у них есть что-то неповторимое, что только раз может быть, и никогда больше. На беговом поле вчера произошло нечто такое, о чем присутствующие на нем когда-нибудь будут рассказывать своим внукам. Они расскажут им, что своими собственными глазами видели то, что еще недавно считали сказкой из «1001 ночи», «жюльверниадой», фантазией весьма немногих мечтателей-чудаков...»

Отозвалась на событие и столичная печать. Газета «Петербургский листок» писала: «Счастливые одесситы! На их долю выпало счастье приветствовать первого русского авиатора, и им первым удалось восхищаться его дивными полетами. День, когда Ефимов совершил свой первый полет в Одессе, отныне сделается исторической датой для русского воздухоплавания».

На второй день после полетов Ефимов получает телеграмму от Киевского общества воздухоплавания с сообщением, что его избрали почетным членом общества. И на общем собрании членов Одесского

аэроклуба было вынесено решение: «На имеющейся почетной мраморной доске с серебряными украшениями в память первого полета русского в России написать следующее: «Одесса, 8 марта 1910 года пилот-авиатор Михаил Никифорович Ефимов, первый русский, совершил официальный полет на аэроплане в России».

А шурин царя Великий князь Александр Михайлович сообщил Одесскому аэроклубу, что «Его Величество повелеть соизволил вынести благодарность и пожелать Ефимову дальнейших успехов».

Международные авиационные состязания, проходившие на фешенебельном курорте в Ницце в апрельские дни 1910 года, привлекли внимание поклонников авиации во всем мире. Сюда съехались авиаторы, конструкторы, предприниматели, разного толка дельцы, импресарио, репортеры газет из разных стран и богатые поклонники авиационного спорта. Ведь в соревнованиях принимали участие «авиационные звезды» первой величины: Юбер Латам, шеф-пилот авиашколы «Антуанетт» в Мурмелоне, известный охотник на диких зверей в африканских джунглях, Ружье – недавний победитель авиасостязаний в Гелиополисе, Ван ден Борн, известный как «король велотрека», немец Граде, собирающийся летать на аппарате своей конструкции, ученики знаменитого Анри Фармана – перуанец Гео Шаве и русский Михаил Ефимов, в один день получившие дипломы пилотов-авиаторов. Всего же претендентов на призы было тринадцать человек. Готовился к схваткам в небе и Михаил Ефимов.

Первый день состязаний над живописной долиной, омываемой лазурными волнами Средиземного моря, как громом поразил весь авиационный мир: абсолютным победителем дня оказался молодой русский пилот! Он взял все четыре приза – за скорость, сумму расстояний, наикратчайший разбег при взлете с пассажиром и без

груза. Это казалось невероятным, и многие посчитали такой успех просто везением. Однако и в остальные дни, а их всего было десять, русский авиатор оставался победителем до конца. По итогам состязаний Михаилу Ефимову присудили первое место.

Надо сказать, в воздухе тогда демонстрировалось не только мастерство авиаторов, но и качество аппаратов, пилотируемых ими. Конструкции-то первых самолетов были крайне несовершенными. Так, в первый же день состязаний Шаве пришлось три раза садиться из-за порчи мотора: то клапан испортился, то проволока руля оборвалась.

Искупался в речке со своим аппаратом американец Кертис. Неудача постигла Ружье. При полете над морем левое крыло его «Буазена» вдруг стало оседать, и аппарат устремился в море. Только хладнокровие и выдержка спасли авиатора. Он успел выключить зажигание, а сам прыгнул в воду, чтобы не запутаться в проволоках, но все же поранил щеку. Авиатора вытащила подоспевшая лодка. Но аэроплан настолько пострадал, что Ружье выбыл из состязаний.

Пришлось хлебнуть морской водички и знаменитому Латаму. Его подобрал миноносец. Однажды и у Ефимова в полете над морем вдруг остановился мотор. Он тогда повернул к берегу аппарат и, спланировав, благополучно приземлился.

В последний день состязаний шесть авиаторов предприняли воздушное путешествие из Ниццы в Антиб и обратно. Реванш у Ефимова взял Латам. Он прилетел первым, покрыв расстояние в двадцать семь километров за 20 минут 16 секунд. Ефимов прилетел за ним на 28,5 секунды позже. Однако по общим результатам состязаний победителем оказался русский летчик.

Так, заработав в Ницце 77 тысяч франков, Михаил Ефимов смог расплатиться с Фарманом за свою учебу и

даже приобрести собственный аэроплан. А Фарман предложил ему остаться работать на фирме и направил русского летчика по договору с военным ведомством обучать летному делу французских офицеров.

Приобретенная известность уже давала Ефимову свободу действий. Он продолжал участвовать и в международных авиационных состязаниях, повышая свое летное мастерство. Так, в Италии, в Вероне, он занял второе место за высоту полета, встав рядом с Луи Поланом, которого называли «королем воздуха». В Руане, во Франции, вышел на первое место в подъеме наибольшего груза, опередив уже известного авиатора Лона Морана, в будущем создателя моноплана удачной конструкции. На Больших Реймских состязаниях победил в скорости на короткой дистанции на новом самолете «Соммер», а в Будапеште получил приз за планирующий спуск с высоты тысячи метров.

Второй русский летчик Николай Попов с сожалением говорил репортерам газет в Петербурге: «Как жаль, что наше правительство не законтрактвало Ефимова на должность военного инструктора, пока он не был законтрактван французами». Возможно, это и повлияло на решение генерала Кованько, когда тот, после неудачных попыток обучения летному делу в офицерской воздухоплавательной школе заезжими авиаторами, предложил занять эту должность Ефимову. Он писал ему:

«...После Петербургской авиационной недели военное министерство купило два «Фармана», и военный министр, озабоченный скорейшим применением их к делу, приказал мне запросить Вас, на каких условиях Вы могли бы поступить на службу в военное ведомство, главным образом с целью обучения офицеров русской армии...»

Ефимов тогда не смог ответить согласием, потому что был связан договорными обязательствами. Вот если

бы военный министр откликнулся таким предложением весной, когда он обращался к нему с просьбой освободить от военной службы на три месяца его младшего брата Тимофея, которого он готов был научить летать и вместе с аэропланом передать военному ведомству. Но тогда ответа Ефимов не получил...

Перед состязаниями в Ницце Михаил Никифорович вызвал во Францию своего старшего брата Владимира, моего отца, служившего на железной дороге во Владивостоке. На Дальний Восток отец попал не по доброй воле. Его - начальника небольшой станции Таганча под Киевом - в 1905 году уволили со службы за участие в забастовке и антиправительственные высказывания. В поисках работы он вынужден был уехать с семьей на Дальний Восток, где, как опытный железнодорожник, продвигался по службе и в 1908 году был переведен во Владивосток.

Отец, конечно, не оставался равнодушным к летным успехам брата. Он увлекся проектированием «летающей лодки», вступил в организовавшийся во Владивостоке в начале 1910 года воздухоплавательный кружок. И хотя семья наша увеличилась - стало трое детей, - как-то решился ехать за границу, к Михаилу - учиться летать. Мы так и остались в Киеве, у бабушки.

В Париже Михаил Ефимов ознакомил брата с достопримечательностями города, совершил с ним небольшое путешествие в Швейцарию, затем дал первые уроки на аэроплане. Предстояли состязания в Италии. И вот в Вероне Владимир Ефимов и совершил свой первый самостоятельный полет. Затем отец стал готовиться в школе Фармана к экзаменам на получение пилотского диплома. В школе Фармана он сблизился с соотечественниками Ульяниным, Мациевичем и соперником дяди на одесском велотреке Яковом

Седовым. Яков работал у него механиком, а дядя учил его летать.

Для более продуктивного обучения летному делу Михаил Ефимов установил на «Фармане» двойное управление, что давало возможность подстраховывать ученика в полете. Вскоре он смог подготовить офицеров Ульянина и Мациевича к сдаче испытаний, которые прошли успешно. Готовился и наш отец. Но вдруг получаем письмо: «Выезжайте!» И вот мы в Реймсе. Запомнилось, как отец возил нас на спортивном автомобиле в Париж. Город произвел на него неизгладимое впечатление. Дядя Миша организовал нам поход в лунапарк. Каким же страшным казался вход туда в виде раскрытой пасти чудовища, как пугали какие-то гробы и длинный, извилистый коридор-туннель со свисающими змеями!

– Куда ты нас завел? – возмущалась мама.

– А я и сам не знал, что здесь такая чертовщина! – смеялся дядя Миша. Однако страхи проходили, и мы врывались в царство чудес...

Вернувшись в Реймс, отцу пришлось наверстывать упущенное в летной подготовке. Однажды, опаздывая на полеты, он мчался из Мурмелона на Шалонское поле на велосипеде, вспотевший, поднялся в небо на открытом всем ветрам «Фармане», в результате чего заболел крупозным воспалением легких. На восемнадцатый день нашего отца не стало...

Похоронили отца на Южном кладбище в Реймсе. Через много-много лет, работая над книгой о пионерах авиации, я обратилась в газету «Юманите» с просьбой отыскать могилу Владимира Ефимова и соответствующие документы. Французские товарищи откликнулись на просьбу и не только прислали документы, но и привели могилу в порядок, сфотографировали ее. Надпись на надгробии отца выполнена по-французски: «Владимир Ефимов (1877–

1910). Пионер русской авиации...». Посетить же могилу никому из нас так и не довелось...

Михаил Ефимов, потрясенный смертью старшего брата, никак не мог смириться с мыслью, что его уже нет в живых. Все на чужбине как-то потускнело, опротивело, и он решил немедленно вернуться на родину. Но как распутаться с договорами?.. Подвернулся случай.

У летчика Ефимова была ученица, очаровательная спортсменка-француженка, сменившая теннис на авиацию. У них завязались непринужденные, дружеские отношения, что не нравилось начальнику дяди Миши. И вот как-то дядя пригласил девушку в ресторан – поужинать с друзьями. Уютно расположившись за столиком, компания весело проводила время, но неожиданно вошел тот начальник и, подвыпив, сказал громко: «Русская свинья! Как француженка может сидеть с этим хамом!»

Кровь бросилась в лицо летчику Ефимову. Встав во весь рост, он сжал кулаки и направился к офицеру. Тот вскочил, стал пятиться к деревянной лестнице, да оступился и покатился вниз.

На следующий день дядю Мишу вызвали в консульство, где предложили извиниться перед офицером или немедленно покинуть страну.

– Такие оскорбления не прощают! – заявил русский авиатор. – Он оскорбил не только меня, но и Россию!

Ефимов вернулся на родину с двумя «Фарманами» и новеньким «Блерио». В Петербурге в начале сентября начинался Всероссийский праздник воздухоплавания – смотр сил достижений отечественной авиации. В нем участвовали только русские авиаторы, о чем с гордостью писали все газеты. Сохранился такой вот текст: «Если весной у нас было только три летуна – Ефимов, Уточкин и Попов, то теперь их уже целая плеяда». И в самом деле, в Петербурге собрались

летать уже двенадцать авиаторов! Среди них были офицеры, закончившие обучение во Франции, и двое – Руднев и Горшков, – освоившие летное искусство в родном небе.

«Русские летуны народились на свет без году неделя, – писал корреспондент «Биржевых ведомостей», – однако уже представляют разные типы. Во-первых, офицеры. У них все под рукой: военная команда и прекрасные аэропланы... Во-вторых, авиаторы из высшего круга. Они приобретают аэропланы за собственные деньги. В-третьих, авиаторы из разночинцев, интеллигентского класса, но бедных: Попов, Лебедев. И еще выходят прямо из народа самородки, как Ефимов.

В группу изысканно одетых спортсменов, – пишет далее корреспондент, – как будто по ошибке забрались два человека несхожего склада, несхожей породы – Уточкин и Ефимов.

Уточкин – красный, квадратный, в длинном пальто. Широкий, степной человек. Он похож на скифа с известной картины Васнецова. Губы заикаются, а маленькие глазки глядят решительно и зорко. Суровое лицо обветрено, в складках. Этот человек, подобно буйным предкам своим, проводит большую часть жизни под открытым небом. Так же как скифы, татары или казаки, братчики с Сечи, он умеет плавать, грести веслами, напрягать свои руки.

Ефимов, в кожаной куртке и серой кепке, вида самого простого. И недаром вчера околоточный не желал пропустить его обратно к ангару, требовал документ и даже записал в бумагу его имя и звание. Среди авиаторов – важных птиц, шантеклеров и павлинов, это русский воробышек в серых, растрепанных перьях... Он удивительно подвижен... Сделает поворот и вдруг осанкой и позой, плечами и даже игрою лица напомнит Шаляпина. Это если не

брatья, то все-таки кузены, оба из одной и той же семьи, как писал Некрасов, «бодрых, благородных, сильных телом и душой».

Устроители зрелища встретили Ефимова как признанную знаменитость. С ним советовались, просили осмотреть аэродром, что дядя и сделал, заявив: «Не хуже европейских».

Место для аэродрома выбрали на Комендантском поле, рядом с ипподромом, на котором проходила авиационная неделя в апреле. За две недели был построен аэродром, с укатанным летным полем, трибунами для зрителей, буфетом, ангарами, судейскими будками, получивший название Комендантский. Он вошел в историю авиации как первый гражданский аэродром России. Отсюда во время блокады Ленинграда вывозили детей и <...> ценности. Теперь он застроен, и лишь названия улиц – Авиационная, Планерная – сохраняют память о былом.

Интерес к авиационному празднику у публики был огромен. В течение трех недель состязаний газеты заполнялись сообщениями о малейших событиях на аэродроме, о каждом из их участников, особенно о Ефимове. Однако досаду вызвали капризы погоды и ветер.

Но вот глянул один клочок голубого неба, другой. И брызнуло солнце! Заулыбались люди, засверкал аэродром, затих ветер. Ефимов первым взлетел на «Фармане» на точное приземление. «Королю русских летунов» подобное испытание было сущим пустяком, и после трех минут полета он приземлился прямо в круг. Первого русского авиатора поздравили с открытием праздника.

Следом в воздух поднялся летчик Руднев. «Превосходными летунами показали себя поручики Руднев и Горшков, – тут же сообщила газета. – Оба летели сквозь строй шумных оваций. Даже раскинутые

цепью солдаты-саперы и те не выдержали и приветствовали молодых офицеров, когда те пролетали над их головами...

Ефимов помчался вдогонку, взмыл вверх, обогнал, сделал не то что вираж, а просто пируэт, как танцовщица на одной ножке, прошел полкруга и ринулся вниз к земле. Уже в руке у махальщика дрогнул сигнальный флаг, – огромная летучая коробка как будто чиркнула колесами и вдруг снова взлетела кверху. Чуть не колом, как жаворонок. Еще круг, и она плавно опускается на место взлета. Ее колеса попадают в те же колеи. Это полеты высшей школы. Мы еще таких не видели. Ефимов опять на земле. Он весело смеется и машет рукой: «Еле не ткнулся об землю!» Вот так... Каждая черта в его лице играет. Я думаю, – пишет репортер, – что, если он попадет под бурю с градом или наскочит рулями на пляшущий смерч, он только заломит шапку покруче, по вечной привычке назад козырьком, и засмеется и обернет волчком свой громоздкий летучий тарантас...

В воскресенье снова шел дождь, снова дул порывистый ветер. Ефимов решил летать на гоночном «Блерио». Многие, недоверчиво глядя на легкий аппарат с тяжелым мотором в сто сил, уговаривали авиатора «не шутить с огнем». Но он снисходительно выслушал советы, затем спокойно уселся на свое место и взлетел в небо.

Напряженное лицо Уточкина, следившего за полетом, вдруг озарилось улыбкой.

– Вот это полет! Вот молодчина-то! – не выдержал он. Авиатор же с головокружительной высоты спикировал и почти вертикально стремительно несся к земле.

– Падает! Боже мой, падает! – закричали на трибунах.

Но в двадцати метрах от земли Ефимов выровнял машину и, сделав полный круг, плавно приземлился. Зрители, прорвав преграду, бросились к авиатору, шумно выражая восторг прекрасным полетом».

Михаил Никифорович сразу же стал любимцем публики и кумиром мальчишек. Учащаяся молодежь не пропускала ни одного полета на Комендантском аэродроме. Школьники выстраивались за оградой поближе к тому месту, где механики устанавливали аппарат Ефимова перед стартом, и наблюдали за каждым движением авиатора. Мальчишки знали манеру летать полюбившегося пилота и могли отличить его аэроплан в воздухе. «Моим летным богом был Ефимов», – напишет впоследствии один из этих мальчишек, писатель Лев Успенский.

Но так лихо летал Ефимов в одиночном полете. Зато с пассажирами, которых часто брал в полет, держался осторожно. Офицеры же, избравшие свой путь в авиацию, напрашивались в пассажиры к Ефимову и о полетах с ним отзывались восторженно.

– «Фарман», управляемый Ефимовым, так спокойно несется, – говорил лейтенант Подгурский, – что и я свободно мог делать наблюдения и даже записывать.

Подполковник Макутин, летавший весной с Христиансоном, восхищался:

– Никакого сравнения с Христиансоном! Ефимов почти не правит рулями: едва заметное движение руки – и «Фарман» поворачивается по его желанию. Вы представляете, Ефимов во время полета показывал мне город, реку... Тут же дал мне первый урок управления аппаратом.

Отлично летали офицеры – ученики Ефимова. Капитан Мациевич, как и Ефимов, часто брал на борт пассажиров. Поручик Руднев установил всероссийский рекорд продолжительности полета: он продержался в воздухе 2 часа 34 минуты 36 секунд, преодолев 156

километров. Он же первым пролетел над Исаакиевским собором. Штабс-капитан Матыевич-Мацевич, учившийся в школе Блерио, поднялся на 1250 метров, установив всероссийский рекорд высоты. А лейтенант Пиотровский совершил с пассажиром первое в России воздушное путешествие над морем из Петербурга в Кронштадт.

Ефимов не гнался здесь за рекордами, но брался за трудные задачи. Он получил первый и второй призы за полеты при ветре десять метров в секунду. Ему достались три приза военного ведомства за подъем наибольшего груза, приз военного ведомства за точность посадки на условную палубу корабля: приземлился в пяти метрах от центра. Словом, Михаил Никифорович завоевал половину всех ежедневных призов и вышел в состязаниях на первое место.

Не обошлось на этом празднике и без происшествий. В сильный ветер при посадке против солнца Уточкин налетел на трос змейкового аэростата и упал в канаву. Все бросились к авиатору: он вылез из канавы и спокойно закурил сигару.

Потерпел аварию племянник Льва Толстого Кузминский, при этом сломал руку.

Упал с аэропланом поручик Еоршков, но, к счастью, отделался тем, что «разорвал рейтузы и получил царапины».

Лейтенант Пиотровский после успешного перелета в Кронштадт на обратном пути потерпел аварию. Его «Блерио» был разбит, и авиатор получил серьезное ранение челюсти.

Вот она, обратная сторона побед и завоеваний в небе России. Однако самое трагическое еще было впереди. За несколько дней до праздника, 24 сентября, погиб капитан Мацевич.

Михаил Ефимов ходил потрясенный, не верилось в случившееся... Снова слабость конструкции аэроплана.

Лопнула диагональная растяжка, соединяющая крылья. Проволока попала в пропеллер, и он разлетелся на куски. Аэроплан потерял устойчивость. Передняя часть резко наклонилась, и от толчка пилот выпал из аппарата...

В те дни у Ефимова зародилась мысль построить аэроплан своей конструкции. Он должен был быть более легким, но не в ущерб прочности, с хорошим мотором. Обо всем этом Михаил Никифорович собирался рассказать и посоветоваться с профессором Жуковским. Николай Егорович присутствовал на празднике и от имени Московского общества воздухоплавания пригласил «короля воздуха» совершить полеты в Москве. Получил Ефимов приглашение и на полеты в Самаре. Но, решив осуществить мечту брата Володи – показать полеты во Владивостоке, – дядя отправил свой «Фарман» на Дальний Восток.

И вдруг Ефимова приглашают в Особый комитет для разговора с Великим князем Александром Михайловичем. Беседа была основательной. Авиатора расспрашивали о постановке учебы в авиашколах за границей, о перспективах развития авиации. Беседа затянулась, а в конце ее Великий князь задал неожиданный вопрос:

– Не смогли бы вы, Михаил Никифорович, занять должность шеф-пилота авиашколы, которую мы организовываем в Севастополе? Ваши знания и опыт были бы так полезны в новом деле!

Авиатор в растерянности молчал. Предложение было лестным, но нарушало все его планы.

Как бы угадав его сомнения, Александр Михайлович сказал:

– Не спешите отказываться. Подумайте. Послужите отечеству. И Ефимов согласился.

– А смогу ли я там строить свой аэроплан? – спросил Ефимов.

- Что ж, пожалуйста, - произнес Великий князь, и Ефимов согласился.

Начинался новый этап в его жизни.

В Севастополь Ефимов приехал после успешных полетов в Москве. Чистенький, беленький городок с широкими улицами, узкими, взбирающимися вверх переулками, бульварами, окаймленными зеленью, понравился авиатору. Здесь, в составе Черноморского флота, уже десятилетие дислоцировался воздухоплавательный парк. Начальником его был молодой лейтенант С.Ф. Дорожинский, освоивший во Франции аэроплан «Антуанетт».

Еще в 1909 году поклонники воздухоплавания и авиации города славных морских традиций организовали на общественные средства аэроклуб и совершали прогулки на воздушном шаре. С возвращением из Франции Дорожинского активисты аэроклуба возмечтали о приобретении собственного аэроплана. Но собранных для покупки «Блерио» денег не хватило. Тогда недостающие две с половиной тысячи рублей пожертвовал севастопольцам из своих средств Великий князь Александр Михайлович. Он был избран почетным членом клуба.

Шеф авиации не терял связи с Черноморским флотом, часто бывал в Севастополе, отдыхая на своей загородной вилле «Ай-Тодор». Видимо, не случайно для создаваемой им авиашколы и выбрано было место в этом южном городе.

...На Куликовом поле, где основывалась школа, полным ходом шли работы. Руководил ими временно назначенный начальником школы капитан 2-го ранга Кедрин - председатель совета Севастопольского аэроклуба. Он с нетерпением ждал приезда Ефимова, который сразу же стал консультантом по всем вопросам.

И вот уже построили деревянные сараи-ангары на шесть аппаратов, вдоль шоссе установили разборные парусиновые палатки-ангары, единственное в этом месте здание – кинотеатр – приспособили под казарму для команды нижних чинов, обслуживающих школу.

Михаил Никифорович взял себе в помощники механика Седова, который работал с ним еще в Мурманске. Летать Якова Ивановича Ефимов научил, но денег на аэроплан у Седова не было, поэтому он и поехал в Севастополь до лучших времен.

Не было проблем у Ефимова и с новыми учениками. Флот первым направил на учебу в авиашколу пятерых моряков офицеров и двадцать пять матросов для обслуживания ее. Из Петербурга приехали обучавшиеся во Франции полковник Зеленский, лейтенант Комаров, летавшие на аппарате «Антуанетт», штабс-капитан Матыевич-Мацеевич – на «Блерио». Поручика Руднева командировали сюда на время обучать на «Фармане».

Наступил день открытия школы. Как будто все было готово. Собраны и опробованы аэропланы. Их пока шесть. Инструкторы и ученики на месте, но волнения не улеглись. В половине десятого утра в школу прибыл Великий князь Александр Михайлович со свитой, приехавший курьерским поездом из Петербурга. И после обязательного молебна начались полеты.

Первым взмыл в небо Матыевич-Мацеевич, восхитивший их изящными эволюциями «Блерио». Следом за ним летал Руднев. Потом Михаил Ефимов на своем автомобильчике «Пежо» возил Александра Михайловича осматривать летное поле. На второй день был избран совет школы, на котором присутствовал Великий князь. В совет вошли инструкторы и шеф-пилот Ефимов.

Как только «высокое начальство» уехало, в школе начались обычные занятия. Первыми учениками школы стали четырнадцать офицеров разных родов войск и

флота, отобранных из большого числа добровольцев. Среди них были люди с очень интересными биографиями.

Подполковник Генерального штаба СИ. Одинцов – воздухоплаватель, установивший немало рекордов. Во время Всероссийского праздника воздухоплавания он совершил перелет на аэростате из Петербурга в Таганрог, продержавшись в воздухе сорок часов. Сергей Иванович был глубоко убежден в великом будущем авиации.

Лейтенант Виктор Дыбовский – участник Цусимского боя, вырвавшийся из японского плена.

Поручик В.Ф. Гельгар, уже много лет работающий над созданием специального аппарата для военных целей, считавший, что съемки с аэроплана будут наиболее ценными для разведки.

Учились летать и сам начальник школы Кедрин, и делопроизводитель Самойло. К ученикам Ефимова прибавился и брат Тимофей, закончивший военную службу. Он оказался способным летуном.

Севастопольский авиационный журнал подробно информировал читателей обо всем, что делалось в авиашколе. «В нашем городе открылась школа тех неустрашимых смельчаков, что садятся в диковинные машины и как орлы взлетают в поднебесье. Здесь собрались отвага и решимость, соединенные с закаленной волей, сильной рукой и творческим гением. Они – герои современности – наша надежда, наши лучшие люди», – сообщал журнал, приветствуя авиаторов и желая «вкупе со всей Россией успеха в самоотверженной, на пользу родине, работе». Школе и Ефимову посвятили стихи:

Ефимов наш первый пилот-генерал,
Железные нервы Господь ему дал...
Пилотов отличных найдете везде,

Но нет ему равных покуда нигде.

Руководителям школы приходилось нелегко. Опыта не было, все надо было начинать сначала. Присланная из ОВФ программа обучения оказалась непригодной – составляли свою, обговаривая каждый пункт на совете. Вскоре временно назначенного начальником школы Кедрин сменил подполковник Одинцов, волевой командир, решительно наводивший в школе дисциплину и порядок.

А шеф-пилоту Ефимову пришлось не только проводить занятия с учениками. Под его руководством собирались поступающие аэропланы, он сам их облетывал, часто в конструкции вносил усовершенствования. Постепенно осваивая крымское небо, Ефимов и конструкторы школы готовились к дальним перелетам. Первому воздухоплавательному съезду, открывавшемуся в Петербурге, авиаторы задумали преподнести сюрприз, для чего требовалось летать и летать. Но начальник школы Одинцов уже был озабочен своим – он не хотел, чтобы инструкторы отвлекались от непосредственной школьной работы, и издал приказ, согласно которому руководителям и ученикам разрешалось проводить всякого рода дальние полеты только по воскресеньям и праздничным дням. Энтузиастов воздушного океана это не остановило. Летали даже в темноте – и над городом, и над рейдом.

16 апреля 1911 года стало историческим днем: впервые авиация принимала участие в маневрах морского флота. Утром после поднятия флага эскадра броненосцев и миноносцев вышла в поход к кавказским берегам. В это время над городом показался «Фарман» с летчиком Макеевым. Пролетев над рейдом и сделав круг над кораблями, он повернул назад, навстречу летящим аэропланам Ефимова с наблюдателем и

Дыбовского. Затем воздушная флотилия соединилась с эскадрой.

Увидев в своем строю аэропланы, моряки пришли в восторг. Каждый самолет выполнял определенную задачу: Дыбовский, маневрируя между судами, был связным, Ефимов и Макеев охраняли эскадру с воздуха.

Репортеры писали: «В такую ветреную погоду полетят немногие заграничные пилоты. Молодая школа авиации может гордиться отвагой своих летчиков». От командующего флотом пришла радиограмма Одинцову: «Искренне поздравляю с блестящим маневрированием над эскадрой «Фарманов» и «Блерио». В адрес школы пришли приветствия и от Первого воздухоплавательного съезда, и от Великого князя, что не помешало ему приехать с комиссией и проверить успехи учеников.

Именно тогда, на совете, возникли дебаты о дальнейших перспективах школы. Ефимов доказывал, что ни о каком развитии школы на Куликовом поле не может быть речи. На аэродроме негде было развернуться, и следовало перебазироваться на более подходящее место. Он предложил посмотреть площадку, которая, по его мнению, подходила для этой цели. Комиссия поехала на машинах, а Ефимов с Седовым полетели на «Фармане» - в Мамашайскую долину за речкой Кача. Идея была одобрена комиссией: место как бы самой природой оказалось созданным для аэродрома.

- О строительстве авиашколы будем ставить вопрос перед правительством, - подвел итоги совета Великий князь, - а сейчас для вас основная задача - готовиться к участию в маневрах войск...

Дел было много. Решили организовать два авиаотряда. Из числа учеников выбрали наиболее способных, подготовили и летчиков-наблюдателей. Один отряд вскоре отправился в Варшавский военный

округ, другой – в Петербургский, с ним поехал и Ефимов.

Севастопольские летчики в Петербурге попали в распоряжение бывшего ученика Ефимова подполковника Ульянина, начальника организованного в офицерской воздухоплавательной школе в Гатчине авиационного отдела. К пилотам прикомандировали в качестве наблюдателей офицеров Генерального штаба. Ефимов летал с Ульяниным для проверки правильности решения задачи офицерами-наблюдателями, летал и сам. Газеты сообщали: «Авиатор Ефимов совершил на Гатчинском аэродроме первый в России ночной полет. Он имел на аэроплане прожектор и при полете бросал снаряды. Полет продолжался сорок минут на высоте двести метров».

Из Петербурга севастопольцы поехали на маневры войск в Киев. Сохранилось в архивах такое заключение военного командования по маневрам 1911 года: «Приходится прийти к тому заключению, что своим умением, сердечным отношением к делу летчики вполне доказали, что авиация уже вышла из области простой забавы и является в настоящее время боевым средством, могущим в умелых руках оказать неоценимые услуги».

Однако успехи и достижения школы доставались не так легко. Двигались-то вперед не по накатанной дороге. Случались сбои, аварии. Ученики ломали аэропланы, их приходилось без конца ремонтировать. Разбился пилот Матыевич-Мацеевич с братом, молодым мичманом, приехавшим к нему в гости. Это была первая катастрофа в школе, потом были и другие...

Непростым оказалось и положение Ефимова в этом учебном заведении. Руководители и ученики школы были из привилегированных слоев общества – дворян и аристократов. Некоторые из них с презрением относились к простому люду, к солдатам и матросам.

Так, барон Буксгевден с возмущением писал редактору авиационного журнала Воробьеву: «Подумайте, какой-нибудь мужик Ефимов читает нам лекции». Но шеф-пилот был строг и требователен к ученикам независимо от их званий и происхождения. Вольнонаемный Ефимов не заискивал перед начальством. Это тоже кое-кому не нравилось.

Начальник школы Одинцов, понимая сложность обстановки, в которой приходилось работать шеф-пилоту, докладывает председателю Особого комитета: «Господин Ефимов представляет для русского воздухоплавания крупнейшую величину и по знаниям своим в области воздухоплавания на аппаратах тяжелее воздуха школе ОВФ весьма полезен. Военным делом интересуется и, по моему убеждению, будет в военное время весьма полезен. Полагал бы наградить М.Н. Ефимова чином поручика авиационных войск».

По существующим правилам крестьянину с образованием в объеме технического училища офицерское звание не полагалось. Сделали иначе. Вот что сообщил по этому поводу «Правительственный вестник»:

«Государь Император во внимание к особым трудам и заслугам, оказанным императорскому Всероссийскому аэроклубу, состоящему под высочайшим Его Императорского Величества покровительством, всемилостивейше соизволил 10 апреля 1911 года пожаловать звание почетного гражданина действительному члену Всероссийского аэроклуба крестьянину Смоленской губернии и уезда, Владимирской волости, деревни Дуброва Михаилу Ефимову».

Теперь хоть во всеуслышание мужиком-лапотником Михаила Ефимова назвать никто уже не отваживался.

...Школа готовилась к празднованию первой годовщины, исполняющейся 11 ноября, к выпуску

летчиков специального класса, блестяще выдержавших экзамен своими действиями на военных маневрах. В Крыму в это время бархатный сезон был в полном разгаре. Родовитая петербургская знать заполнила роскошные виллы и дачи, утопавшие в зелени магнолий и кипарисов, раскинувшихся по Черноморскому побережью. В Ливадии отдыхало царское семейство, Великий князь Александр Михайлович – в своем имении «Ай-Тодор». Он предупредил Одинцова, что Его Величество примет выпускников, и это известие взбудоражило офицеров: предстать пред очи самого императора – какая честь!

Ехали на прием к царю в форме различных родов войск – в расшитых золотом мундирах, гусарских ментиках, в киверах и плюмажах, а среди них один штатский, во фраке и цилиндре, как бы случайно затесавшийся в эту компанию военных. Ефимов как никогда чувствовал себя здесь чужим и лишним...

Царь принял летчиков милостиво. Сфотографировался с ними. В школу возвращались в приподнятом настроении, окрыленные, а там застали военного министра. Так что пришлось летунам сбрасывать парадные мундиры и один за другим подниматься в небо. Воздушное пространство над Севастополем заполнилось полотняными птицами. Такого количества одновременно летающих самолетов севастопольцы еще не видели. Настоящий воздушный парад! Летчики были в ударе – все летали прекрасно. И военный министр дал высокую оценку работе школы: «Я много слышал и читал о школе, но то, что увидел, превзошло все мои ожидания. По справедливости, Севастопольская авиационная школа должна будет считаться родоначальницей русского воздушного флота...»

Свою вторую годовщину школа отмечала уже в новых помещениях за речкой Кача и постепенно из

Севастопольской в обиходе стала называться Качинской. Весной, не ожидая окончания строительства основных зданий, решили переехать на новый аэродром, который назвали Александро-Михайловским – в честь Великого князя.

Руководить переброской имущества на новое место поручили офицеру, только закончившему теоретический курс в Петербурге, Виктору Георгиевичу Соколову. Сталкиваясь по работе с шеф-пилотом школы, Соколов проникся к Ефимову уважением и симпатией, у них завязались дружеские отношения. Спустя годы Виктор Георгиевич в письмах к автору этих записок вспоминал:

«...В 1912 году в Севастопольской авиационной школе я близко сошелся с Михаилом Никифоровичем. Нужно сказать, что он ни с кем – ни с начальством школы, ни с учениками – не имел товарищеских отношений. Почти все офицеры относились к нему – бывшему рабочему – свысока и время от времени давали почувствовать свое пренебрежение. Но он знал себе цену и держался с достоинством... Я по своим убеждениям представлял исключение из офицерской среды. В 1905 году эмигрировал за границу. Возвратился оттуда и поступил в военное училище, чтобы стать летчиком. Это мне удалось.

...Михаил Никифорович со мной чувствовал себя свободно и рассказывал мне о себе и семье много такого, о чем другим не хотел говорить. Полвека прошло с тех пор, но я как сейчас вижу, как мы с Михаилом Никифоровичем сидим ранним утром на Приморском бульваре, у берега моря, и он оживленно повествует о своем прошлом. Михаил Никифорович говорил о том, какие трудности ему пришлось преодолевать, чтобы стать летчиком. Как во Франции, чтобы изучить моторное дело, к каким трюкам ему приходилось прибегать, чтобы проникнуть в

мастерские, откуда его выгоняли, так как самый маленький заводик или мастерская тщательно оберегали свои производственные секреты. С добрым чувством вспоминал он о французских рабочих, приходивших ему на помощь... «В вас бы они увидели барина, – говорил он, – а я для них был свой брат – рабочий».

Да и для механиков-мотористов школы Ефимов стал «своим братом». Надо полагать, не без его влияния эта авиашкола первой в России выпустила летчиков из простых солдат.

А душу русский летчик Ефимов отводил участием в авиационных состязаниях в Петербурге и Москве, там он встречался со старыми друзьями и соперниками, не раз выезжал на авиационные выставки за границу. Огромное удовольствие Ефимов испытывал, облетывая новые конструкции самолетов, поступающих в школу. Для испытаний дядю приглашали и на Петербургский авиазавод. Михаил Никифорович и его брат Тимофей одними из первых в России освоили «мертвую петлю» Нестерова, а вскоре они и познакомились с Петром Николаевичем.

Отважный летчик совершил беспосадочный полет из Киева в Одессу и обещал прилететь на Качу. Уже сообщили, что Нестеров стартовал, по времени пора было бы и прилететь, а его все нет и нет. Качинцы волновались: как бы чего не случилось! Стало темнеть, на аэродроме разложили костер, и тут послышался шум мотора. Все бросились к приземлившемуся самолету: «Добро пожаловать, Петр Николаевич! Что случилось?»

Улыбаясь, Нестеров объяснил, что не хватило бензина, что сел в Николаеве и поехал на извозчике в аптечный склад, но там бензина не оказалось. Вернулся к аппарату, а его уже полицейский охраняет. Его начальник, видите ли, просит задержать вылет.

- Эти сатрапы, - с возмущением рассказывал Нестеров, - чувствуют себя полными владыками, все им должны повиноваться! На сей раз это у них не вышло, и я вылетел. А заправился бензином в Перекопе.

Не знал Нестеров, да и все авиаторы, что с 1909 года в полиции действовал секретный циркуляр «о неослабном наблюдении за производством полетов, а равно за авиаторами, и вообще за лицами, обучающимися воздухоплавательному искусству...».

Петр Николаевич прогостил на Каче несколько дней. В честь его в офицерском собрании устроили импровизированный концерт, и сам гость спел несколько песен. Шли разговоры об авиации, о ее значении в войне и конечно же о пилотажных фигурах, о знаменитой нестеровской «смертной петле».

В этом вопросе Нестеров с Ефимовым оказались единомышленниками. Шеф-пилот Качинской школы еще в начале своей летной деятельности утверждал, что аппарат должен быть в полной власти авиатора. С его легкой руки лучшие инструкторы школы производили глубокие крены, до 45 градусов. В Гатчинской школе, созданной на базе авиационного отдела офицерской воздухоплавательной школы, которую закончил Нестеров, глубокие крены запрещались, против чего и восстал Нестеров. А за «мертвую петлю» он чуть не был наказан.

Качинцы просили Нестерова полетать у них, что Петр Николаевич и сделал. После полета он приземлился, взял на борт пассажиров и снова улетел - в Севастополь. Когда вернулся в школу, там уже произошла катастрофа: разбился летчик Андреади. «Взлетел, сделал большой крен на малой высоте, не смог его выровнять, зацепил крылом землю и убился» - так объяснили Нестерову гибель летчика, с которым он еще вчера беседовал...

Нестеров прилетал на Качу в марте 1914-го, а в августе началась война с Германией. Преддверие ее чувствовалось давно. Собранный в апреле Третий Всероссийский воздухоплавательный съезд носил явно военизированный характер. Об этом свидетельствовали и содержание вступительного слова Великого князя Александра Михайловича, открывшего съезд, и основные доклады – генерала Каульбарса «О воздухоплавании в деле государственной обороны», полковника Гаровского «Об основах организации воздушного флота». С.С. Шетинин, директор авиационного завода в Петербурге, организовавший во время Балканской войны авиаотряд из летчиков-добровольцев в помощь болгарам, выступил с предложением об организации воздушного ополчения.

В принятой резолюции съезд просил Его Императорское Высочество принять на себя почин «в объединении деятельности воздухоплавательных организаций и направлении их на путь практической работы, строго согласованной с интересами обороны государства».

А на Каче закипела работа: перестраивались применительно к военному времени. Количество учеников увеличилось – пришлось открыть отделения в Бельбеке и Симферополе. Забот у руководителей школы и шеф-пилота заметно прибавилось, и вдруг ошеломляющее сообщение: погиб Нестеров... Великий русский летчик таранил австрийский самолет, выполнив таким образом давно задуманный им маневр, и пал смертью героя...

Михаил Ефимов в тот же день подал рапорт об отправке его на фронт.

В 32-м авиационном отряде на Западном фронте, куда дядя прибыл в качестве летчика-охотника, его назначили одновременно и заведовать технической частью.

Он летал и на разведку, и на бомбежку, и фотографировал позиции противника. Боевая работа приносила удовлетворение, но ее нелегко было сочетать с ответственностью за материальную часть – держать самолеты в боевой готовности. И вот после одного конфликта с начальником отряда Ефимов послал телеграмму в Киев – Великому князю Александру Михайловичу. Он просил перевести его в отряд капитана Берченко или вернуть в школу. На это обращение вскоре последовал ответ: «Приму с удовольствием, благодарностью. *Берченко*».

И снова для Ефимова продолжались непрерывные боевые вылеты в сложной обстановке Западного фронта. Неприятельская авиация развернула там активные действия. Немцы имели преимущество в боевой технике. Летали они на самолетах с мощными двигателями, а на наших аэропланах стояли французские «Гномы» отечественной сборки. И все же встречаться с русскими летчиками в воздухе немцы избегали – помнили таран Нестерова...

За боевые заслуги дядя получал благодарности командования, солдатские Георгии. В октябре 1915 года приказом по Западному фронту был произведен в прапорщики инженерных войск.

Между тем начальник Качинской авиашколы не терял надежды заполучить Ефимова обратно. Он пишет в Авиаканц: «Прошу ускорить командирование в школу Ефимова для усиления личного состава». И Великий князь Александр Михайлович отдает распоряжение: «Мною было условлено с капитаном Берченко и Ефимовым, что с первого августа они оба будут командированы обратно в Севастопольскую школу... Спишитесь по этому поводу с Берченкой и штабами Гвардейского корпуса и Третьей армии».

Так что Ефимов возвращается на Качу, готовит летчиков для фронта, однако начальство не забывает

использовать его как опытного специалиста по авиационной технике. В ноябре он выезжает в Жмеринку для регулировки моносупапов 6-го армейского отряда, а в декабре снова приказ: «... предлагаю вам отправиться в Петроград, явиться к председателю приемочной комиссии подполковнику Вегенеру для переговоров по переделке и усовершенствованию гондолы аппарата «Фарман» при установке моносупапа. По выполнении прибыть в Киев».

Моносупап - в переводе с французского «одноклапанный». Как рассказывал старейший летчик И.С. Лапоногов, «этот оригинальный мотор заправлялся горючим через отверстия в цилиндрах, примерно на одну треть. При сжатии и вспышке получался динамический удар, что при неправильной регулировке двигателя, незнании, как с ним обращаться, нередко приводило к взрыву. Огонь с бензином вырывался из отверстий, попадал на плоскости, и, понятно, самолет сгорал. Ефимов же в Севастополе летал на таких самолетах, умело производил замену его двигателя на моносупап и связанную с этим переделку гондолы «Фармана».

«Надо сказать, что Ефимов знал авиационную технику своего времени прекрасно, - характеризовал авиатор Лапоногов. Когда поступали новые самолеты или моторы, Михаил Никифорович изучал их и возился до тех пор, пока не овладевал в совершенстве. Он был не только летчиком, но и техником, изобретателем-конструктором. На любую деталь он смотрел с мыслью, как можно ее изменить и улучшить».

Еще до войны в Качинской школе Ефимов часто вносил усовершенствования в конструкцию аэропланов. Об одном из его изобретений писала петербургская газета:

«Много усовершенствований в области авиации дал инструктор Севастопольской школы авиации Отдела

воздушного флота М.Н. Ефимов, считающийся лучшим русским конструктором. Теперь М.Н. Ефимов дал новое, весьма ценное изобретение, которое необходимо летающим людям всего мира. Телеграф уже принес известие об испытании прибора, предложенного для того, чтобы дать возможность пилоту подняться с земли без посторонней помощи. По поводу изобретения русского летчика мы беседовали с опытным военным инженером полковником В.Ф. Найденовым, который сказал, что детали изобретения Ефимова ему хорошо известны, но, по понятным причинам, он воздержится от их оглашения. Изобретение весьма важно и ценно. Пока прибор пристраивается к мотору «Гном», но имеются в виду и другие двигатели. В разговоре с ним М.Н. Ефимов говорил, что подобное изобретение интересовало его давно, но идея самого прибора пришла позднее. При осуществлении идеи получились блестящие результаты...»

Сконструировать прибор Михаилу Никифоровичу помогли и знания в области электротехники, приобретенные в техническом училище, и опыт работы на телеграфе.

Об этом изобретении Иосиф Семенович Лапоногов рассказывал, что идея прибора заключалась в том, чтобы с помощью аккумулятора и индукционной катушки создать мощную искру, которая, мгновенно воспламеняя горючую смесь в цилиндре двигателя, давала ему необходимый пусковой момент. Это был, по-видимому, прототип стартера.

Об этих своих открытиях дядя говорил просто: «Что вы хотите, я же механик!» Да, он был, как теперь называют, мастером золотые руки.

Еще с первых полетов летчик Ефимов вынашивал идею постройки самолета собственной конструкции. Он мечтал, что это будет легкий, быстрый, маневренный,

послушный в управлении аппарат, на котором можно было бы производить эволюции «подобно птицам».

История сохранила для нас несколько сообщений печати о предполагаемой постройке Ефимовым аэроплана своей конструкции. Еще весной 1910 года, давая в Петербурге интервью корреспонденту «Биржевых ведомостей», Юбер Латам сказал, что пророчит Ефимову блестящую будущность, но не в смысле воздушного гонщика, а в смысле конструктора. «Как известно, – сказал Латам, – Ефимов строит аэроплан своей конструкции и хочет добиться его полной поперечной устойчивости».

Очевидно, оно так и было: авиатор продумывал схему аппарата, но огромная разносторонняя работа, которую он выполнял, не давала возможности завершить задуманное, требующее предельной сосредоточенности. Теперь же, обогащенный фронтовым опытом, дядя задался целью построить быстроходный аппарат для воздушного боя, и, видимо, он сумел заинтересовать этой идеей Великого князя, так как в феврале 1916 года летчика Ефимова командируют в 25-й корпусный отряд при школе летчиков-наблюдателей «для разработки проекта аппарата собственной системы». В Киеве он напряженно трудится над проектом. Отдельные детали изготавливает и испытывает в мастерской Политехнического института, которая тоже работала для фронта: здесь было налажено производство винтов для самолетов.

В авиаотряде Михаил Никифорович нашел немало единомышленников. Ветеран авиации А.М. Шатерников в 1910 году, будучи студентом Московского технического училища, познакомился с Ефимовым на встрече членов воздухоплавательного кружка и профессора Жуковского с авиаторами. Во время войны его направили на фронт в 25-й отряд, который на зиму

прикомандировали к Киевской школе летчиков-наблюдателей.

«Я поселился, - вспоминал Шатерников, - в общежитии школы на Владимирской улице, в здании Педагогического музея. Как-то в нелетный день к нам пришел Михаил Ефимов. Мы тепло его приветствовали. Ему нужно было разрешение нашего командира поселиться в общежитии. «Понимаете, - пояснял он, - скучно одному в гостинице. Поговорить не с кем, нет наших». (Он имел в виду летчиков.)

Сразу же вокруг прославленного пилота образовался своего рода аэроклуб, где по вечерам велись бесконечные разговоры на авиационные темы. Ходили мы с Михаилом Никифоровичем пить кофе в маленькое уютное кафе за углом, на Фундуклеевской улице».

Шатерников рассказывал, что с разрешения командира Ефимов летал на новом самолете «Вуазен» отечественного производства. Потом раскритиковал машину: «Неповоротлива, как груженная колымага. Скорость никудашная. Безобразие! Разве ей угнаться за быстроходными и маневренными немецкими аппаратами...»

«Когда я ближе узнал Ефимова, - рассказывал Шатерников, - то убедился, что он человек прямой, любил говорить правду прямо в лицо, и притом всем, не считаясь с рангом и положением собеседника. Чиновников из штаба авиации уличал в промахах, нелепостях в организации, в неумении использовать авиацию. Вот за эти качества его недолюбливали. Вскоре Ефимова направили в 6-й корпусный авиаотряд, и мы провожали его на Западный фронт, в район Молодечно...»

В 1916 году по инициативе Евграфа Крутеня, последователя Нестерова, была организована истребительная авиация. И сразу же в Авиаканц

полетела телеграмма: «Ввиду выдающихся способностей Ефимова управлять быстроходными самолетами ходатайствуйте о переводе его в 4-й отряд истребителей. *Юнгмейстер*». Так Ефимов попал на Румынский фронт.

В сентябре этого же года прапорщик Ефимов подает рапорт Великому князю: «Английская фирма... желает купить мои чертежи двухмоторного блиндированного аэроплана-истребителя для постройки в Англии. Покорнейше прошу разрешить продажу».

Великий князь отреагировал незамедлительно – предложил представить ему чертежи. Из пояснительной записки к ним следовало, что этот двухместный истребитель будет развивать скорость 180 километров в час. Два двигателя по сто лошадиных сил и кабина, защищенная стальной броней, позволяют подлетать к неприятелю с хвоста, не боясь обстрела.

Что и говорить, перспективный был аппарат. Но что-то помешало его выпуску. И Михаил Ефимов продолжил боевую работу.

В журнале боевых вылетов 4-го истребительного отряда за сентябрь 1916 года хранятся донесения прапорщика Ефимова:

«...8 сентября. Преследование неприятельского аэроплана в районе Меджидие на высоте три тысячи метров...

9 сентября. Воздушная охрана моста станции Черноводы...

14 сентября. Воздушная охрана Меджидие, Черновод, Констанцы по приказанию штаба корпуса. Высота 2999 метров. Отступление двух неприятельских аэропланов, шедших на Констанцу.

15 сентября. Преследование неприятельского аппарата на высоте 2700 метров. Неприятельский аппарат после минутного боя свернулся на правое крыло и круто пошел вниз. У Черновод встретил три

неприятельских аппарата... два из них... свернули с пути с большим снижением. А третий развернулся... желая принять бой. Подлетев к неприятелю на расстояние 200–300 метров, открыл огонь из пулемета... Бой произошел у самых позиций, и нельзя было проследить окончательное падение аппарата.

28 сентября. Приблизившись к Констанце, прапорщик Ефимов увидел пожар в порту вагонов-цистерн и неприятельские аэропланы, бросавшие бомбы. Ефимов вступил в бой с охранявшим их истребителем...

29 сентября. Встретив «Альбатрос» противника, Ефимов преследовал его и, открыв огонь, выпустил 47 патронов, затем два раза перезаряжал. Сбить не удалось, так как много времени уходит на перезарядку...»

Сколько проклятий сыплется на голову командования и союзников за эти пулеметы, стреляющие вверх крыла! Когда у неприятеля и французов уже имеются пулеметные установки, стреляющие через пропеллер. Запас патронов у них 200 штук, а не 47, как у «Льюиса». В разгар боя враг ускользает только потому, что кончились патроны... Каким летным мастерством должен обладать летчик-истребитель, чтобы с таким примитивным вооружением обращать в бегство противника и не быть расстрелянным в момент перезарядки пулемета! Дыбовский изобрел синхронизатор к мотору «Рон», но где он? Да и что говорить о новом вооружении истребителей, когда снабжение отрядов отвратительное! Не только запасных деталей не хватает, но и самолетов...

К радости Ефимова, в отряд прибыл его друг Шатерников. Но когда новичок представился командиру, тот угрюмо спросил:

- Аппарат с собой привезли? - И, получив отрицательный ответ, сказал: - У нас летать не на чем. Поедете в Москву на завод за «Ньюпором-11».

Летчик растерялся, так как в московской авиашколе на истребителях летать не учили. Но Ефимов успокоил друга: «Я научу!» После нескольких дней тренировок под руководством Ефимова Шатерников почувствовал, что овладел машиной.

Шатерников припомнил и такой случай: «Отряд перелетал из Браилова в Галац. Ефимов еще накануне улетел туда с донесением. Утро, когда был назначен перелет, выдалось туманное. Мгла ползла со стороны Дуная. Летчики, прибывшие раньше меня на аэродром, все-таки успели вылететь. А теперь, когда Галац скрылся в тумане, я не решился лететь. И тут подъезжает машина и из нее выходит Ефимов. Узнав, что я «ожидая погоды», попросил у меня разрешения перегнать мой самолет в Галац. Взлетел и скрылся в тумане. Да, это был настоящий друг».

В декабре пал Бухарест. Русская армия отступала. Вместе с ней с аэродрома на аэродром перебазировался 4-й истребительный. Вступила в свои права румынская слякотная зима. Низкие тяжелые тучи нависли над городами и деревеньками, над садами и виноградниками. В промозгом, сыром воздухе глухо отдается артиллерийская канонада. Полеты почти прекратились. Между тем доходили сведения, что наши гидропланы совершают успешные налеты на вражеские корабли и берега. И Ефимов добивается перевода в Севастополь. Жаль было Шатерникову расставаться с фронтовым другом. Михаил Никифорович на прощание подарил товарищу маленький кожаный чемоданчик, уговаривал взять и золотые часы. Но Шатерников не соглашался: «Кто знает, встретимся ли еще?» Так и случилось. Больше они не встретились...

Прежде чем прибыть в Севастополь, летчику Ефимову предстояло оформить новое назначение в Киеве, в Авиаканце. Встретили дядю там доброжелательно. Поздравили с новым назначением. Доверительно сообщили, что Великий князь отбыл в Петроград спасать зятя, Феликса Юсупова, который подозревался в убийстве Распутина.

И Михаил Никифорович вспомнил свою встречу со «святым старцем», состоявшуюся не так давно во время Георгиевского праздника.

Дело было вечером: сидели в ресторане с приятелями. В зале пели и плясали цыганки. На них плотоядным, пронизывающим взглядом смотрел какой-то полупьяный тип с черной бородой, в шелковой рубашке и в лайковых сапогах. Вдруг он встал и направился к их столику. Подсел и протянул руку к ордену летчика-наблюдателя Лааса. «Бог мой! Да это же Гришка Распутин!» – промелькнуло в голове Ефимова, и он надавил на сапог приятеля, собиравшегося вскочить. Еле избежали тогда скандала...

В Киеве Ефимов пробыл несколько дней. Первым делом поехал на Лукьяновку, к семье брата Владимира, нагрузившись ворохом коробок и пакетов со всякой всячиной. Мы встретили его, как всегда, радостно, шумно, и никто тогда не мог даже предположить, что видит дядю Мишу в последний раз...

Е. Королева

Пилот номер два

Николай Попов, второй русский авиатор, получивший диплом пилота во французском аэроклубе, буквально накануне состязаний в Ницце, с восхищением следил за полетами Ефимова и даже поднимался с ним в воздух в качестве пассажира. Авиаторы сдружились и на долгие годы сохранили преданность друг другу.

Николай Евграфович Попов Русско-японскую войну прошел военным корреспондентом. В 1908 году он принял участие в экспедиции Уэльмана к Северному полюсу на дирижабле «Америка», работал механиком в фирме «Ариэль». Экспедиция не удалась, но Попов продолжал работать в «Ариэли», где кроме дирижаблей уже строили и самолеты «Райт».

Однажды шеф-пилот фирмы Шарль де Ламбер взял в полет Попова в качестве пассажира, и десятиминутное путешествие на аэроплане решило его дальнейшую судьбу. Попов стал самостоятельно тренироваться в полетах. Первый полет, вернее, попытка самостоятельно взлететь на «Райте» в школе в Жювизи закончилась аварией. Пострадал и самолет, и будущий пилот. Через месяц, оправившись, Попов продолжал тренировочные полеты на аппаратах фирмы «Ариэль» вблизи Канна, на юге Франции, как служащий фирмы. Николай Евграфович настойчиво овладевал мастерством пилотирования, готовясь принять участие в авиационном митинге, как тогда называли авиационные соревнования, назначенном на 27 марта 3 апреля 1910 года.

За полетами русского журналиста внимательно следили его коллеги-французы. За шесть дней до открытия митинга ниццкая газета «Пти нисуа» писала:

«Вполне возможно, что Попов (русский), который только что выполнял на аэродроме в ЛаНапуль серию блестящих полетов на биплане «Райт», получит пилотское свидетельство и благодаря этому сможет принять участие в «Большой Каннской неделе» и стать серьезным конкурентом».

21 марта Попов вызвал настоящую сенсацию, проделывая в воздухе фигуры восьмерки, дуги и полудуги, продержавшись в полете один час двадцать минут на высоте шестьдесят метров. Газета «Эклерер де Нис» восторженно писала: «Наши предвидения осуществились даже быстрее, чем мы осмеливались надеяться... Мы счастливы адресовать свои поздравления нашему собрату по перу, поскольку Попов – тоже журналист».

В первые два дня состязаний Попов летал «вне конкурса» и только на третий день смог принять участие официально. Комиссары французского аэроклуба, единственного, располагавшего в то время правом выдачи пилотских дипломов, объявили Попову, что своими полетами он заслужил звание пилота, и ему выдали диплом за № 50. Первый русский авиатор Ефимов обладал дипломом за № 31. А третий русский, Владимир Лебедев, в конце июня 1910 года получит диплом пилота-авиатора № 98. Эти летчики вошли в книгу «Сто первых авиаторов мира на заре авиации», хранящуюся в Национальном авиационном музее Франции.

Несмотря на капризы райтовского мотора, который часами не хотел заводиться, Попов успешно летал на состязаниях и сравнился со своими основными соперниками – бельгийцем Христиансоном и швейцарцем Эдмондом, летавшими на «Фарманах». Особенно удачным был полет русского пилота в последний день состязаний. Целый день он вместе с механиками провозился с мотором и лишь за четверть

часа до закрытия состязаний взлетел. С аэродрома пилот направил свой аэроплан в Канн. Заполнившие набережную горожане с удивлением и восхищением увидели в вечернем небе аэроплан, от города направляющийся к морю. Позже об этом полете над морем Попов рассказывал в Петербурге: «В день полета пришло известие о гибели Леблона. Все авиаторы отказались лететь, и я один в тот вечер поднялся. Публика, изможденная долгим ожиданием, встретила меня овациями... Закат солнца, который захватил меня в море, озарял мой аппарат в пурпурный цвет, создавая волшебную картину человека-птицы».

Когда Николай Евграфович приземлился, он очутился в объятиях восторженной толпы. Его обнимали, целовали, и вдруг он увидел перед собой сияющее лицо герцогини Мекленбург-Шверинской. Отбросив этикет, на глазах публики она расцеловала Попова.

Герцогиня оказалась знатной дамой в Германии. Одна из ее дочерей была замужем за сыном кайзера Вильгельма II, другая – за сыном датского короля Христиана X. Сама же герцогиня, как узнал Попов, была Великой княгиней, родной сестрой Великого князя Александра Михайловича – шефа русской авиации. Анастасия Михайловна сама увлекалась авиацией. Овдовев, она почти не жила в Германии, большую часть времени проводила или в России, или в своей неофициальной резиденции – вилле «Венден», расположенной недалеко от Ниццы. Она не пропускала ни одних авиасостязаний, часто посещала аэродром и радовалась успехам своего соотечественника Попова. Анастасия Михайловна произвела пилота в камергеры герцогского двора, обещала покровительство.

Впечатляющий полет русского летчика над морем к островам Лерэн вошел в историю. Попов за него получил самый большой приз состязаний – 25 тысяч

франков, а также приз города Канна. По количеству призов он занял первое место. А в Ницце, перекрывая авиационные состязания в Канне, начались новые полеты, в составе участников которых был опять Михаил Ефимов. Попов, как я уже писала, летал тогда с Ефимовым в качестве пассажира. Сохранилась фотография авиаторов перед взлетом. А в приложении к газете «Новое время» от 22 мая появился снимок двух этих пилотов с дамой. Под снимком надпись: «Ее Императорское Высочество Великая княгиня Анастасия Михайловна, вдовствующая великая герцогиня Мекленбург-Шверинская, и русские летуны М.Н. Ефимов, удостоившийся управлять аэропланом при полете Ее Императорского Высочества, и Н.Е. Попов». Из этого следует, что Михаил Никифорович поднимал в воздух Великую княгиню Анастасию Михайловну. Снимки же передал в газету Попов, сотрудничавший с «Новым временем».

В конце апреля Всероссийский аэроклуб тоже решил организовать Международные авиационные состязания – впервые в России. Для участия в них пригласил каннских призеров: Попова, Христиансона, Эдмонда, а также уже известного Леона Морана и первую дипломированную летчицу Раймонду Деларош.

И снова Попов стал лидером состязаний. Он получил первые призы за высоту и продолжительность полета без спуска и второй приз за совокупность полетов. Первый приз за совокупность полетов и специальный приз за полет с пассажиром достался Христиансону. Хорошо летал Моран на «Блерио». Если бы Попов летал на «Фармане», возможно, успехи у него были бы еще лучше. Ему пришлось часами возиться с непослушным райтовским мотором, но что было делать – фирма «Ариэль» обязалась выплачивать русскому летчику по две с половиной тысячи франков за каждый проданный в России аэроплан. На задаваемые Попову вопросы

отвечал: «Я совершенно откровенно объяснил нашим военным представителям, что для их целей эти аппараты не годятся». О положении авиации в России в тот период Попов говорил с сожалением: «Русские, пожалуй, больше других могут преуспеть в этом деле, так как отличаются хладнокровием и выносливостью духа... Все, кажется, есть, поддержки только мало».

У петербуржцев, которые впервые видели полеты своего русского летчика, Попов стал героем дня. Полеты его сопровождались бурными овациями и восторженным приемом. Зрители стихийно начали сбор денег на покупку авиатору более совершенного аэроплана и вручили ему 1305 рублей.

Фирма «Ариэль», разрешая своему сотруднику участие в авиационных состязаниях, преследовала чисто коммерческие цели: успешные полеты создавали ей рекламу. Попов оправдал надежды предпринимателей. Однако в восторженном хоре публики и статей в газетах слышались и трезвые голоса. Некто, подписавшийся псевдонимом Пчела под статьей «Аэролавочки» в «Петербургском листке», писал о том, как «содержатель меняльной конторы в Одессе Ксидиас» поймал в свои кабальные сети Михаила Ефимова. «И г. Ефимов не единственная жертва их ненасытных appetитов, – рассуждал автор. – Та же история повторилась с г. Поповым, которому французская компания всучила две машины Райта старой конструкции и обязала под страхом крупной неустойки летать только на аппаратах ее фабрики. А аппараты таковы, что рискуешь на них ежеминутно жизнью. Легко представить себе положение Ефимова и Попова... каждый их шаг подлежит контролю монополистов. Вот обратная сторона авиации, которой так увлекается публика».

Эту «обратную сторону» романтической в те годы профессии авиатора, к сожалению, пришлось испытать

в полной мере Попову.

После состязаний в Петербурге Николаю Евграфовичу предстояло сдать военному ведомству России еще не облетанный аппарат «Райт» и обучить летать на нем поручика Руднева, выделенного для этой цели командованием офицерской воздухоплавательной школы. Генерал-майор А.М. Кованько, начальник этого учебного заведения, готовящего для армии аэронавтов, скептически отозвался об аэропланах «Райт»: «Я считаю аппараты Райта одними из самых неустойчивых... что касается участвовавших в состязаниях пилотов, то нужно воздать должное Н.Е. Попову, великолепно себя зарекомендовавшему с первых же шагов своей авиационной деятельности... Офицеры вместе со мною ежедневно являлись на аэродром и внимательно за всем наблюдали...»

Генерал Кованько был известен как высокообразованный человек, крупный ученый и изобретатель, пионер и организатор военного воздухоплавания в России. На Международной выставке 1909 года ему была присуждена высшая награда – «За совокупность изобретений и за пользу вообще, принесенную воздухоплавательной науке». Он поощрял изобретательскую, новаторскую деятельность своих офицеров и не препятствовал желающим поменять профессию аэронавта на авиатора. Поэтому офицерская воздухоплавательная школа и стала в армии зародышем подготовки военных летчиков. Сначала их были единицы, потом создали авиационный отдел, реорганизованный позднее в Гатчинскую авиационную школу. Именно в Гатчину и приехал Попов давать первые уроки пилотирования Рудневу.

Однако учить не довелось. Николай Евграфович потерпел аварию при испытании нового самолета, который сдавался военному ведомству. В тот день аппарат должна была принимать комиссия, в которую

входил и поручик Руднев. Пилоту надлежало лететь с пассажиром или с грузом. Но Попов прежде решил проверить аппарат сам. Начался полет нормально. Попов взлетел, на высоте десяти метров сделал два круга и стал забираться вверх. С высоты тридцати метров аппарат вдруг устремился к земле. Руднев рассказывал потом: «Мы увидели, как аппарат перевернулся и раздался треск ломающегося дерева...»

Попова извлекли из-под обломков аэроплана изуродованного и без сознания. Десять дней он лежал в дворцовом госпитале между жизнью и смертью.

Хотя на аэропланах путь в небо Попову был закрыт, но во время Первой мировой войны он сражался в рядах французской армии, управляя дирижаблем. Патриот своей родины, Попов был счастлив посильно помочь ей в борьбе с общим врагом – Германией.

Интересны научные поиски русского летчика по боевому применению авиации в войне. За два года им было написано более шестидесяти обстоятельных статей в разделе «Завоевание воздуха». А потом, видя, как европейские державы не жалеют средств на военную авиацию, он засядет за книгу «Война и лёт воинов». Целью этой работы было обратить внимание военного командования и общественности России на необходимость готовиться к войне в воздухе.

«Ведь если даже война не разразится, – писал Попов, – то без них (имеются в виду воздушные силы) мы будем столь слабы, что громовые тучи не станут сходить с нашего политического горизонта. Нам достанется на долю горькая судьба народа хотя с большой, но со слабой армией, вследствие недостатка в ней современного оружия. Судьба сия – подчиняться и подчиняться и на западе и на востоке».

Николай Евграфович как бы заглядывает в будущее. Он пишет: «...Одного военного воздушного флота мало нам. Надо добиться, чтобы у нас было много невоенных

летунов. Пусть они будут из народа... Перевидав тысячу летунов всех наций, я знаю двух лучших, кои перед опытным глазом творят чудеса не слепой смелостью (этого свойства у всех избыток), а сноровкой, похожей на волшебную. Эти двое: мичман Андре Конно во Франции и Михаил Ефимов, из крестьян Смоленской губернии... Надо создать у нас хорошие условия родиться и жить летунам и строителям самолетов... Русские люди, - призывает Попов, - не пожалейте дать средства на это!..»

Живя за границей, Попов духовно не порывал с родиной, считая себя ее сыном, волею обстоятельств заброшенным на чужбину. С годами здоровье ухудшалось, материально жить стало трудно, и Николай Евграфович поселился в Канне, где его все знали. Бывший летчик не гнушался никакой работой - устроился служащим в гольф-клубе. Но перед Новым, 1930 годом Николай Евграфович Попов ушел из жизни - покончил с собой.

Похоронили русского авиатора на кладбище Дюгран-Жас в могиле для бедных. Однако память его была увековечена мемориальной доской на стене против могилы, установленной Каннским аэроклубом. На ней надпись по-французски:

«НИКОЛАЙ ПОПОВ, скончавшийся 1 января 1930 года. Пилоту-авиатору, первым достигшему по воздуху Лерэнских островов в апреле 1910 года, дань уважения от Каннского аэроклуба».

А. Сумской Гибель и похороны Л.М. Мациевича

*И плакало небо горькими слезами и
просило прощения у человека.*

Из газет

То настроение, тот ужас, какой пережила многотысячная толпа при падении 24 сентября сего года авиатора Льва Макаровича Малевича с высоты 500 метров, передать сейчас словами нет возможности. Такие моменты не передаются. Они только чувствуются нервами, сердцем. Чувствуются еще потом долго, болезненно, но передать их в точности нельзя... И потому то, что я передам, будет, может быть, только слабым рефлекторным отблеском действительного.

В первый момент, когда аэроплан кувыркнулся носом вниз и от него отделилась человеческая фигура, толпа невольно болезненно вскрикнула, как один человек, ахнула и замерла, с ужасом следя, как авиатор, перевернувшись в воздухе несколько раз, с быстротой ядра, пушенного из пушки, падал вниз.

Ужас случившегося, сознание развязки и того, что помочь падающему нет сил, нет возможности, тяжелым камнем придавили всех на мгновение и сковали волю... Но еще момент – и толпа вздрогнула и побежала, гонимая ужасом и инстинктом, к тому месту, где упал авиатор. И то, что она, эта толпа, увидела, прибежав на место катастрофы, вызвало новый крик ужаса и горя... Авиатор был мертв... Он лежал ничком, зарывшись головой в землю.

Тот, кто еще так недавно поражал тысячи душ своей отвагой, удивлял смелостью и красотой полетов, кто

заставлял восторгом биться тысячи сердец, тот теперь лежал на земле бездыханным трупом... Это было слишком ужасно, слишком бессмысленно и несправедливо... И толпа, подавленная этой несправедливостью, убитая горем, плакала безмолвно над теплым трупом погибшего авиатора, боясь шелохнуться, боясь нарушить страшное, торжественное молчание смерти.

А жена? О нет! жена не плакала... Она не могла плакать... Она тут же упала без чувств...

Но вот явился доктор... распорядители... взяли... понесли... Толпа, рыдая, двинулась за печальной процессией к карете «скорой помощи». Уложили и увезли... Аэродром понемногу начал пустеть.

На землю спускался сумрак тихого сентябрьского вечера, а в сердцах тысяч людей сгущалась темная, печальная, непроглядная ночь...

Отважного, смелого и талантливого авиатора не стало...

Роковая весть о гибели Льва Макаровича Мациевича с быстротой молнии разнеслась по городу, и уже к вечеру знали почти все о его трагической кончине.

Утром 25 сентября все газеты были переполнены статьями о роковом полете Льва Макаровича и тех причинах, которые могли вызвать такую трагическую развязку. Некоторые распространенные газеты в первый же день посвятили памяти погибшего прочувственные статьи, с выяснением заслуг покойного как авиатора, инженера, общественного деятеля и человека. Это сразу же дало определенный облик погибшему и создало в массах соответствующее настроение. Массы почувствовали, что они потеряли в лице покойного не только авиатора и инженера, а что вместе с ним со света ушел еще один стойкий и честный общественный деятель, ушел практик – борец за

идеалы лучшего будущего, ушел чудный человек, каких в жизни так мало... И это объединяло всех около дорогого имени, около своего родного человека. Имя Мациевича в этот день было у всех на устах.

В час дня на панихиде в Казанском соборе, кроме семьи покойного, друзей и представителей от разных казенных ведомств, была масса молящихся студентов, курсисток, учеников средних учебных заведений и народных школ и просто народа, без отличительных признаков социального положения. Пришли почтить память погибшего все те, кто видел в покойном олицетворение чего-то бодрого, смелого, красивого, родного... Пришли помолиться за него и поплакать вместе с близкими ему людьми...

После панихиды молящиеся долго не расходились с Казанской площади, все чего-то ждали, разбившись на группы и обсуждая происшедшее на все лады. Все удручены... подавлены... всем, очевидно, хочется услышать что-либо определенное о причинах трагедии. И потому офицеров - летчиков и моряков - окружают целые толпы людей, засыпая их вопросами. Но увы... Никто из них ничего не может сказать определенного, так как причина падения была и остается и по сей час невыясненной. Это тайна, которую унес с собою в могилу погибший.

Настроение с каждым часом росло. Все новые и новые группы людей подходили к Казанскому собору. Получался какой-то своеобразный митинг печали, в котором центральное место занимали офицеры. К вечеру это настроение еще расширилось и окрепло в массе.

Уже к 8 часам вечера часовенка военного клинического госпиталя, где покоился прах усопшего, была буквально переполнена молящимися. И сотни, а может быть, и тысячи людей стояли за часовней на улице, ожидая очереди поклониться дорогому человеку.

Одна за другой прибывали делегации от разных казенных и общественных учреждений и групп, друзья и просто частные лица, возлагали на гроб венки и цветы. Гроб положительно утопал в цветах.

Преобладали венки от учащихся средних и высших учебных заведений, школ и курсов. Трогательные надписи на лентах свидетельствовали о том, как глубоко и трепетно чувствовали эти юные души потерю такого талантливого, светлого, молодого, жизнерадостного человека, как Лев Макарович.

Крик души и задушевные слезы чувствуются за лаконической надписью неизвестных «юных почитательниц»: «Всею душою грустим о тебе». И безнадежная тоска других юных сердец (учениц женской гимназии в Лесном), тоскующих о том, что:

Лебедь белый хотел взлететь до небес,
И во мраке небес белый лебедь исчез... —

и что вместе с ним исчезла, значит, уверенность в том, что идеал, казавшийся так легко достижимым, теперь опять далек, опять недоступен...

Этот крик души, эта мятущаяся тоска и боль сердца, рожденные трагизмом смерти Льва Макаровича, чувствовались во всех надписях, как бы они лаконичны ни были, и в этом ученическом возгласе: «Твой подвиг да светится в сердцах наших», и в студенческом: «Мы идем за тобой, мы победим!». И в венках, возложенных детьми от детей. Все они плакали горячими слезами сердца и кричали от боли.

26 и 27 сентября публика массами посещает часовню и без конца возлагает венки. Перед панихидой 27 сентября часовня настолько была переполнена венками, что пришлось ранее возложенные убирать на

приготовленные колесницы, дабы дать место у гроба вновь возлагаемым.

К 12 часам дня 27 сентября, перед выносом тела из часовни, улицы, прилегающие к клиническому госпиталю, запружены народом. Много военных всех родов оружия, но они совершенно тонут в той массе учащихся и штатских, какая собралась на проводы. Настроение повышенное, нервное...

Трагизм происшедшего еще не изгладился из памяти, еще берedit сердца, еще давит на душу и мозг каждого...

Но вот кончилась панихида. Гроб вынесли, при раздирающих душу рыданиях жены покойного, из часовни и установили на катафалк. Процессия тронулась по направлению к Адмиралтейству, в собор Святого Спиридония.

По дороге грязь, слякоть. Но публика запруживает улицы и компактной массой двигается за колесницей.

За гробом идут пешком всю дорогу, несмотря на усталость и нервную разбитость, жена, родственники и отец покойного, приехавший из провинции на похороны своего любимого сына. Из всей семьи не плачет только один этот коренастый, крепкий человек. Он молчит... Шагая в толпе, вдали от гроба, словно боясь, чтобы не обратить на себя излишнего внимания, он таинственно, угрюмо, загадочно молчит. Как будто стыдится сказать перед всеми, как велико его горе, как тяжела его утрата. Посмотрев на него, даже вчуже хочется, чтобы он заплакал, так как слезы, самые горькие, все же легче этого железного, загадочного молчания.

Во время панихиды в соборе Святого Спиридония и потом в течение целого дня продолжалось возложение венков на гроб погибшего от всевозможных учреждений, групп и лиц. Кажется, нет такого казенного и общественного учреждения, школы, курсов,

которые бы не возложили венка на гроб Мациевича и так или иначе не были представлены перед гробом. Сотни учреждений и лиц самых разнообразных направлений и окрасок несли знаки своего сочувствия, удивления и преклонения к гробу погибшего героя.

«Моему верному помощнику», – говорит Великий князь Александр Михайлович в своей надписи на венке.

«Доблестному русскому человеку», – говорит газета «Россия».

«Безумству храбрых поем мы песню!» – восклицают студенты Военно-медицинской академии.

«Незабвенному Льву Макаровичу» – подводники Тихого океана.

«С глубоким уважением» – ученики Академии художеств.

«Борцу со стихией» – рабочие электромеханического завода «Глебов и К°».

«Самоотверженному сыну России» – думская фракция «Союза 17 октября».

«Герою-летуну!» – Всероссийский национальный союз.

И так без конца... Возле дорогого гроба талантливого летуна, инженера и высокочтимого человека сгруппировались и сошлись представители всех направлений и миропонимания. Смерть его сплотила вокруг себя всех, заставив, хотя на время, забыть разногласие, непонимание друг друга и вражду.

28 сентября – день похорон Льва Макаровича. Местность, прилегающая к собору Святого Спиридона в здании Адмиралтейства, еще с утра запружена народом. Александровский сад переполнен. Стоят на возвышениях, на решетках, сидят на деревьях. Масса народа в переулке, ведущем в собор. Эта местность буквально осаждается желающими попасть на отпевание. Отдать последний долг погибшему явились

люди всех положений, рангов, возрастов, полов и национальностей. Масса народа пришла с самых отдаленных окраин Петербурга.

В церковь с 9 часов утра начали прибывать делегации от самых разнообразных учреждений и групп. Моряки, кавалергарды, студенты, курсистки, рабочие, артисты, нижние чины и т. д. Парадные мундиры чинов разных ведомств и воинских частей мешались со скромными костюмами учащихся и штатской публики.

Церковь, несмотря на то что пропускались лица, только имеющие билеты, уже к началу литургии была переполнена народом. Хоры также битком набиты, и тысячи глаз молящихся устремлены вниз на печальное зрелище, на последнюю почесть, отдаваемую человеческому телу на земле.

Храм убран тропическими растениями. Гроб положительно тонет в массе живых, благоухающих цветов. У изголовья гроба лежат серебряные венки от высочайших особ. Покойный лежит в гробу в морском форменном сюртуке с тремя академическими знаками на груди. Лицо землистое, заостренное, в котором только с трудом можно узнать жизнерадостное, цветущее, живое лицо всегда бодрого и веселого Льва Макаровича.

У гроба стоят: вдова покойного, отец, родственники, друзья, сотоварищи-летуны и, выстроившись в шеренгу в полном составе, команда подводной лодки «Акула», на которой плавал покойный. Вдоль собора стоит шпалерами команда Гвардейского флотского экипажа.

Отдать последний долг усопшему прибыли военный министр Сухомлинов, товарищ морского министра адмирал Григорьев, помощник военного министра генерал Поливанов, адмиралы Яковлев, де Ливрон, Рейценштейн, Запаренный; генералы барон Каульбарс, Кованько, контр-адмирал граф Толстой; члены

Государственной думы Тучков, Челноков, Лерхе, Некрасов, Степанов и многие другие. А также временно пребывающий в Петербурге военный министр Соединенных Штатов Дикенсон и представители французских авиаторов Полана и Райта.

Семья покойного сплоченной группой стоит у гроба. Все измученные, уставшие, страдающие... Два лица из группы особенно обращают на себя внимание окружающих: молчаливый, с какой-то особой печатью страдания на лице, не плачущий отец и выплакавшая все слезы жена. Она стоит у гроба молчаливая, сосредоточенная и пристальным взором, полным тоски и муки, смотрит в лицо своего дорогого мужа, словно желая своим любящим взглядом выпытать у него всю правду, разгадать тайну, которую он не успел открыть никому и теперь собирается унести с собою туда, в неведомую даль, в неразгаданное Царство вечности.

Депутации прибывают в продолжение всей литургии и возлагают венки. Много их возложено в этот день, красивых, художественных, дорогих... Но венцом всего был дар детей.

Два маленьких гимназиста, не старше первого класса, смущенно подходят ко гробу и так же смущенно кладут на него свой скромный дар – две живые хризантемы. Это был самый скромный дар на гроб Льва Макаровича, но, может быть, самый непосредственный и самый искренний. Чувствовалось, что эти хризантемы приобретены детьми на гроши, которые им, быть может, были даны на лакомства, и что, урвав от себя эти гроши, они положили на гроб часть себя, часть своей детской души, удивленной и пораженной неразгаданной загадкой бытия и плачущей трепетными слезами вместе с окружающими.

Пряный запах цветов, торжественная служба, стройное, красивое пение – все это, вместе взятое, настраивало на какой-то высокий, торжественный и

вместе с тем грустный лад, подымало и возбуждало нервы... И потому, когда после литургии протопресвитер военного и морского духовенства протоиерей Аквилонов сказал теплое, задушевное надгробное слово, в котором характеризовал покойного авиатора как мученика идеи и борца за лучшее будущее человечества, многие не могли удержаться от слез и плакали навзрыд.

После панихиды гроб с останками, покрытый Андреевским флагом, на руках министров, адмиралов, генералов, членов Государственной думы, авиаторов и родственников был вынесен из церкви и при звуках «Коль славен» установлен на катафалке.

Для отдания воинских почестей покойному перед собором были выстроены матросы Гвардейского и Балтийского флотских экипажей с двумя оркестрами музыки.

Трудно передать грандиозность картины, открывшейся перед глазами лиц, вышедших из собора. Дворцовая площадь, Александровский сквер, Невский проспект, леса вновь строящихся домов, балконы, крыши – все это сплошь было усеяно и запружено народом. Кругом на земле сплошное море голов. И это море двигалось, колыхалось, тянулось стать поближе к процессии, ко гробу, и потому тихо волновалось, переливаясь с места на место.

В час двадцать минут дня процессия, при звуках шопеновского похоронного марша, тронулась в путь по Невскому проспекту.

Людское море тел всколыхнулось и хлынуло за процессией на Невский проспект и затопило все на своем пути. Движение трамваев, извозчиков, даже пешеходов, приостановилось в этот момент по Невскому, так как двигаться можно было только по одному направлению: за волной. С боковых улиц, как с

притоков, вливались в общее русло, текущее по Невскому, все новые и новые массы народа.

Все окна, все балконы, все возвышения были заняты публикой. На протяжении всего Невского глаз видел только процессию и медленно плывущую вперед черную массу. Поминутно то там, то здесь щелкают фотографические аппараты, вертят свои вертушки кинематографщики, снимая редкую процессию. Десятки бойких мальчишек, с риском быть задавленными толпой, сновали среди движущейся массы, предлагая последние портреты покойного.

День был ясный, солнечный, ласковый... Играла музыка... И этот прощальный привет умирающего лета и звуки траурного марша как-то еще больше усиливали грусть, рождали большую тоску души, бередили тяжелую рану сердца, нанесенную потерей близкого, дорогого человека.

Людское море волновалось и надвигалось, иногда очень близко, на лица идущих за гробом. Инстинкт подсказал ближе идущим взять охрану на себя. И они взяли. Моментажно, без всякого сговора, без приказа и понуждения, образовалась живая цепь из публики, охраняющая семью и всех близко идущих за гробом. Сначала образовалась одна цепь, потом другая, третья и так целый ряд. И в этой живой изгороди людей шли рядом, взявшись за руки, студент и франтоватый кавалергард, пехотный офицер и курсистка, моряк и рабочий и т. д. Все шли рука об руку, плечо в плечо, делая одно общее дело, нужное в данный момент, совершенно забыв о классовых различиях, предрассудках и недоразумениях, основанных на этих предрассудках. Явление в нашей жизни почти исключительное...

У ворот Александро-Невской лавры процессию встретило духовенство лавры во главе с

архимандритом. При пении прекрасного лаврского хора гроб был снят с катафалка и понесен на руках к могиле.

И в то время как тело покойного оканчивало свой земной путь, приближаясь к месту вечного упокоения, вверху послышалось характерное жужжание мотора. Все невольно подняли глаза и были поражены необычайным, величественным зрелищем. Там, вверху, на незначительной высоте, гордо плыл над кладбищем дирижабль «Кречет». Командир его подполковник Ковалевский прилетел отдать последний долг своему собрату, сломленному жизненной случайностью в борьбе за достижение идеала, в борьбе за так трудно дающуюся в руки тайну.

Победно царил этот воздушный корабль в свободной стихии и словно кричал оттуда многотысячной толпе, провожавшей покойного: «А все-таки она вертится! А все-таки мы победим!»

Этот красивый полет над гробом борца со стихией был самым ценным и самым дорогим венком на могилу безвременно погибшего талантливому авиатора.

Еще задолго до прибытия процессии в лавру масса народа на кладбище. Многие пришли туда с самого утра и ждали. И здесь, как и по пути следования, все занято, все усеяно народом. Могилы, кресты, заборы, прилегающие сараи – словом, все то, на что можно было встать или влезть, занято... Фотографы поместились на крыше сторожевой будки и ждут момента...

Но вот пришли... Принесли гроб... Поставили над могилой... Краткая лития и такое же краткое слово священнослужителя... Горнист играет сигнал. И под звуки выстрелов провожавшей команды и последнего «вечная память» гроб опускают в могилу... Обезумевшая от горя жена с криком отчаяния бросается к могиле и падает без чувств. Пауза... Долгая, мучительная пауза. Гроб не засыпают землей. Все чего-

то ждут, хотя знают и видят ясно, что ждать нечего, что все кончено. Но ждут... ждут слова...

В жизни масс, как и в жизни отдельных людей, бывают моменты, когда молчание давит хуже самого горя, хуже обрушившегося несчастья. И тогда масса жаждет, чтобы нашелся человек, который бы нарушил за всех их это тяжелое молчание, который бы крикнул громко, во всеуслышание, о том горе, которое все они переживают, о слезах, которыми они плачут. Слезы успокаивают, крик, хотя на время, убивает боль. Они ждали.

Тяжелое молчание нарушил шлиссельбуржец Н.А. Морозов, прочитавший красивое, глубокое поэтическое стихотворение, посвященное им памяти покойного. После него сказал свою речь К.И. Арабажин.

«Прости, прощай, дорогой Лев Макарович! В сумраке жизни пронесся ты над нами светлым метеором и ушел во тьму. Блеснул твой гений и померк. Но ты звал нас к небу, открыл нам новые горизонты, и светлой и гордой радостью задрожали наши сердца; ты засветил вновь русские огни на вершинах человечества и напомнил другим народам о великой нации. Не безумием храбрости был твой подвиг, а прекрасным, обдуманном дерзанием – делом сильной и смелой научной мысли, сковывающей мир железными формулами.

Тебя мы все узнали и полюбили как победителя воздушной стихии, но ты не был узким специалистом – техником: ты победил тем, что принес блестящее, разнообразное образование, широту мировоззрения, мужественное сердце, сильную волю, напоенную любовью к родине и твердым сознанием долга, и горячую преданность общественному идеалу. Прекрасные свойства твоей души влекли тебя к свободной стихии. Ты наш! Твои друзья давно оценили

тебя, любили тебя, гордились тобою, верили в тебя. Слава тому, кто дал народу минуты светлой радости и нравственного удовлетворения!

Вечная память тому, кто объединил нас! Такие, как ты, не умирают! Десятки тысяч молодежи, сотни венков – это за тобой молодые всходы. Ты говорил молодежи: «Идите все выше и выше!» – и молодежь ответила тебе прекрасными, одобряющими словами надписи на одном из венков:

«Спи спокойно, дорогой Лев Макарович, мы идем за то бой, мы победим!

Спи же спокойно, милый, любимый друже! Вечная тебе память!»

После него прочли стихотворения, посвященные памяти Льва Макаровича, сотрудник газеты «Копейка» В. Трофимов и студент Санкт-Петербургского университета. Один из студентов от имени воздухоплавательного кружка сказал краткую речь, и все закончилось.

Рабочие взялись за лопаты... Застучала земля о крышку гроба, и конец...

«Прощай, прости, Лев Макарович!..»

Уже могилу сровняли с землей, установили крест, усыпали цветами, а публика все стояла... не расходилась... ждала... Тяжело, больно, жаль было покинуть так скоро близкую, дорогую могилу.

На белом скромном кресте, поставленном на могиле, значилось:

«Корабельный инженер капитан Л.М. Мациевич погиб при полете на аэроплане 24 сентября 1910 г.».

А. Куприн

Люди-птицы

Да, это новая, совсем новая, странная порода людей, появившаяся на свет божий почти вчера, почти на наших глазах. Мы, современники, перевалившие через четвертый десяток лет, были свидетелями многих чудес. При нас засияло на улицах электричество, заговорил телефон, запел фонограф и задвигались на экране оживленные фигуры; забегали трамваи и автомобили; радиотелеграф понес без проволоки на сотни верст человеческую мысль, подводные лодки осуществили дерзкую мечту Жюль Верна. И вот мы уже перестали удивляться большинству открытий. Щелкая медным выключателем, мы в тот момент, когда комната озаряется ровным ярким сиянием, уже не говорим себе с радостной гордостью: «Да будет свет!» И любой петербургский коммерсант, слыша голос своего доверенного, говорящего из Москвы, кощунственно восклицает: «Прошу погромче. Сегодня телефон чертовски скверно работает!»

Но авиация никогда не перестает занимать, восхищать и всегда снова удивлять свободные умы. Вот они высоко в воздухе проплывают над нами с поражающим гулом, волшебные плащи Мерлина, сундукисамолеты, летающие ковры, воздушные корабли, ручные орлы, огромные, сверкающие чешуей драконы, самая смелая сказка человечества, многотысячелетняя его греза, символ свободы духа и победы над темной тягостью земли! Само небо становится ближе, точно нисходит к тебе, когда, подняв кверху голову, следишь за вольным лётком прозрачного аэроплана в голубой лазури!

И летчики, эти люди-птицы, представляются мне совсем особой разновидностью двуногих.

Они жили и раньше, во всех веках, среди всех народов, но, еще бескрылые, проходили в жизни незаметно, тоскуя смутно по неведомым воздушным сферам, или в судорожных попытках умирали, безвестно осмеянные безумцы, поруганные, голодные изобретатели. «Monsieur, – сказал однажды на парижском аэродроме Блерио своему ученику, русскому авиатору, после первого совместного полета, – с этого дня летайте самостоятельно, я сегодня же выдам вам ваш brevet^[12]. Вы родились птицей».

В самом деле, в них много чего-то от свободных и сильных птиц – в этих смелых, живых и гордых людях. Мне кажется, что у них и сердце горячее, и кровь краснее, и легкие шире, чем у их земных братьев. Их глаза, привыкшие глядеть на солнце и сквозь метель, и в пустые глаза смерти, широки, выпуклы, блестящи и пристальны. В движениях – уверенная стремительность вперед. Часто, внимательно вглядываясь, я ловлю в лицах знакомых мне летчиков, в рисунке их черепа, лба, носа и скул, какие-то неясные, но несомненные птичьи черты. Давно установлено наблюдением, что определенная профессия, наследственная в длинном ряду поколений, налагает наконец на внешний и внутренний лик человека особый, характерный отпечаток. Авиация слишком молода для такой специфической выработки типа. Но отчего же не думать вместе с милым Блерио, что есть люди, рожденные летать? Может быть, потому именно летать, что прапращур человека миллионы лет тому назад летал над землей в неведомом нам таинственном образе?

– Каждый человек, не особенно трусливый, может научиться летать и полетит, – говорил мне один

офицер-инструктор.

Но для очень многих существуют непреодолимые пределы. Я знаю некоторых летчиков, обладающих холодной отвагой, расчетом и глазомером, притом в совершенстве владеющих аппаратом, но... только до высоты в 1000 метров. Ниже этой высоты он шутя сделает «мертвую петлю», скользнет на крыло и на хвост, спланирует с выключенным мотором, примет бестрепетно бой с вражеским аэропланом. Но выше 1000 метров он беспомощен. Там у него появляется не духовная, а чисто физическая боязнь высоты и пространства. Это чувство для других летчиков прямо необъяснимо, парадоксально. Ведь большинство из нас испытывает это тошнотворное, расслабляющее головокружение и противную щекотку в пальцах ног лишь на небольшой высоте, например, когда высунешься из окна шестого этажа. Но при подъеме это гнусное ощущение совершенно исчезает, и чем выше забираешься, тем все легче, веселее, безопаснее и увереннее становится на душе.

* * *

Я люблю их общество. Приятно созерцать эту молодость, не знающую ни оглядки на прошлое, ни страха за будущее, ни разочарований, ни спасительного благоразумия. Радостен вид цветущего, могучего здоровья, прошедшего через самый взыскательный медицинский контроль. Постоянный риск, ежедневная возможность разбиться, искалечиться, умереть, любимый и опасный труд на свежем воздухе, вечная напряженность внимания, недоступные большинству людей ощущения страшной высоты, глубины и упоительной легкости дыхания, собственная невесомость и чудовищная быстрота – все это как бы

выжигает, вытравляет из души настоящего летчика обычные низменные чувства – зависть, скупость, трусость, мелочность, сварливость, хвастовство, ложь, – и в ней остается чистое золото.

Беседа летчиков всегда жива, непринужденна и увлекательна, разговор – редко о себе, никогда о своих личных подвигах. Нет и тени презрения к низшему роду оружия, как раньше это было в кавалерии, в гвардии и во флоте, хотя перевод в «земную» армию страшит летчика в сотни раз более, чем смерть. Нет насмешки по отношению к слабому, к неспособному, к неудачнику. Наивысшее развитие чувства товарищества. Умилительная преданность ученика учителю. И как прекрасна в этих сверхъестественных людях-птицах, дерзко попирающих всемирные законы самосохранения и земного тяготения, как живописна в них беспечная и благородная, страстная и веселая, какая-то солнечная и воздушная любовь к жизни!

* * *

У них свой собственный жаргон: «контакт с землей», «спланировать», «спикировать», «покрыть пространство» и т. д. Аппарат при несчастье можно «пригробить», а то и вовсе «утробить». Но бывает, что «угробится» и смелый летчик. Упасть так, что очутиться внизу, под аппаратом, значит – «сделать капот». «Я взял с собою наблюдателя», – скажет летчик про полет вдвоем в боевой обстановке. Приглашая же на полет лицо частное, в пределах учебного аэродрома, он спросит: «Не хотите ли – «прокатаю?»» Словечко немножко лихаческое и чуть-чуть свысока.

Так-то вот в начале сентября прошлого года, под вечер, и предложил «прокатать» меня поручик К., любезнейший из летчиков, странно похожий своим

точеным профилем и буйно-волнистой курчавостью волос на одного из героев 1812 года, портреты которых так схожи между собою на старинных гравюрах.

Солнце уже село, когда мы доехали в автомобиле до аэродрома. К ангарам трудно было пройти из-за густой грязи. Кое-где почва выложена свежесрезанным дерном, из-под которого хлюпает и брызжет вода. «Это правда, – отвечал К. на мое замечание, – поле неважное для полетов, но идеального все равно не найдешь. Да с этим неудобством мы, впрочем, миримся. А вот где наше горе: видите, посреди поля торчит кучка деревьев? Пять-шесть никому не нужных деревьев, но приходится они на самом вираже, и если бы вы знали, сколько из-за них пригробилось аппаратов и сколько поломано рук и ребер. А срубить не позволяют: говорят, что на них открывается очень милый, а главное, давно привычный вид из какого-то дворцового окна».

Выкатывают из широкой пасти ангара «Фарман-Парассоль», номер такой-то. Я видал его раньше, в тихий солнечный день, парящим высоко в воздухе. Тогда это была легкая, маленькая, грациозная стрекозочка. Теперь, в полутьме быстро надвигающегося осеннего вечера, он рисуется мне громоздким, неуклюжим, растопыренным черным чудовищем. Довольно трудно с непривычки садиться во что-то вроде железного котла без крышки. Летчик впереди. Его отделяет от меня стеклянная толстая рама. Вот он поднимает руку кверху. Раздается свирепый, оглушающий рев пропеллера, и аэроплан, точно в ужасе, сотрясается всем своим огромным корпусом. Стремительный порыв ветра в лицо... Мгновенное, неопишное чувство полной потери собственного веса. Узенькое сиденье плавно колеблется влево и вправо...

Мы поднялись. Земля сразу расплылась, растаяла, поглотилась тьмой, но вверху стало светлее, хотя на небе ни одной звезды. От дьявольского ветра у меня текут слезы из глаз. Я ничего не понимаю. Порою мне кажется, что мы несемся бешено в черную бездну, но иногда я чувствую, что «Фарман» стоит на месте, а над нами и под нами стремглав мчится назад вся вселенная. Только что налево от нас, в глубине, сияла цепь голубых электрических шаров на вокзале, а через две секунды они скрылись неведомо куда, и нет ее ни с одной, ни с другой стороны. Ряд ангаров сейчас выделялся на черной земле светлыми прямоугольниками, величиной с трамвайный вагон, но я отвернулся на самое короткое время, поглядел опять, и они уже не больше спичечной коробки. Страх совсем не испытываю. Но то, что я совершенно потерял способность ориентироваться, повергает меня в недоумение и растерянность, как нансеновского петуха полярная ночь.

Потом я замечаю, что аппарат хочет лечь набок. Левое крыло опускается все ниже и ниже, а из-под него медленно выплывают вверх вокзальные огни, между тем как правое, поднимаясь, постепенно закрывает собою дворцовую башню. Я уверен, что не вывалюсь из своего горшка, что это всего лишь небольшой крен налево, маленькое скольжение на крыло, однако невольно вцепляюсь руками в закрепы моей норы.

Но вот аэроплан выправился. Теперь он начинает как бы становиться на дыбы. Я вижу голову летчика значительно выше моей, а меня самого оттягивает к задней стенке отверстия. Мы медленно карабкаемся вверх. По воздуху! На мгновение поручик К. оборачивает ко мне голову. В шлеме, в очках, с шеей, обмотанной шарфом, он через стекло представляет из

себя диковинное зрелище, подобное невиданной рыбе или водолазу, посаженному в аквариум. Он улыбается. Эта странная улыбка и короткое движение головы вверх понятны мне!

- Ну как?

- Хорошо, - отвечаю я кивком.

Летчик отвернулся. Аэроплан медленно принял горизонтальное положение. Мне показалось, что он даже остановился на секунду. И вдруг... ух! - и мы покатались, точно в санях с круглой ледяной горы, все ниже, ниже, быстрее и быстрее. Теперь навстречу мне рвался не ветер, а ураган.

Я задыхался, захлебывался, давился воздухом. Казалось, вот-вот прервется, остановится дыхание... Сердце падало... И все-таки было какое-то жуткое, сладкое опьянение, а не страх...

Потом сразу стало легче дышать. Аппарат выровнялся и медленно опускался к земле. Я увидел зубчатую кайму леса, ангары, которые точно росли нам навстречу, электрические шары и, наконец, самую землю. Особенно весело (для меня) побежал аппарат, подпрыгивая на неровной почве, и остановился как раз против своего ангара. Мне помогли солдаты выбраться из моей дыры, что я исполнил довольно неловко: страшно высоко прикреплено это неловкое сиденье. Ноги у меня были точно чужие, мягкие и все подгибались, да и сам я размяк, рассолодел и точно опьянел от необычных ощущений и от стапятидесятиверстной быстроты.

С бесконечной признательностью жму я твердую, горячую руку летчика.

- Ну что? Хорошо? - спрашивает он, весело показывая прекрасные белые зубы.

- Превосходно. Но, кажется, это я последний раз. Не те легкие и сердце, не те нервы. И у меня, должно быть,

вообще не орлиная душа. Еще раз благодарю вас. Сколько времени летали?

- Минут двенадцать с секундами.

Двенадцать минут! А мне показалось, всего минуты две или три. Впрочем, мне и раньше говорили, что время в полете, особенно для новичков, течет незаметно.

* * *

Солдаты раскладывают на поле вблизи ангаров очень большой костер. Еще не вернулся один летчик из полета в Петроград и обратно. Костер служит для него маяком. Все офицеры школы выходят из собрания. Ждут. Наконец солдат кричит из темноты: «Идет!»

Вместе с прибывшим мы сидим в собрании за чаем. Глаза мои прикованы к трогательному украшению столовой. На стене укреплен деревянный настоящий пропеллер, а в него вставлены карточки офицеров. Это все летчики местной школы, отдавшие Богу свою вольную жизнь в полетах и в боях.

И я вспоминаю прекрасный, великий и простой обычай этих людей-птиц. Во время похорон убитшегося летчика все его товарищи на всех годных к летанию аппаратах провожают его тело к месту последнего вечного отдыха, описывая в воздухе круги. А над могилой героя водружается, как скромный, но красноречивый памятник, пропеллер с немногословной надписью.

Привет вам, гордые птицы удивительной русской армии! Вечная слава и светлая память погибшим героям!

Хроника

В последние дни получены известия о блестящих полетах нового русского авиатора Сергея Уточкина.

Бывший велосипедный гонщик, чемпион всяких видов спорта, прекрасный конькобежец, футболист, яхтсмен, автомобилист и т. д., Уточкин неминуемо должен был кончить авиацией. Он как бы создан для нее.

Самостоятельно, без всякой посторонней помощи, научившись летать на аэроплане Фармана, привезенном в Одессу Ефимовым, Уточкин сразу овладел искусством летания.

О его успехах в Одессе, Киеве и Москве передают поразительные вещи.

Зная лично Уточкина, можем с полной уверенностью сказать, что вскоре он затмит собой многих и многих из лучших заграничных авиаторов, если, конечно... не убьется.

На афишах, извещающих о его полетах, заявляется, что полет ни в коем случае не откладывается, так как Уточкин летает во всякую погоду.

И как ни странно, это оказывается согласным с истиной. Немногие из европейских авиаторов могут похвастаться этим.

* * *

Государь Император, по личному соизволению Его Величества, Высочайше повелел производить из сумм государственного казначейства пенсии: вдове капитана корпуса корабельных инженеров Мациевича в размере 1800 рублей и дочери его – 600 рублей в год.

* * *

Харьковский самоучка Гризодубов заканчивает постройку аэроплана типа «Фарман» с некоторыми изменениями, с двигателем своей работы.

* * *

Осень 1910 года была полна событий для истории русской авиации. Организованный в сентябре в Петербурге аэроклубом Всероссийский праздник воздухоплавания дал почти неожиданно блестящие результаты. В состязаниях приняло участие пять профессиональных авиаторов и шесть военных авиаторов-любителей.

Аппараты были следующие: 6 «Фарманов», 4 «Блерио», 1 «Россия А» и 1 «Авиатик». Последние аэропланы представляли небольшие видоизменения аппарата Фармана, причем первый (за исключением двигателя) строился в Петербурге, а второй - в Германии. Таким образом, на Всероссийском празднике впервые принял участие в состязаниях русский аэроплан. Аэропланы русской конструкции все еще отсутствовали.

Из пяти профессиональных авиаторов большинство призов было взято Ефимовым. Однако особенное впечатление произвели полеты не профессионалов, а военных авиаторов, не участвовавших до того ни в состязаниях, ни в публичных полетах. Удивительно уверенные, красивые и смелые полеты были показаны всеми военными летчиками. Более всех отличился поручик Руднев, который и по продолжительности полетов, и по высоте опередил как любителей, так и профессионалов. Между прочим, он совершил смелый

полет над центром Петербурга. Большую сенсацию произвел неожиданный полет лейтенанта Пиотровского с пассажиром в Кронштадте.

Ужасно было, что это первое публичное выступление русских военных авиаторов закончилось катастрофой – гибелью талантливого инженера капитана Льва Макаровича Мациевича. 24 сентября во время полета на высоте 385 метров, как впоследствии было установлено, лопнула одна из стальных проволок и запуталась в винт. Аэроплан опрокинулся, и несчастный авиатор выпал из него.

Впечатление, произведенное этой ужасной катастрофой, было огромно. На похоронах безвременно погибшего Л.М. Мациевича присутствовали сотни тысяч народа. Русское общество в эти дни ясно показало, как высоко ценит оно бескорыстные подвиги своих передовых пионеров воздухоплавания. В гибели капитана Мациевича некого винить. Это была одна из неизбежных жертв, которых требует судьба как бы в уплату за всякую победу человеческой мысли. И как бывает почти всегда, избранным в жертвы оказываются лучшие люди...

* * *

Шлиссельбуржец Н.А. Морозов говорит о нем с восторгом: «Как он был прекрасен во время полетов! Какое обаяние интеллигентности, человечности и нравственной мощи сказывалось во всей его личности, когда он смелой и уверенной рукой правил своей машиной» («Речь», 25 сентября).

«Капитан Мациевич поражает своим необыкновенным хладнокровием во время полетов, – пишет другая газета. – Мне пришлось видеть его при отправлении в воздушное плавание сейчас же после

спуска. Ну, право, храбрый капитан садится на свой «Фарман» так же, как мы с вами садимся на извозчика. А когда слезает после получасового полета, то лицо его не меняется и не заметно в нем никакого волнения, точно он слезает с пролетки после спокойной прогулки» («Россия», 19 сентября).

«Его полеты красивы и уверенны. Вот где истинный художник своего дела. Вот человек, который и телом и душой отдался авиации».

«Это уже не новичок, а большой, очень большой авиатор. К нему относятся как-то особенно, среди товарищей он считается первой величиной» («Новое время», 21 сентября).

* * *

В 8 часов вечера 24 сентября у Л. Мацевича должно было состояться в Новом театре свидание с известным писателем Леонидом Андреевым, который тоже собирался лететь, но свидание не состоялось... За час до этого бездыханный труп смелого летчика лежал уже на аэродроме... Погибла прекрасная жизнь, погибла так преждевременно, так неожиданно, так несправедливо-нелепо – именно тогда, когда менее всего ожидали этой смерти и менее всех, казалось, грозила она смелому, уверенному в себе, прекрасному летчику, отважному, но мудрому и осторожному победителю свободной стихии.

Обремененный массой административных обязанностей по заграничной комиссии и различных поручений Морского технического комитета, Мацевич успеваеет сам обучаться полетам на аэропланах различных систем, причем обнаруживает способности незаурядного пилота. Первый свой самостоятельный полет он совершает после 45 минут обучения, проводит

на аэроплане перед авиационными состязаниями в Петербурге всего 12 часов 11 минут, и при этом ни одной поломки, ни одного неудачного спуска, который требовал бы починки аппарата.

Но Л. Мациевича мало привлекала слава пилота, хотя учителя-французы и считали его рожденным летать в воздухе. Его интересовала главным образом техническая сторона дела, удачное решение проблемы летания, ему все время улыбалась перспектива изобретения нового воздухоплавательного аппарата на основе своего богатого теоретического и практического опыта.

«Теперь, - говорил он своим товарищам за несколько дней до смерти, - я летаю на «Фармане», умею на «Соммере», по приезде в Севастополь начну учиться на «Блерио», изучу основательно недостатки существующих аэропланов, а затем займусь проектированием нового аэроплана».

Но уже за границей он совершает, так сказать, подготовительную работу.

Изучая постановку преподавания авиации во французских школах и различные конструкции аэропланов, Мациевич по долгу службы в своих еженедельных рапортах Отделу воздушного флота давал обстоятельную оценку изученных им воздухоплавательных аппаратов. Считая в последнее время лучшим из существующих аэропланов моноплан, Л. Мациевич был глубоко убежден, что ни один из них не отвечает военным задачам.

Как сообщает секретарь заграничной комиссии инженер Б.С. Сотник, общим и весьма важным недостатком всех аэропланов, по мнению Мациевича, является низкий коэффициент полезного действия вследствие большого лобового сопротивления, а также плохая конструкция шасси, всегда вызывающая

опасение за целость аэроплана при трудных аттерисажах.

Поэтому Мациевич старался уже в существующие системы внести те или иные изменения, устраняющие их недостатки. Так, в аппарат М. Фармана, по указанию Л. Мациевича, был вставлен включатель к мотору «Гном» для того, чтобы можно было прерывать ток, не выпуская для этого, как прежде, газ из прибора. К аппарату А. Фармана по его инициативе были присоединены дополнительные плоскости к верхнему плану, что делало аэроплан более устойчивым и увеличивало его грузоподъемность. В аппарате Блерио по предложению Л. Мациевича сделан был в интересах удобства вход для пассажира снизу, как это мы видим в двухместном «Блерио-ХI». Помимо этого Мациевич весьма интересовался усовершенствованием воздушного винта в аэропланах, которое давало бы возможность получать больший коэффициент полезного действия. С этой точки зрения его интересовала конструкция винта в изобретенном Мориотом «Блерио-ХI».

Но все это было мелким и будничным по сравнению с теми возможностями, которые открывались перед жаждающим оригинального творчества Мациевичем по приезду в Россию.

По окончании авиационных празднеств в Санкт-Петербурге Отделом воздушного флота предложено было командировать Л. Мациевича в Севастополь для обучения офицеров полетам и для заведования мастерскими. Кроме того, ему было ассигновано старое военное судно для производства опытов по испытанию его проекта морского аэроплана.

Как прекрасный знаток авиационного дела, обладающий к тому же хорошим инженерным образованием и выдающимся организаторским талантом, Мациевич, бесспорно, был бы на высоте

положения в качестве руководителя при полетах и сыграл бы огромную роль в развитии отечественного воздухоплавания, подготовив целый ряд опытных и образованных пилотов.

Еще больше надежд связывалось с работами Л. Мациевича по проектированию аэроплана новой конструкции, и прежде всего военно-морского аэроплана. Высокий уровень теоретического образования, знакомство с существующими системами и их недостатками, практический опыт пилота, творческий ум и, наконец, совпадение служебных обязанностей с интересующим его делом – все это было прочным залогом того, что поставленную себе задачу Л. Мациевич разрешит с успехом.

Особенный интерес представлял разработанный им проект морского аэроплана (биплана), который должен был нести военно-разведочную службу на море.

Аппарат был рассчитан на двух человек. Для того чтобы он мог опускаться и на воду, он был снабжен особыми поплавками. Аппарат постоянно находился на судне. Вследствие отсутствия на судне простора для разгона при взлете он не имеет переднего руля подъема, благодаря чему он укорачивается и, кроме этого, для взлетов снабжен простой тележкой особой конструкции, катящейся по съемным рельсам на судне и приводимой в движение прицепленным к ней канатом, который наматывается на барабан электрической лебедки, укрепленной на палубе судна. Что касается перенесения руля подъема назад, то, по мнению Мациевича, подкрепленному авторитетом многих знатоков воздухоплавания, и передние и задние рули подъема работают одинаково хорошо, с той только разницей, что передний руль подъема легко может быть сломан при спуске аэроплана. Для спуска аппарата на судно над палубой протягивается веревочная сетка. В случае необходимости аппарат,

снабженный поплавками, может опускаться на воду вблизи судна, а затем с помощью подъемного крана его поднимают на палубу.

Наряду с практической деятельностью инженера Мациевича все время влекла к себе и чисто научная работа. Мысль о профессуре не покидала его до последних дней. Его живая, подвижная натура всегда стремилась влиять на молодые, восприимчивые умы, будя в них жажду знания, дух научной любознательности. И надо сказать, он обладал всеми необходимыми данными для такой деятельности – хорошей эрудицией, творческой мыслью и ясным словом.

Еще в 1904 году профессор Носач, у которого Мациевич работал в бытность студентом Харьковского института, предложил ему занять место лаборанта при лаборатории тепловых двигателей Санкт-Петербургского политехнического института. С радостью ухватившись за это предложение, Л. Мациевич, однако, вынужден был через несколько месяцев отказаться от заманчивого предложения, ввиду того что болезнь легких требовала пребывания на юге России не менее года.

Но от мысли о профессуре Мациевич не отказался, отложив ее осуществление до более удобного времени.

Интересуясь при всех своих работах и проектах главным образом вопросами прикладной и теоретической механики и не покидая мысли сделаться преподавателем Санкт-Петербургского политехнического института, Лев Макарович, по окончании Московской академии, обратился в 1907 году в институт с ходатайством о назначении ему экзамена на звание адъюнкта по прикладной механике; при этом главным предметом себе он выбрал строительную механику, а дополнительным – теоретическую механику.

Но к сожалению, ему снова не удалось осуществить свою заветную мечту. Многосложные служебные обязанности, частые командировки по России и за границу, участие в различных конкурсах – все это препятствовало Л. Мациевичу осуществить свое стремление к научной карьере.

Позже, специализировавшись на вопросах подводного плавания, Мациевич готовился читать курс подводного плавания в Санкт-Петербургском политехническом институте, со времени открытия в нем дополнительного курса военного судостроения. В самое же последнее время институтом было предложено пригласить его вести проектирование «воздухоплавательных аппаратов тяжелее воздуха».

Но и на этот раз, и уже навсегда, заветная мечта, которая, казалось, была так близка к осуществлению, не сбылась: роковое увлечение авиацией оборвало нить его кипучей и многообещающей жизни.

А между тем как все его технические работы, так и то небольшое литературное наследство, которое осталось после Мациевича, свидетельствуют о том, что в лице Л. Мациевича страна наша утратила энергичного и талантливое деятеля на пользу науки, умелого руководителя научными занятиями учащейся молодежи.

Впервые мы видим Мациевича в качестве лектора в январе 1905 года в Севастополе, где он, с разрешения администрации порта, читает систематические лекции по теории корабля для чертежников и указателей Севастопольского порта. Аудитория младших сотрудников Л. Мациевича, вообще любившая с ним работать, тепло встретила добровольный труд способного учителя, по достоинству оценив умелое, ясное положение самых сложных вопросов по теории корабля.

Позже, когда, с развитием подводного флота в России, явилась необходимость создать кадры опытных подводных пловцов, морское ведомство неоднократно командировало Л. Мациевича, научные и педагогические способности которого оно уже давно знало, читать курс лекций по теории подводных лодок в Либаву, в порт императора Александра III. Таких командировок было две - в марте 1909 и 1910 годов. Строго научное трактование вопроса, при кратком и ясном языке лекций, умение будить и направлять пытливую мысль - все это, по словам слушателей курса Мациевича, оставило у них наилучшие воспоминания о научных занятиях под руководством Льва Макаровича. В 1909 и 1910 годах в качестве пособия для слушателей был издан курс его лекций по теории подводных лодок, который он собирался расширить и обработать для своего предполагаемого курса по подводному плаванию в Санкт-Петербургском политехническом институте.

Помимо лекций по подводному плаванию Мациевич иногда читал доклады на технические темы, из которых наибольший интерес представляет прочитанный в частном военно-морском кружке доклад «О типе морского аэроплана».

Наконец, в журнале «Мир» за 1909 год мы имеем попытку Л. Мациевича популяризировать вопросы подводного плавания в широких кругах русского образованного общества.

Таково то небольшое литературное и научное наследство, которое успел оставить после себя Л. Мациевич.

Краткий обзор деятельности Льва Макаровича Мациевича в качестве инженера закончен.

Весьма далекий от исчерпывающей полноты, он все же, надеемся, ясно говорит, что в лице покойного Мациевича погибла выдающаяся техническая сила, творческая звезда которой еще только разгоралась,

сошел в могилу талантливый и многообещающий работник на пользу технического прогресса и науки.

* * *

Месяц назад никто не знал о существовании капитана Мациевича; во вторник за гробом его двигалась стотысячная толпа. В смерти Мациевича, как и в славе его, есть что-то феерическое. Таких похорон, кажется, еще не бывало у нас. Гимназисты, студенты, курсистки, журналисты, офицеры, жандармы – все профессии, все группы, все лагеря и состояния объединились у скромного дубового гроба с венчавшей его треуголкой. Подчеркнутый политический характер похорон Комиссаржевской, Достоевского и других свидетельствует, что в России даже за гробом не прекращается борьба двух миров, не обрывается протест, которым отравлено у нас всякое общественное явление. Мациевич каким-то чудом избег этой участи. Его труп словно заполнил пропасть между правой и левой Россиями. «Несть Эллина, ни Иудея» за гробом погибшего авиатора, как нет двух мнений о заслугах русских пионеров воздухоплавания. В этом смысле авиация, пожалуй, единственный факт русской жизни, не внесший раздора в наш обиход, не прозвучавший диссонансом. Кадеты, октябристы, черносотенцы и даже, я думаю, социалисты не разошлись в оценке заслуг пионеров авиации. И потому смерть Мациевича отозвалась во всех русских сердцах одинаковой болью. Мне представляется, что это единодушие скорби, незримая связь, которую тень погибшего авиатора охватила все круги русского общества, это смягчение ожесточенных сердец у гроба погибшего, это обезвреженное смертью жало смерти – вот что сделало из смерти Мациевича событие, а из похорон его пышный

праздник печали. Глядя, как в потоке следовавших за колесницей людей тесно жались друг к другу блестящий лейб-гусар, мастеровой, студент, курсистка и член Государственной думы, влажный взор невольно устремлялся к дубовому гробу - талисману такого чудесного объединения.

Авиация - первое культурное дело в России, не отравленное политикой. Своим отношением к авиации общество показало, как нежно умеет оно лелеять плод культуры, ценить тружеников на этом поприще, сохранять порядок, блюсти честь и достоинство страны, без помощи полиции, без руководства власти...

* * *

В похоронах этого трагически погибшего смелого человека была одна новая черта, намек на нечто новое в русской жизни. И как ни слаб был этот намек, те, для существования и роли которых в нем скрыта сильная угроза, поняли его и поспешили отозваться. С одной стороны, г-н Пуришкевич выступил с заявлением, что он не мог принять участия в похоронах капитана Мацевича, так как ими овладела революционная толпа, с другой стороны, в одной провинциальной радикальной газете слышались ясные ноты недовольства.

Массовое участие радикальной молодежи в похоронах капитана Мацевича действительно придало им особый интерес. Кем был покойный? Офицером русской армии, все свои силы и все свое мужество отдавшим на увеличение боевой мощи России, сначала в подводном, а затем в воздушном плавании. Он служил народу и родине, но непосредственно находился на службе у такого правительства, которому радикальная молодежь, как известно, не особенно сочувствует. То,

что молодежь сердцем поняла, что армия стоит вне партий и политики, что выдающиеся деятели, честные, мужественные, смелые, принадлежат всей России и дороги всем русским людям, независимо от их политических воззрений, – и составляло самую яркую черту похорон Мацевича, превратило их в общественное событие.

* * *

Отдел воздушного флота выработал основные положения о школе авиации. Отдел самостоятельно открывает собственную школу на средства высочайше утвержденного комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования. Цель открытия авиационной школы заключается, с одной стороны, в желании избавить лиц, обучающихся полетам, от зависимости заграничных школ, в которых, по словам всех русских летунов, дело обучения поставлено весьма неудовлетворительно. Но главная цель – подготовить многочисленный кадр авиаторов специально для нужд русского воздушного флота. Число учащихся не определено точно и зависит от числа наличных аппаратов. В школу будут приниматься главным образом лица, состоящие на действительной военной и морской службах. В случае оставшихся вакантных мест будут приниматься и частные лица, но непременно с образовательным цензом и отбывшие военную службу. Кроме преподавания теоретических научных курсов воздухоплавания в школе главное внимание будет уделено практическим занятиям – ознакомлению с устройством аэропланов, моторов, а также обучению полетам. Платы за обучение никакой не взимается, но учащиеся не получают никакого содержания. Школа будет открыта в г. Севастополе, как месте, в силу

климатических условий, наиболее удобном и наиболее подходящем для полетов. Заказанные за границей Отделом воздушного флота аэропланы (1 - «Фарман», 2 - «Антуанетт» и 1 - «Телье») будут непосредственно из-за границы высланы в Севастополь. Инструкторами по обучению полетам на аэропланах будут: поручик Руднев («Фарман»), штабс-капитан Матыевич-Мацеевич («Блерио») и полковник Зеленский («Антуанетт»).

* * *

Совет школы удовлетворил ходатайство женской гимназии - разрешить гимназисткам приходить на аэродром и смотреть аппараты в сопровождении преподавателей.

* * *

5 ноября, под председательством Его Императорского Высочества Великого князя Александра Михайловича, состоялось общее собрание членов Отдела воздушного флота комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования. Собрание выработало подробные условия исполнения заказанных за границей 23 аэропланов и двигателей к ним. Постановлено произвести на Гатчинском военном поле приемку аэроплана Соммера, выстроенного на Балтийском вагоностроительном заводе в Риге, и для этого образована особая комиссия под председательством лейтенанта Пиотровского. Что касается аэропланов, заказанных Первому российскому товариществу воздухоплавания, то их решено принять в Петербург лишь в материальном отношении, затем отправить в Севастополь и там уже произвести

окончательную приемку этих аэропланов в действии. Собранию был прочитан доклад заведующего Севастопольским аэродромом подполковника Макутина, в котором он сообщает между прочим, что все офицеры, прикомандированные к отделу, прибыли на место и начаты приготовления к устройству полетов. На время пребывания авиационной школы в Севастополе председателем ее совета будет назначен, согласно постановлению собрания, капитан 2-го ранга Кедрин.

Воздухоплаватель. 1910. № 5, 6, 10, 11.

Франк М. История воздухоплавания и его современное состояние. СПб., 1910.

Петербургский листок. 1910. 20 сентября.

Новое время. 1910. 2 октября.

Иллюстрированный авиационный журнал. 1910. № 11.

Русская мысль. 1910. Кн. XI.

Е. Руднев

Мой полет на аэроплане в Гатчину

По окончании праздника воздухоплавания, пользуясь некоторой свободой до укладки аппаратов, я решил предпринять несколько вылетов; сперва я хотел полететь на Кронштадт, Ораниенбаум, Петергоф и вернуться обратно, а затем перелететь в Гатчину. От первого плана мне пришлось отказаться, так как наступила холодная, ветреная погода и каждый день был на учете.

В первый же сносный, хотя и не вполне удобный для перелета день – 9 октября – я решил лететь в Гатчину, так как иначе пришлось бы разбирать аппарат для перевозки и мое давнишнее желание не осуществилось бы. Было довольно холодно, земля промерзла и ветрило. Метеорологические данные в час дня были следующие: направление ветра запад-северо-запад, скорость – 2 метра в секунду и температура плюс 1,4 градуса (утром, в 7 часов, – 2,8 градуса).

В первом часу дня я произвел пробный полет с капитаном 18-го саперного батальона С.А. Бекневым, продержался в воздухе минут десять, прозяб порядочно и выяснил, что ветер довольно ровный, но для перелета не вполне удобный – вбок и немного сзади.

В час дня я еще раз вылетел с рядовым Ананьевым, причем результаты получились те же, и я решил немного обождать. Тем временем надел я кожаные шаровары, поверх кителя спасательную куртку, руки смазал касторовым маслом, за неимением гусиного жира, на правую надел три перчатки, велел также одеться потеплее своему механику рядовому Плотникову и взять с собой необходимый инструмент на случай спуска в пути, его самого я взял также на этот

случай, а то вес его (57₂ пуда) был малоприятен для перелета в подобных условиях. Затем велел прикрепить часы и компас у сиденья так, чтобы я их мог все время свободно видеть.

Садясь на аппарат, ни я, ни окружающие меня не были уверены в выполнимости перелета. Великолепно помню, как, обсуждая этот вопрос с присутствовавшим на аэродроме штабс-капитаном Матыевичем-Мацевичем, я указал на возможные пункты остановки – новый аэродром военного ведомства на Корпусном шоссе и Красное Село, – а тот шутя предлагал конвоировать меня до первого пункта, будучи убежден, что я не смогу лететь дальше из-за холода. Весь вопрос и заключался в том, смогу ли я выдержать холод в продолжение часа; это было очень сомнительно, так как во время второй авиационной недели при более теплой погоде мне приходилось сходить с аппарата с окостенелыми пальцами после получасового полета.

В 2 часа 22 минуты я поднялся с рядовым Плотниковым и, сделав один круг над аэродромом, взял направление на взморье, поднявшись до 300 метров. Перелетев Новую Деревню, Стрелку, я направил аппарат на гавань. Пересекая Васильевский остров, я заметил, что болотца на нем и берега Невки покрыты льдом; здесь меня порядочно тряхнуло, и внимание мое было сильно отвлечено выправлением аппарата.

Выправив его, я посмотрел влево, на Кронштадт, и был крайне удивлен его близостью: с этой высоты Кронштадт с окружающими островками был виден на половинном расстоянии до горизонта, и казалось, что до него не более 15 минут хода. Слева был виден город, отчетливо выделялся Исаакиевский собор и мосты, а даль была покрыта дымкой. Впереди, внизу, была видна гавань с судами и солидные постройки при ней; далее отчетливо был виден Морской канал и

противоположный берег залива. На заливе судов было немного, и впечатление было такое, что, упавши в воду, не скоро бы дождался помощи.

Перелетев Морской канал, я взял немного влево, вылетел на сушу и направился на Лигово, которое определил по пересечению железных дорог и по большой площади строений.

Во время нахождения над заливом аппарат сносило боковым ветром влево, и потому, чтобы идти намеченным путем, приходилось лететь полуоборотом, что заметно отражалось на скорости и устойчивости аппарата. Внимание мало-помалу ослабевало, так как холод давал себя чувствовать и при выходе на сушу пальцы основательно окостенели; здесь предстоял выбор: или продолжать путешествие, или повернуть назад и влево, опуститься на новом аэродроме, чтобы обогреться и продолжать путь по Варшавской дороге. Нежелание повертывать обратно заставило продолжать полет на Лигово и Красное - пункт наиболее желательный в смысле остановки. Зато лететь приходилось над более пересеченной и населенной местностью, что представляло большие неудобства в случае остановки мотора.

У Лигова я пересек парк с прудами и направился вдоль Балтийской дороги, держась преимущественно между нею и шоссе. Этому сильно мешал боковой ветер - часто меня сносило левее шоссе, и приходилось поворачивать круто вправо, так что путь имел несколько извилистый характер. Надо заметить, что лететь полуоборотом на аппарате Фармана очень неприятно, так как, нажимая для этого педаль, в данном случае правой ногой, и поворачивая аппарат вправо, я подымаю все время левое крыло, и для восстановления равновесия приходится усиленно работать крылышками. В этом случае надо считать лучшим искривление поверхностей - тогда, изменив

должным образом угол атаки обоих крыльев, можно лететь как при обыкновенной обстановке, парируя лишь удары ветра.

В Литаве и на шоссе видны были повозки и отдельные люди, но меня это очень мало интересовало, так как сильнейшая боль в пальцах правой руки направляла внимание исключительно на скорейшее достижение Красного Села, где я мог спокойно спуститься и обогреться. Пробовал было я управлять левой рукой, но отказался от этих попыток ввиду невозможности делать тонкие движения этой рукой и справляться с неправильными местными порывами бокового ветра.

Красное Село я решил облететь справа и спуститься на поле у офицерской кавалерийской школы, - для этого я пересек железную дорогу и взял вправо, перелетел Красное в менее людной части, недалеко от церкви. Внизу у домов и на улицах видны были люди, стоявшие большей частью группами и, по всей вероятности, весьма удивленные появлением аэроплана. Было 2 часа 58 минут; направив аппарат к большим каменным зданиям за Красным, я совсем было собрался спускаться, но затем меня взяло раздумье, не лучше ли будет продолжать путешествие и не портить перелета остановкой в пути; впереди было ровное поле - и времени для раздумья много. Попробовал я, держась за рычаг левой рукой, пошевелить пальцами правой, - боли не чувствовал, но и пальцев также; при таких условиях можно было продержаться еще минут двадцать.

В это время я подлетал к железной дороге у станции Тайцы; впереди был лес, обойти который нельзя было не уклоняясь сильно от дороги, и потому я решил перелететь его вдоль дороги, а затем направиться к эллингу, в очень опасный слой воздуха, аппарат стало сильно и очень неправильно раскачивать,

и я с большим трудом управлял им. Невольно здесь припомнились советы наших дирижаблистов – не лететь на Тайцы и Дудергоф со стороны Балтийской дороги.

После такой трепки не особенно приятно было лететь над лесом, и я с большим облегчением выбрался на ровное поле. Направившись вправо, к эллингу, я думал добраться до аэродрома по безлесной лощине, вместо того чтобы напрямик перелететь лес. Я слишком понадеялся на свою память и знание окрестностей Гатчины и не просмотрел перед полетом этой части пути. Рассматривая же еще летом карту, я почему-то вообразил, что аэродром и эллинг разъединены небольшим перелеском, и вот поэтому свернул к эллингу и, миновав его, направился вдоль безлесной лощины.

Внимание мое было устремлено исключительно на впереди лежащую местность, и я совсем не оборачивался налево, предполагая, что Гатчина впереди. Пролетев минуты три и не видя впереди ничего похожего на город, я осмотрелся по сторонам: налево, верстах в четырех, виден был аэродром, а далее раскинулась Гатчина, и удивляться надо, как раньше я ее не заметил, – извинением может служить мое полузамерзшее состояние.

Повернув круто налево, я перелетел напрямик лес, речку и опустился невдалеке от сараев. Посмотрел на часы: было 3 часа 18 минут. Таким образом, перелет длился 56 минут. Первое, что я услышал, это аплодисменты сзади: «Браво, ваше благородие!» – так выражал свое удовольствие мой воздушный пассажир.

Аппарат был тотчас же окружен солдатами-воздухоплавателями; они еще издали видели аэроплан и следили за его полетом. Сойдя с аппарата и сняв перчатки, я долгое время не мог отвечать на расспросы, так нестерпимо болели пальцы, и удовлетворять любопытство окружающих принужден был Плотников.

По линии полета пройдено было 60 верст, так что скорость полета была 64 версты в час; это объясняется большой нагрузкой, так как кроме бензина и масла мертвый груз был более 10 пудов: я - 4½ пуда, Плотников - 5½ пуда, и вдобавок еще инструмент. Кроме этого, скорость уменьшалась в силу большого сопротивления, которое представляли собою плотно закутанные наши фигуры.

Относительно моих личных ощущений могу сказать следующее: в начале полета чувствуется некоторая неуверенность в дальнейшем и не раз мелькнет мысль - не повернуть ли назад; особенно ярко проявилась эта мысль у Васильевского острова, когда сильно мотнуло аппарат, - от аэродрома было недалеко, и очень соблазнительно было повернуть назад. Малоприятны были моменты при неправильных порывах ветра; иногда чувствовалось, что аппарат не слушается управления, и, продлись этот момент, быть может, пришлось бы прервать путешествие значительно раньше. Не особенно приятно также лететь над местностью, где спуск невозможен, а забывать об этом и лететь напролом непростительно - это сильно напоминает привычку страуса; всегда надо быть готовым к внезапному прекращению шума мотора. Сознаюсь, что не раз делал обратное, но это происходило в ненормальной обстановке, когда холод заставлял забывать о всякой осторожности. Положим, что военным летчикам зачастую придется летать, несмотря ни на какую местность, но это будет вызвано посторонними требованиями.

Затем необходимо добавить, что избежать обмерзания рук можно двумя мерами: во-первых, надевать не перчатки, а рукавицы, тогда пальцы, соприкасаясь между собой, великолепно обогреваются, а во-вторых, надо сделать на ручке рычага железный щит, вроде эспадронного, - он защитит кисти правой

руки от обдувания ветром. Конечно, следует еще подумать о защите всего корпуса, но это сопряжено с уменьшением кругозора, так что лучше обойтись здесь хорошей теплой одеждой.

Хроника

Приказ по военному ведомству

Посетив Всероссийский праздник воздухоплавания, устроенный Императорским Всероссийским аэроклубом осенью сего года, я убедился, что все чины воздухоплавательных частей, на коих была возложена обязанность подготовиться к полетам на аэропланах различных систем, отлично выполнили данные им поручения и обнаружили во время полетов большое искусство в управлении ими, лихость и отвагу.

Вместе с тем с большим успехом провели свою летнюю практику и наши управляемые аэростаты, столь же блестяще принявшие участие, наряду с военными аэропланами, на Всероссийском празднике воздухоплавания.

От лица службы благодарю: начальника офицерской воздухоплавательной школы генерал-майора Кованько, офицеров означенной школы: подполковника Ульянина, поручиков Руднева, Горшкова, Матыевича-Мацеевича и состоящих при них мотористов нижних чинов, а также командиров управляемых аэростатов: полковника Нат, подполковника Ковалевского, капитанов Немченко и Голубова, штабс-капитанов Шабского и Таранова-Белозерова, поручика Нижевского, помощников командиров аэростатов, механиков и всех чинов, принимавших участие в подготовительных работах к полетам, в самое короткое время достигнувших столь блестящих результатов, что я отношу к их энергии, настойчивости и любви к делу.

Примерная служба названных чинов дает мне уверенность, что в самом ближайшем будущем военное

воздухоплавание станет в нашей армии на подобающей высоте.

Подписал: военный министр

генерал от кавалерии Сухомлинов.

* * *

Собрание общества ревнителей военных знаний 18 ноября было посвящено обзору современного положения воздухоплавания. Первым выступил председатель воздухоплавательного отдела общества генерал Ставронский, говоривший о современном состоянии воздухоплавания. Он придает большое значение военному воздухоплаванию как помощи армии при разведочной службе о силах неприятеля. Кавалерия теперь уже не в состоянии одна справиться. Вслед за ним лейтенант Пиотровский поделился впечатлениями своего полета в Кронштадт. Начальник воздухоплавательного отдела управления электротехнической части инженерного ведомства полковник Семковский в своем докладе коснулся некоторых вопросов техники в воздухоплавательных аппаратах с точки зрения военных требований. Для армии нужны аэростаты двух типов: большие - для стратегической разведочной службы - и малые - для ближайшей тактической разведки. Большие должны нести артиллерию и другие средства борьбы с врагом, станцию беспроволочного телеграфа. Что касается аэропланов, то, помимо известной грузоподъемности, скорости и других качеств, они должны быть портативны, собираться и складываться не более 3 часов, спускаться и подниматься со всякого места. К сожалению, существующие аппараты малопригодны

для военного дела. Последним говорил генерал-майор Гурко об устоях русского воздухоплавания. Для развития воздухоплавания он считает насущными 3 условия: развитие техники производства – у нас крайне слабо, сочувствие общества – тоже в печальном состоянии у нас – и личный состав воздухоплавателей. Особенно скупое идет материальное содействие. В то время как в Германии после аварии дирижабля стекаются миллионы пожертвований, у нас специально созданный комитет не может собрать ста тысяч, а на аэроплан имени первой жертвы нашего воздухоплавания капитана Мациевича собрано 1600 рублей. Мы щедро даем на почетные сабли иностранцам, на пострадавших от землетрясений в чуждых краях, а на насущные нужды России денег у нас нет. Офицеры превосходно себя зарекомендовали, все новые из них рвутся летать, и всех желающих не удовлетворить. Они показывают, что русская удаля еще не иссякла, и несомненно, что благодаря ей русское воздухоплавание быстрыми шагами пойдет вперед.

* * *

12 ноября в Одессе назначен был полет авиатора Заикина на аэроплане «Фарман». Вместе с ним в качестве пассажира сел писатель А.И. Куприн. Полет этот едва, однако, не закончился гибелью и самого авиатора, и А.И. Куприна. Подробности этой катастрофы таковы. К полету на аэродром собралась масса публики. Погода вполне благоприятствовала авиаторам – ветра почти не было, было тепло, светило солнце. Первый взлет Заикин совершил один. Около 8 минут он парил на высоте, доходящей до 300 метров. Самостоятельный второй полет и третий – с пассажиром – также прошли вполне удачно. Но вот к аппарату подходит А.И. Куприн

и садится сзади Заикина. Собравшиеся аплодируют отважному писателю. Затрещал пропеллер, и аппарат плавно поднялся на высоту 50-60 метров. Едва аппарат сделал заворот, как произошло что-то ужасное и неожиданное. Он начинает делать прыжки, неверные повороты и через несколько секунд камнем падает на землю. Крик ужаса вырывается из тысячи грудей. Кроме того, аппарат падал прямо на густую толпу народа. Но здесь Заикин выказал себя действительно героем, не потерял самообладания. Даже в это ужасное мгновение он обеими руками хватает руль и невероятным усилием направляет аппарат влево. Все бросаются к месту падения: аппарат разбит вдребезги; Заикин и Куприн лежат на земле. Через несколько секунд Куприн поднимается, у него оказывается только немного поврежденной нога. Оказывают помощь Заикину и приводят его в чувство. Он весь в кровоподтеках, но, к счастью, никаких переломов нет. Первый его вопрос о Куприне.

Узнав, что он почти невредим, Заикин разрыдался и перекрестился.

Виновником падения А.И. Куприн считает себя.

«Заикин, - пишет А.И. Куприн, - сдержал свое обещание. Несмотря на мой, правда, слабый протест, вряд ли он поверил моим уверениям, что во мне только около 6 пудов, а не больше.

Если бы не находчивость и смелость Заикина, - говорит он дальше, - мы бы и сами погибли, и, упав на публику, вызвали бы много человеческих жертв.

Что касается моих впечатлений, то могу сказать только одно: вначале было хорошо; что было дальше - не помню».

* * *

Близ Севастополя открылась авиационная школа, занимающая место на Куликовом поле в границе от первой шоссейной будки между Балаклавским шоссе и лагерями 13-й пехотной дивизии. Во избежание несчастных случаев публике запрещается доступ в границах указанной местности. Вблизи авиационного поля устраивается специально огороженное место для публики, где она может наблюдать за полетами с 1 декабря.

* * *

Последний год ознаменовался для Киева целым рядом, если так можно выразиться, событий в воздухоплавательном мире.

Деятельность сосредоточилась главным образом в руках отдельных лиц, так как местные общества – Киевское общество воздухоплавания и воздухоплавательный кружок при Политехническом институте – не обладают ни средствами, ни мастерскими, ни лабораториями.

В настоящее время в Киеве имеются выстроенные здесь же аэропланы князя Кудашева, Былинкина и Сикорского; осенью еще был построен аэроплан г-на Терещенко, теперь строятся аэропланы строительным и техническим товариществом г-на Касяненко (в Черкассах), г-ми Былинкиным и Сикорским – новые типы. Работы последних представляют большой интерес, и мы намерены подробно на них остановиться.

Г-н Сикорский начал с неудачных опытов с геликоптером, г-н Былинкин так же неудачно построил «Райт». Последние 3–4 года оба соединились и построили два аппарата: биплан собственной конструкции и моноплан, похожий на «Антуанетт». Оба аппарата оказались удачными – устойчивы и прочны. За

последний месяц на них был совершен целый ряд полетов, правда кратковременных. Последнее объясняется осторожностью конструкторов, не желающих подвергать риску ни себя, ни аппарат...

* * *

Московское общество воздухоплавания образовало особую комиссию для разработки вопроса об установлении национального типа русского самолета. Комиссия должна представить свои заключения к воздухоплавательному съезду будущего года.

* * *

2 декабря открыл свои действия организационный комитет по устройству Второго Всероссийского воздухоплавательного съезда, предстоящего в Москве с 22 марта по 2 апреля будущего года. В комитете председательствует профессор Н.Е. Жуковский. В числе почетных членов комитета много видных петербургских деятелей по воздухоплаванию.

Жертвы авиации

Авиация в короткий промежуток своего существования стоила человечеству большого количества жертв, список которых мы и приводим ниже.

1. Отто Лилиенталь (24 сентября 1886 г.).
2. С. Пильчер (30 октября 1889 г.).
3. Малоней (18 апреля 1905 г.).
4. Лейтенант Сельфридж (17 сентября 1908 г., во время полета с Орвиллом Райтом на форт Мейер).

5. Лефевр (7 сентября 1909 г., в Жювизи, во время испытания аэроплана системы братьев Райт).
6. Энса Росси (7 сентября 1909 г., в Жювизи).
7. Капитан Фербер (22 сентября 1909 г.).
8. Фернандец (6 декабря 1910 г., в Ницце).
9. Леон Деллагранж (4 января 1910 г., в Бордо).
10. Ле Блон (2 апреля 1910 г., в Сан-Себастьяне).
11. Говет-Мишелен (13 мая 1910 г., в Лионе).
12. Зосели (2 июня 1910 г., в Будапеште).
13. Спейер (17 июня 1910 г., в Сан-Франциско).
14. Робль (18 июля 1910 г., в Штеттине).
15. Вахтер (3 июля 1910 г., в Реймсе).
16. Д. Кине (10 июля 1910 г.).
17. Ролльс (12 июля 1910 г.).
18. Н. Кине (3 августа 1910 г., в Брюсселе).
19. Ш. Вальден (3 августа 1910 г., в Миноле).
20. Лейтенант Вивальди (12 августа 1910 г.).
21. Ван Мааздик (21 августа 1910 г.).
22. Гамильтон (10 сентября 1910 г.).
23. Пуалльо (25 сентября 1910 г., в Шартре).
24. Шовез (27 сентября 1910 г.).
25. Плохман (28 сентября 1910 г., в Габсгейме).
26. Хаас (4 октября 1910 г.).
27. Мациевич (8 октября 1910 г., в Санкт-Петербурге, во время Всероссийского праздника воздухоплавания).
28. Капитан Мадио (23 октября 1910 г.).
29. Лейтенант Менте (25 октября 1910 г., в Магдебурге).
30. Блоншар (25 октября 1910 г., в Исси).
31. Лейтенант Саглиетти (27 октября 1910 г., в Риме).
32. Р. Джонстон (18 ноября 1910 г., в Денвере).

* * *

Гибель отважного летчика, инструктора авиационной школы Б.В. Матыевича-Мацеевича – одно из печальных событий наших дней, которым взволновано наше общество. Хотя катастрофа эта произошла вдали от Петербурга, но он представляет себе ее ясно по бывшему примеру трагического несчастья почти с однофамильцем погибшего, тоже героем-удальцом Мацеевичем.

Ужас севастопольской драмы усугубляется еще тем, что вместе с отважным летуном погиб и его родной брат, юноша мичман, которому он хотел доставить удовольствие сильного ощущения в полете.

Ошибка храбрых удальцов заключается в чрезмерной уверенности в победе. Они не допускают даже мысли об опасностях и вовсе о них не думают. Иначе ведь смелый до героизма штабс-капитан Матыевич-Мацеевич ни за что не решился бы брать пассажиром своего родного младшего брата и подвергать его опасности. Черта этой бесстрашной уверенности бесспорно составляет доблесть, но и для нее есть границы. Даже на войне.

В многочисленных воспоминаниях о Скобелеве есть в исторических журналах один такой рассказ: однажды неустрашимому генералу, которого солдаты считали замороженным от пуль, пришло капризное желание испробовать свои нервы под их градом и свистом. В томительно жаркий день, проезжая с ординарцем мимо горного ключа, усиленно обстреливаемого турками, он сказал вслух: «Как было бы хорошо теперь напиться ключевой воды!» Никто из подчиненных на это желание начальника не отозвался, а все скорее старались выбраться из сферы огня, но Скобелев, в белом кителе, так опасном для прицела, спустился к роднику, забрал фуражку воды и начал спокойно пить, но при этом имел благоразумную осторожность не предложить своим ординарцам и офицерам вопрос: «А не хотели ли,

господа, и вы попробовать?» Он понимал, что это не было бы для них военным испытанием или необходимостью войны, а только спортом.

Как спорт воздухоплавание, после многих и часто повторявшихся крушений, едва ли скоро у нас привьется, не говоря уже о нем как о способе сообщения или пассажирского передвижения. Надо весьма критически относиться к такому рекламоошеломляющему сообщению, которое на днях рассказывалось со слов американских газет, а именно: что будто бы из С.-Луи летел в дальний полет с компаниею пассажиров аэроплан-вагон, в котором пили шампанское, забавлялись флиртом и один муж, приревновавший жену к пассажиру-чикагцу, выстрелом из револьвера убил ее и себя, после чего полет благополучно продолжался. Не любо – не слушай, а врать американским рекламам воздухоплавательных машин не мешай!

Очень возможно, что когда-нибудь воздушная стихия и сделается сферою пикников, но пока она представляет собою еще поле войны, которое человек всеми силами старается оставить за собою. Пока речь идет только о «завоевании» воздуха.

Коллега погибшего Б.В. Матыевича-Мацеевича, тоже отважный летчик, лейтенант Г.В. Пиотровский, совершивший знаменитый перелет из Петербурга в Кронштадт, совершенно убежденно и правильно говорит: «Авиация – это война! Как на войне гибель людей неизбежная случайность, так же и в авиации она случайность, но неизбежна».

Сравнение прекрасное, но требующее некоторых оговорок. На войне едва ли можно считать жертвами случайности тех борцов, которые пали от неумения полководцами распорядиться силами, от бесполезной траты сил в неравном бою или несовершенства оружия, в котором неприятель имел несомненное

превосходство, как это было, например, при Цусиме. Точно так же и в авиации многие случайности людьми опытными могут быть предусматриваемы.

Такую случайность не трудно было предусмотреть, и при подъеме братьев Матыевичей в сумерки и при значительном ветре, а затем при планировании. Говорят, что только за час до этого полета отправлено было из Петербурга по телеграфу запрещение делать столь рискованные планирующие спуски. И депеша эта роковым образом встретила с телеграммой о катастрофе с Матыевичем.

Вот это действительно случайность! Ее отважный летчик предусмотреть не мог. Иначе он или не полетел бы, или употребил иной прием спуска. Но и на всякие другие случайности герои-удальцы не обращают внимания. Это есть и неосторожность, и в то же время прирожденная русская, славянская доблесть.

Не в одной авиации герои удали свою проявляют. Мы ее видим на каждом шагу в подобном же чисто инстинктивном проявлении. Не дальше как два-три дня у нас было сообщено о молодом морском офицере, который при виде утопающего в Неве человека бросился во всей одежде спасать его, безусловно рискуя жизнью из чувства героизма. Спасенный человек оказался пьяным, а герой-морьяк, может, поплатился здоровьем за него на всю жизнь от простуды.

Геройство-удаль есть доблесть, обуславливаемая степенью целесообразности и значения подвига!

* * *

29 мая в Москве началась первая авиационная неделя. Состязание продолжалось ровно неделю; в нем приняли участие видные отечественные пилоты: Ефимов, Васильев, Кампо-Сципио, Масленников, Габер-

Влынский и др. Призы за неделю распределялись следующим образом:

1-й приз за высоту (1,198 м), 1250 руб., присужден Ефимову; 2-й приз высоты (707 м), 750 руб., - Васильеву; 3-й приз (334 м), 500 руб., - Габер-Влынскому. Призы продолжительности полета за неделю: 1-й приз, кубок от автомобильного общества и 412 руб., -Васильеву; 2-й (361 руб.) - Ефимову; 3-й (323 руб.) - Габер-Влынскому; 4-й (269 руб.) - Кампо-Сципио; 5-й (124 руб.) - Масленникову. Кроме того, были призы за планирующий спуск, доставку донесения, метание бомб, преследование аэростата и др.

Общая выдача призов за неделю: Ефимову - 4747 руб., Васильеву - 4737 руб., Кампо-Сципио - 1094 руб., Масленникову - 218 руб., Российскому - 82 руб.

Общий сбор за авиационную неделю - 21 300 руб.

Согласно условию, авиаторам выдано на 12 000 руб. призов и, кроме того, процентное отчисление от сборов в сумме 2450 руб.

Авиационная неделя закончена без убытка для предпринимателей, решивших назначить 2-ю московскую неделю по окончании перелета Петербург - Москва.

* * *

Первое в России воздушное состязание вне аэродрома имело задачей: перелететь в наискорейшее время на аэроплане из Санкт-Петербурга в Москву, следуя по определенному маршруту. В пути авиаторы не имели права обходить контрольные пункты (этапы) и не могли лететь ночью, с 8 часов вечера до 4 часов утра; во всем остальном они были свободны.

Для состязаний было назначено призов на сумму около 75 000 руб.

Распределение призов было такое.

1. Приз за наискорейшее достижение Москвы с пассажиром^[13] -15 000 руб. Этот приз разделяется на три степени: первому - 7500 руб., второму - 4500 руб. и третьему - 3000 руб.

2. Приз за наискорейшее достижение Москвы без пассажира - 10 000 руб. Этот приз разделяется на три степени: первому - 5000 руб., второму - 3000 руб. и третьему - 2000 руб.

Неразыгранные призы присуждаются летчику за наибольшее приближение к Москве в наименьший срок, причем приз выдается не полностью, а пропорционально числу пройденных летчиком целых перегонов.

3. Приз за наидлиннейший перелет без спуска с пассажиром - 10 500 руб. Этот приз разделяется на три степени: первому - 6000 руб., второму - 3000 руб. и третьему - 1500 руб.

4. Приз за наидлиннейший перелет без спуска без пассажира - 5220 руб. Этот приз разделяется на три степени: первому - 3000 руб., второму - 1500 руб. и третьему - 750 руб.

Выдача этих призов может последовать только в том случае, если летчик пролетит без спуска не менее трех перегонов. При одинаковом количестве перегонов, пройденных двумя или несколькими летчиками без спуска, при присуждении призов принимается во внимание количество верст пройденных непрерывно целых перегонов, а при равенстве расстояний сумма причитающихся участникам призов делится между ними поровну.

5. Приз за совокупность пройденных расстояний - 15 000 руб. Этот приз распределяется между всеми

участниками, состязавшимися на указанные в статьях 6-12 программы призы и сделавшими не менее одного перегона, прямо пропорционально количеству пройденных целых перегонов.

6. Приз за полеты аэропланов, построенных на русских заводах согласно особым требованиям, предъявленным к военным аэропланам (конструкторский), - 20 000 руб. Этот приз разделяется на три степени: первому - 10 000 руб., второму - 7000 руб. и третьему - 3000 руб.

* * *

Авиатор Васильев, победитель перелета Петербург - Москва, удостоился счастья выслушать Высочайшую телеграмму следующего содержания:

«Московскому губернатору Джунковскому. Передайте авиатору Васильеву Мое искреннее поздравление с победой на перелете Петербург - Москва и Мою благодарность за его готовность и впредь работать на пользу отечественного воздухоплавания, успехи и развитие которого близки Моему сердцу. *Николай*».

* * *

Вопрос о пилотах управляемых аэростатов пока еще не имеет большой остроты, потому что в настоящее время число последних незначительно сравнительно с аэропланами, но во всяком случае все, что будет говориться о летчиках и военных наблюдателях, может быть почти полностью отнесено к пилотам дирижаблей и наблюдателям с них. Разберем сначала физические и душевные качества военных летчиков. В этом вопросе

заслуживает особого внимания компетентное мнение итальянского профессора школы военных авиаторов доктора Фальши, изложенное им в «Военно-медицинском журнале», в котором он требует от военных летчиков следующих качеств:

1. Возраст военного летчика должен быть между 25–35 годами, и потому Фальши находит совершенно неправильным привлекать в качестве учеников лиц в возрасте 21–24 лет, так как, по его мнению, лица этого возраста еще недостаточно солидны и не гарантированы от возможности совершить какой-нибудь безрассудный поступок, являющийся естественным следствием молодости и часто связанной с нею легкомысленности.

В 35 лет для человека наступает критический возраст, когда изменения в дыхании и циркуляции крови, в силу начинающегося перерождения тканей, могут повести к некоторым опасным для здоровья неправильностям в функциях организма под влиянием быстрых полетов в непривычной обстановке, да еще на значительной высоте.

2. Вес военных летчиков, по мнению того же профессора, должен быть по возможности наименьший, а именно: для человека 25–35 лет, среднего роста, этот вес не должен превышать 75 килограммов.

3. Здоровье военных летчиков должно быть весьма крепкое, закаленное, что, несомненно, лучше всего предохранит их от всяких заболеваний в тех условиях, в которых они находятся; действительно, быстрота полета и вызываемый ею сильный встречный ветер, постоянная нервная напряженность при управлении аппаратом, холод и целый ряд других внешних причин будут весьма неблагоприятно отзываться на здоровье военного летчика. Авиация, безусловно, должна быть воспрещена для субъектов нервных и страдающих

мозговыми или сердечными недостатками, а также для эпилептиков, алкоголиков и их потомков.

4. Зрение и слух должны быть развиты в наибольшей степени. Чем эти два чувства острее, тем летчику легче ориентироваться по расстилающимся под ним видам и проверять на слух работу своего мотора – этого пульса всякого воздухоплавательного аппарата. Испытания на зрение и слух должны быть произведены наиболее строгие; малейшие недостатки органов этих чувств должны служить препятствием к зачислению как в военные летчики, так и в наблюдатели.

5. Дыхание и кровообращение также должны быть безупречны.

6. Характер – совершенно уравновешенный, спокойный, отнюдь не вспыльчивый, но решительный и способный быстро выполнить свое решение, что особенно важно при управлении аэропланом, где каждое мгновение можно ожидать изменения условий равновесия, восстанавливаемых немедленно, а в противном случае – грозящих катастрофой.

7. Умственные способности также должны быть хорошо развиты, ибо они являются основанием всякой сознательной работы...

Поднятый в периодической литературе вопрос о предварительном освидетельствовании лиц, изъявивших желание сделаться военными летчиками, уже получил у нас в России решение в том виде, что все эти лица действительно исследуются специальными комиссиями, из которых одна, при Санкт-Петербургском клиническом военном госпитале, уже сформирована под председательством главного врача и состоит из докторов различных специальностей. Кроме этой комиссии образована еще другая, для выработки требований, предъявляемых к военным разведчикам относительно их здоровья, при Военно-санитарном учетном комитете.

Наблюдения эти крайне интересны и заслуживают особого внимания, так как у нас в России этот вопрос еще не имеет достаточных разработанных данных, а между тем первая гибель нашего военного летчика капитана Мациевича во многом объясняется именно его переутомлением и недостаточной крепостью его нервной системы, расшатанной участием в первых публичных состязаниях... На наш взгляд, в настоящее время это участие является уже нежелательным главным образом потому, что, не давая никаких данных для совершенствования наших военных летчиков, эти состязания, несомненно, расшатывают их нервную систему, что не может быть допустимо. В 1910 году участие военного воздухоплавания на первом Всероссийском празднике оправдывалось тем, что Россия доказала на нем, насколько высока у нее подготовка военных летчиков, и надо отдать справедливость, что блестящие полеты участников сыграли очень большую роль в общем подъеме сочувствия к нашему воздухоплаванию. Является желательным участие военных авиаторов только в больших перелетах (Севастополь-Петербург - лейтенант Дыбовский и штабс-капитан Андреади - июль 1912 года), ибо это участие дает им практику в ориентировке на малознакомой местности и в аттерисажах в условиях военного времени (без подготовленных площадок). Для военных считается вполне нормальным исключение всяких материальных интересов, связанных с призами; военные летчики должны быть настолько обеспечены, чтобы денежные призы их не интересовали; в этом отношении забота об их материальном благополучии лежит на том государстве, которое хочет иметь у себя могущественный воздушный флот.

Отдел воздушного флота при комитете по сбору пожертвований на сооружение военного флота выработал правила русского флота. В мирное время все офицеры-летуны образуют кадр военных летчиков, но каждый из них находится при своей части. С началом же военных действий все летчики поступают в распоряжение Отдела воздушного флота. Подготовка кадра летчиков будет производиться в воздухоплавательной школе, в которой будут два курса – общеподготовительный в Севастополе и специальный в Гатчине. Комплект летчиков на подготовительном курсе определен в 30 человек, которые будут братья из равных частей армии и флота. По окончании курса в Гатчину будет посылаться только половина лучших офицеров для дальнейшего усовершенствования. По прохождении специального курса эти 15 офицеров должны выдержать экзамен на звание военного летчика. Сдав этот экзамен, они откомандировываются обратно к своим частям, где в их распоряжение будут представлены аппараты, если та или иная часть не будет в состоянии сама приобрести аэроплан, то ей на помощь придет Отдел воздушного флота. Время от времени офицеры-летчики должны будут возобновлять свои познания на повторных курсах при отделе. Отдел сейчас располагает в этом году 35 аэропланами. Для общеподготовительного курса он отводит ныне 8 аппаратов Блерио, 8 – Генриха Фармана и 2 – Мориса Фармана. В Гатчинской школе будут работать 6 аппаратов Блерио (2 одноместных и 4 двухместных) и 4 – Генриха Фармана. Будут приобретены еще аппараты: Пишофа, Бреге, Реппа, Телье и других изобретателей, чьи аэропланы будут призваны пригодными. От аппарата системы «Антуанетт» решено совершенно

отказаться, потому что он признан совершенно непригодным для военных целей.

* * *

Военный совет, заслушав представление Главного инженерного управления о преимуществах службы в воздухоплавательных частях и офицерской воздухоплавательной школе, признал желательным улучшение материального положения офицеров-летчиков и установление пенсионного обеспечения для них и для их семейств на случай смерти или потери трудоспособности.

* * *

30 июня в Севастополе, на Куликовом поле, впервые состоялся парад воздушного флота. Около 9 часов утра начальник пехотной дивизии Вебель прибыл на аэродром военной школы авиации, где были выставлены 15 аэропланов и выстроены команды с офицерами. Поздоровавшись, генерал произнес речь, обрисовав крупные успехи русского воздухоплавания и почетное положение его в армии. В заключение он пожелал дальнейшего преуспевания в столь важном деле. Затем, несмотря на ветер, плавно и красиво поднялись поочередно шесть аппаратов, управляемых инструкторами: четыре «Фармана» описывали круги, два «Блерио» парили над ними. Первым поднялся и последним спустился отважный и неутомимый авиатор лейтенант Дыбовский. Необычайный парад привлек много публики, плотным кольцом оцепившей аэродром.

* * *

Петербург, 7 августа 1911 г. Авиатор Ефимов совершил на Гатчинском аэродроме на «Фармане» первый в России ночной полет. Он имел на аэроплане прожектор и при полете бросал снаряды. Полет продолжался 40 минут на высоте 200 метров.

* * *

Телеграф принес печальное известие о гибели в городе Ельце русского авиатора штабс-капитана в запасе Мстислава Максимовича Золотухина. Авиатор во время спуска на «Блерио» с незначительной высоты вылетел из аппарата, который всей тяжестью придавил его. М.М. Золотухин, промучившись несколько часов, от тяжких повреждений всего тела скончался. Какой-то злой рок преследовал этого летчика. Еще в 1910 году с декабря он начал обучаться воздухоплаванию. Первые его попытки научиться летать были сделаны в авиационной школе Севастопольского аэроклуба, где он разбил вдребезги аппарат «Блерио», но сам остался невредим. Но эта катастрофа не уменьшила стремлений Золотухина к воздухоплаванию. Он начал даже строить аппарат собственной конструкции. Нашелся в Царицыне миллионер Воронин, который приобрел для Золотухина новый «Блерио». Снова на нем стал учиться летать Золотухин, и этот «Блерио» был разбит при падении авиатора, каким-то чудом снова уцелевшего. Золотухин перекочевал в Петербург и стал учиться на «Фармане». Наконец давно желанная мечта его сбылась: 9 августа он вместе с г-жой Зверевой сдал пилотский экзамен. Получив диплом, он отправился в Елец, где, совершая полеты, и погиб на роковом для него «Блерио».

* * *

Для участия в больших маневрах войск Киевского и Варшавского военных округов 29 августа выехали из Гатчины два отряда воздушных разведчиков от Отдела воздушного флота комитета по усилению флота на добровольные пожертвования. Отряд военных летчиков, отправившихся в Киев, состоит из поручиков Ильина, Макарова, Линно и Никифорова, причем руководителем назначен первый. В Варшаву же поехали авиатор Ефимов и военные летчики корнет Бахмутов и поручик Никольский, которые пополнили собой уже находившийся в Варшаве севастопольский отряд воздушных разведчиков полковника СИ. Одинцова. 28 августа в Варшаву и Киев было также отправлено 8 бипланов Фармана и моноплан Блерио и несколько походных мастерских для сборки летательных аппаратов и разборных ангаров.

* * *

29 августа в Киев приехал Николай II. В оперном театре выстрел в Столыпина. 2 сентября летчики вернулись с маневров на Сырецком поле. 6 сентября царь с семьей выехал в Севастополь.

* * *

В этом году на маневрах Киевского военного округа впервые приняли участие воздушные разведчики: шесть военных летчиков на «Фарманах», И.И. Сикорский на своем аэроплане и змейковый аэростат. Летчики, прибывшие из Петербурга, были разделены на два

отряда под общим руководством штабс-капитана Александрова. В один отряд вошли поручики Ильин, Линно, Никифоров и Макаров, а в неприятельский – штаб-ротмистр Миллер, кондуктор флота Жуков и инспектор Ефимов. 7-я воздухоплавательная рота выступила в поход одновременно с летчиками, производя свои наблюдения с змейкового аэростата...

Из отряда летчиков первым поднялся поручик Ильин. Возвращаясь с добытыми сведениями в штаб дивизии, Ильин заметил неприятельский аэроплан Ефимова, спустившегося из-за недостатка бензина. По условиям маневров Ефимов считался взятым в плен.

Поручик Линно поднялся места ночлега, взял с собою пассажира – подполковника Генштаба Агапеева в качестве наблюдателя, тогда как с остальными летчиками в качестве пассажиров летали механики. Во время полета у поручика Линно на высоте 630 метров произошел ряд взрывов в каритере. Выключив мотор и благополучно спланировав вниз, сделав во время спуска поворот на 60 градусов, поручик Линно отправил свое донесение в штаб нарочным, и, наскоро починив свою машину при помощи подоспевшего специального автомобиля с запасными частями, поручик Линно отправился на место предстоявшего на следующий день Высочайшего смотра. Поручик Никифоров отправился на разведку правого фланга противника и доставил добытые сведения в штаб одной из дивизий. При попытке вторично запустить мотор у него загорелась нижняя несущая поверхность аэростата, но огонь был тотчас потушен.

Сикорский, получив свою задачу, производил разведку в течение 50 минут на высоте 500 метров. Доставил донесение в штаб дивизии, к которой был прикомандирован. Эта разведка является рекордной, так как во время ее Сикорский установил три всероссийских рекорда на русском аэростате:

продолжительности полета без спуска, высоты и скорости полета (125 верст в час).

Ефимов, взятый в плен, не только не имел права производить в тот день разведку, но не мог дать донесение и об уже произведенной и, получив от поручика Ильина бензин, вернулся в свой лагерь.

На другой день оба отряда летчиков были соединены вместе и примкнули к левому флангу линий военных автомобилей. Объезжая войска, государь изволил заметить Сикорского и удостоил его разговора.

После Высочайшего объезда войска начали проходить церемониальным маршем. Шесть военных летчиков, несмотря на порывистый ветер, поднялись в воздух и, совершив ряд кругов над войсками, спустились. На сферическом аэростате поднялись капитан Александров и унтер-офицер Адамец. Аэростат был подхвачен воздушным течением и, пробыв четыре часа в воздухе, благополучно спустился в 120 верстах от Киева...

* * *

3 октября в Гатчине выдержала экзамен на звание пилота-авиатора г-жа Анатра, вдова одесского спортсмена, разбившегося насмерть в прошлом году во время автомобильного пробега. Г-жа Анатра летает на «Фармане»; она ученица М.Н. Ефимова, от которого заимствовала всю его манеру – красивые подъемы, спуски и плавность полета.

* * *

9 октября поручик офицерской воздухоплавательной школы Е.В. Руднев, выделившийся

так своими полетами во время Всероссийского праздника воздухоплавания, совершил замечательный полет. В 2 часа 26 минут пополудни он поднялся на аэроплане вместе со своим механиком рядовым Плотниковым с целью совершить перелет на Гатчинский военный аэродром. Чтобы не угрожать центральным, наиболее людным частям столицы возможностью падения, он направился ко взморью, у самого берега моря облетел город и смело направился в Гатчину. Через 56 минут полета он спустился уже на Гатчинском военном поле, сделав всего около 60 верст. Холодная погода дала знать себя смелому авиатору: он сошел с аэроплана полузамерзшим, несмотря на теплую одежду.

Честь и слава отважному военному авиатору!

* * *

12 октября в офицерском собрании армии и флота подполковник Генерального штаба СИ. Одинцов прочел лекцию на тему: «О полете через Россию на воздушном шаре». Лектор в живых образах передал слушателям те впечатления, которые им были вынесены из неоднократно совершенных им полетов на воздушных шарах, и в особенности впечатления полетов, произведенных им на дальность расстояния. «Немного мужества, немного привычки, – начинает свою лекцию отважный пилот, – требуется для совершения полетов. В самый момент поднятия вверх становится несколько жутко; кажется, точно вся земля провалилась под ногами, но чем поднимаешься выше, тем испытываешь все новые и новые ощущения. Чарующие, волшебные картины, открывающиеся сверху, сами собою изглаживают первые неприятные впечатления жуткости и страха. С запада точно на ладони виднеется

Потом – напрасно ищет око:
На небе не найдешь следа;
В бинокле, вскинута высоко,
Лишь воздух – ясный, как вода...

А здесь, в колеблющемся зное,
В курящейся над лугом мгле,
Ангары, люди, все земное —
Как бы придавлено к земле...

Но снова в золотом тумане
Как будто – неземной аккорд...
Он близок, миг рукоплесканий
И жалкий мировой рекорд!

Все ниже спуск винтообразный,
Все круче лопастей извив,
И вдруг... нелепый, безобразный
В однообразьи перерыв...

И зверь с умолкшими винтами
Повис пугающим углом...
Ищи отцветшими глазами
Опоры в воздухе... пустом!

Уж поздно: на траве равнины
Крыла измятая дуга...
В сплетеньи проволок машины
Рука – мертвее рычага...

Зачем ты в небе был, отважный,
В свой первый и последний раз?
Чтоб львице светской и продажной
Поднять к тебе фиалки глаз?

Или восторг самозабвенья

Губительный изведаль ты,
Безумно возалкал паденья
И сам остановил винты?

Иль отравил твой мозг несчастный
Грядущих войн ужасный вид:
Ночной летун, во мгле ненастной
Земле несущий динамит?

1910 - январь 1912

Письма Нестерова жене

Наконец-то сегодня, дорогие мои, получился ответ в Главном инженерном управлении. Конечно, препятствий не имеется. Отсрочка дана, и документы высылаются. А между тем опять загвоздка. Надо представить медицинское свидетельство. Сунулся я к врачу инженерного училища, а он возьми да и найди у меня недостатки: опять правое легкое. Говорит: «Нельзя вам летать». Если даже и верно, что он говорит, то мне еще более необходимо попасть в школу, чтобы провести свой проект, а от полетов можно будет и отказаться, они меня вовсе не тянут. Завтра достану свидетельство, так как думаю, что просто у меня один бок короче другого, а потому и есть разница. Думаю, что другой доктор не найдет никаких недостатков, так как в общем-то я себя очень хорошо чувствую, куда лучше, чем перед Владивостоком. 15-го, кажется, решился вопрос о назначении. Я думаю все же не уезжать, хотя еще не решил, когда ехать в Нижний. Думаю отпроситься. Живу у Коли Пораделова и почти все время сижу дома и той тоски, что раньше, не чувствую. Коля на 3-м курсе и готовит доклад, на лекции не ходит, и поэтому одному мне сидеть не приходится. Что-то даст мне завтрашний день?! Хорошо бы, если можно было бы уехать. Что-то ты не пишешь ничего о детишках, как здоровье? Наверное, устаешь страшно. Пиши, дорогая, а то и так тоскливо, все вспоминаю романс «Дитятко»...

Ну, целую крепко, целуйте Маргуньку и Петуха.

Твой первый Петя.

9 сентября 1911 г.

* * *

Дорогая моя детка! Сегодня я отнес в Главное инженерное управление медицинское свидетельство, очень короткое и вполне удовлетворительное, так как сам его составлял. В управлении мне сказали, что до 15-го мне нужно быть в Питере, так как в это время будет решено окончательно. Подумываю о совместном житье с Пораделовым на хорошей квартире. Вечером думаю написать закрытое письмо. Целую крепко, целуй маму, Дутика и Петуха. Пиши: Мытнинская, 8, кв. 9. Твой *Петька*. Скучаю.

9 сентября 1911 г.

А. Куприн

Потерянное сердце

Из Гатчинской авиационной школы вышло очень много превосходных летчиков, отличных инструкторов и отважных бойцов за родину.

И вместе с тем вряд ли можно было найти на всем пространстве неизмеримой Российской империи аэродром, менее приспособленный для целей авиации и более богатый несчастными случаями и человеческими жертвами. Причины этих печальных явлений толковались различно. Молодежь летчицкая склонна была валить вину на ту небольшую рожицу, которая росла испокон десятилетий посредине учебного поля и нередко мешала свободному движению аппарата, только что набирающего высоту и скорость, отчего и происходили роковые падения. Гатчинский аэродром простирался как раз между Павловским старым дворцом и Балтийским вокзалом. Из западных окон дворца рожа была очень хорошо видна. Рассказывали, что этот кусочек пейзажа издавна любила покойная государыня Мария Федоровна, и потому будто бы дворцовый комендант препятствовал сношению досадливой рожи, несмотря на то что государыня уже более десяти лет не посещала Гатчины.

Конечно, молодежь могла немного ошибаться. Ведь известно, что всех начинающих велосипедистов, летчиков, конькобежцев и прочих спортсменов всегда неудержимо тянет к препятствиям, которые очень легко возможно было бы обойти.

Опытные, дальновидные начальники школы судили иначе: они принимали во внимание топографическое положение Гатчины с окружающими ее болотами и лесами, с близостью Финского залива и Дудергофской

горы и, исходя из этих данных, объясняли капризность, переменчивость и внезапность местных ветров. В виде примера они приводили спортивный перелет из Петербурга в Москву штатских авиаторов: Уточкина, Лехре, Кузьминского, Васильева и еще каких-то трех. Все они сели самым жестоким образом на ничтожных Валдайских возвышенностях, поломав вдребезги свои аппараты. Продолжать полет мог только Васильев, и то лишь потому, что Уточкин, сам с разбитым коленом, отдал ему великодушно все запасные части, помог их приладить и лично запустил мотор...

Трагическое, возвышенное и гордое впечатление производил этот угол на гатчинском кладбище, где беспокойные, отважные летчики находили свой глубокий вечный сон. Вместо памятников над ними водружались пропеллеры. Издали это кладбище авиаторов походило на высокий, беспорядочно воткнутый частокол, но, подходя к могиле ближе, каждый испытывал волнующее высокое чувство. Казалось, что вот с необычайной высоты упала прекрасная мощная птица и, разбившись о землю, вся вошла в нее. И только одно стройное крыло подымается высоко и прямо к далекому небу и еще вздрагивает от силы прерванного полета.

Жуток и величествен был обычай похоронных проводов убившегося товарища. На всем пути в церковь и потом на кладбище его сопровождала, кружась высоко над ним, летучая эскадра из всех наличных летчиков школы, и рев аэропланов заглушал идущее к небу последнее скорбное моление: «Святой Боже, святой крепкий, святой бессмертный, помилуй нас».

Суров был и, пожалуй, даже немного жесток другой неписанный добровольный товарищеский обычай. Если летчику, по несчастному случаю или по неловкой ошибке, случалось угробить аэроплан, то на это

крушение большого внимания никто не обращал. Если оно происходило далеко от аэродрома, то летчик телефонировал в школу, а если близко, то его падение видно с поля. Очень быстро приезжали авиационные солдаты и на телегах увозили остатки катастрофы. Но если угробливался или опасно искалечивался сам летчик, то его везли в госпиталь. И в тот же час, хотя бы его труп лежал еще тут же, у всех на виду на авиационном поле, все летчики, находящиеся на службе, выдвигали из ангаров или брали с поля готовые аппараты и устремлялись ввысь. Опытные летуны пробовали выполнить задачу, заданную на сегодня несчастному собрату, другие старались повысить собственные рекорды. Тщетно было бы искать происхождение такого вызова судьбе в параграфах военно-авиационного устава. Это был неписанный закон, священный обычай, словесный «адат» мусульман, выработанный инстинктом, необходимостью и опытом. Летчик всегда должен оставаться спокойным, даже тогда, когда его лицо обледенит близкое дыхание смерти. «Вот убился твой товарищ, однокашник и друг. Его прекрасное молодое тело, вмещавшее столько божественных возможностей, еще хранит человеческую теплоту, но глаза уже не видят, уши не слышат, мысль погасла и душа отлетела бог весть куда. Крепись, летчик! Слезы прольешь вечером. Дыши ровно. Не давай сердцу биться. Потеряешь сердце – потеряешь жизнь, честь и славу. Руки на рукоятках. Ноги на педалях. Вперед и выше! Прощай, товарищ! Бьет в лицо ветер, уходит глубоко из-под ног темная земля. Выше! Выше, летчик!»

В то время, незадолго до войны и в первые годы войны, чрезвычайно, даже чрезмерно многие молодые люди жадно стремились попасть в военную авиацию. Поводов было много: красивая форма, хорошее жалованье, исключительное положение, отблеск

героизма, ласковые взгляды женщин, служба, казавшаяся издали необременительной и очень веселой и легкой. Реже других попадали в авиационные школы люди настоящего призвания, прирожденные люди-птицы, восторженно мечтающие о терпких и сладких радостях летания в воздухе, те люди, о которых Пушкин говорил:

Все, все, что гибелью грозит,
Для сердца смертного таит
Неизъяснимы наслажденья,
Бессмертья, может быть, залог.

Но надо сказать, что эти разверзатели пространств, эти летуны милостью Божиею удивительно редко встречаются в природе, и к тому же они совсем лишены великих даров назойливости, попрошайничества и втирательства через протекции.

Но и протекции все равно не помогали. Новичков принимали в авиационную школу, протискивая их через густое сито. Будущий летчик должен был обладать: совершенным и несокрушимым здоровьем; большой емкостью легких; способностью быстро ориентироваться как на земле, так и в воздухе; верным умением находить и держать равновесие; острым зрением, без намека на дальтонизм; безукоризненным слухом, физической силой и, наконец, сердцем, работающим при всяких положениях с холодной, неизменной точностью астрономического хронометра.

Про храбрость, смелость, отвагу, дерзость, неустрашимость и про прочие сверхчеловеческие душевные качества летчиков в этом летающем мире никогда или почти никогда не говорилось. Да и зачем? Разве эти, столь редкие ныне, качества не входили сами по себе в долг и обиход военного авиатора?.. Хвалили

Нестерова, впервые сделавшего «мертвую петлю». Хвалили Казакова, снизившего восемнадцать вражеских аэропланов. Хвалили, но не удивлялись: удивление так близко к ротозейству!

Немудрено, что при столь строгом испытании и при такой суровой дисциплине наибольшая часть неспособных, ненужных, никуда не годящихся кандидатов в летчики отваливалась вскоре сама собою, как шлак или мусор. Оставался безукоризненный, надежный отбор. Но даже среди этих избранных, при первых опытах полета, находились еще неудачники, люди смелые, ловкие, влюбленные в авиацию, но – увы! – лишенные какого-то из великих даров приближения к небу. Те уходили молча, с горестью в душе, и старые летчики провожали их с грубоватым и дружеским сожалением, хотя иных из них приходилось провожать только до кладбища.

Овладевал, между прочим, не только молодыми, но и опытными, закаленными знаменитыми летчиками особый, трудно объяснимый и неизлечимый, внезапный недуг, который назывался «потерей сердца» и о котором ни один из авиаторов не позволил бы себе отозваться насмешливо или легкомысленно.

Здесь под понятием сердца не надо предполагать мощный мускул на левой стороне человеческой груди, который самоотверженно и послушно многие годы нагнетает кровь во все закоулки нашего тела. Нет! Здесь подразумевается символ психологический, моральный. Потерять сердце – это для летчика значит потерять божественную свободу разгуливать в небесном пространстве по своей воле на хрупком аппарате, пронизывать облака, спокойно встречать дождь, снег, ураган и молнии, ничуть не теряясь оттого, что ты совершенно не знаешь: летишь ли ты во тьме, на юг или на запад, вверх или вниз.

Одно из поразительнейших явлений – это потеря сердца. Ее знают акробаты, всадники и лошади, борцы, боксеры, бретеры и великие артисты. Это странная болезнь постигает свою жертву без всяких последовательных предупреждений. Она является внезапно, и причин ее не сыщешь.

Вот так же неожиданно потерял сердце на Гатчинском аэродроме славный авиатор и отличный инструктор Феденька Юрков (ударение на о), о котором в наивной гатчинской авиационной звериаде пелось:

Кто хоть пьян, но в бой готов?
Это Феденька Юрков...
Химия, химия,
Сугубая химия... и т. д.

Поступил он в авиацию не очень рано, лет двадцати семи-восьми, из кавалерии. Надо сказать, что кавалеристам легче, чем простым смертным, давалась несложная, но все-таки требующая присутствия духа наука управления самолетом, ибо работа над лошадью поводьями и шенкелями имеет много общего с маневрами летчиков.

Служил он раньше хотя и не в гвардейском, а в армейском полку, но полк от времен седой старины был покрыт исторической славой.

Замечателен он был еще тем, что в нем, как и в двух других кавалерийских полках, всему составу господ офицеров и всем вахмистрам полагалось быть холостыми, и на это крутое правило никогда не было ни исключений, ни поблажек.

Что-то было в милом Феденьке Юркове от легендарных героев кавалеристов 1812 года – от Милорадовича, от Бурцева, еры, забияки, от Дениса Давыдова, от Сеславина: хриплый командный голос с

приятной сипловатостью, походка немного раскорякою; внешняя грубость и внутренняя правдивая доброта и, наконец, блестящая лихость в боевых делах. Вся русская военная авиация знала и с улыбкой вспоминала о его забавном и опасном приключении в начале войны на Западном фронте. Ему была поручена воздушная разведка. Штабу наверняка было известно, что немцы находятся где-то довольно близко, верстах в тридцати – сорока, но в каком направлении – никто не ведал.

Юрков быстро поднялся в воздух, имея позади себя наблюдателя с бомбой, знавшего прекрасно немецкий язык, бывшего ученика петербургской Петершуле, славного и сильного малого и из «русских распрорусского».

Погода в верхних слоях была моросливая, с густым тяжелым туманом. Пилот вскоре потерял намеченный путь, перестал ориентироваться и решил приземлиться, чтобы опознаться в местности. Судьба и начавшийся ветерок руководили им. Он спустился как раз на широкую и теперь безлюдную площадь города Гумбинена, как раз напротив опрятного кабачка, тонувшего во вьющейся зелени. Город, несмотря на рев спускавшегося авиона, продолжал безмолвствовать, как в сказке о спящей царевне. Вероятно, звуки мотора были здесь обычным явлением. Из кабачка пахло кофеем и жареной колбасой. У Юркова сразу созрел план действий:

– Надо узнать, какой это город, и вытянуть, какие удастся, сведения. Итак, слушайте, Шульц: я – лейтенант кайзерской авиации, вы – мой унтер-офицер. Я ранен в горло и потому говорю совсем невнятно. Я буду хрипеть и сопеть. Так мне легче будет маскировать мое незнание немецкого языка, а берлинский жаргон я умею ловко передразнивать. Немецкие деньги у вас. Дайте сюда и идемте фриштыкать. Если возникнут недоразумения по поводу

нашей формы, говорите, что наша секретная задача этого требует для заманивания в мешок этих руссише швейне, и вообще ругайте нас без всякого милосердия. Когда подкрепитесь, идите к аппарату. Ну, форвертс!

В опрятной столовой они выпили кофе с молоком, съели вкусный сытный завтрак из яичницы с ветчиной, жареных толстых сосисок и доброго сыра, запивали же его они дрянным шнапсом и отличным бархатным черным пивом.

Шульц без конца болтал на настоящем чистейшем немецком языке и ловко успел выведать, что город называется Гумбиненом, что отряды кайзера пробыли в нем четыре дня, а потом ушли куда-то на восток и теперь их не видно и не слышно уже трое суток, а в городе остались лишь раненые и инвалидная команда. Юрков произносил картаво, хрипло и густо, из самой глубины горла, односложные слова «Моэн», «маальцейт», «проозит», «колоссаль», «пирамидаль», а огромного, толстого, раздутого пивом хозяина звал, хлопая его дружески по жирной спине: «Май либа фаата».

Если Ницше называл прусский берлинский язык плохой и бездарной пародией на немецкий, то юрковская пародия выходила замечательно.

Две милые женщины прислуживали за столом: полная – чтобы не сказать толстая – хозяйка, цветущая пышной, обильной красотой сорокалетней упитанной немки, и ее дочь, свеженькая «бак-фиш»^[14], с невинными голубыми глазами, розовым лицом, золотыми волосами и губами красными, как спелая вишня.

«Эх, пожить бы нам здесь всласть два дня, три, – мечтательно подумал Феденька. – Я бы поволочился за фрау, а фрейлейн предоставил бы Шульцу. Конечно,

ничего дурного! Просто - буколическая идиллия под каштанами немецкого тихого города...»

Но в эту минуту скорым ходом вернулся от аэроплана Шульц. Он чуть-чуть кивнул головой в знак того, что все обстоит благополучно, но легкое движение его ресниц красноречиво указало на дверь.

- Извините. Одна минута, - сказал по-немецки голосом чревовещателя Юрков и вышел.

- В чем дело?

- Проезжал в шарабане немец и остановился, чтобы сказать другому немцу, что по дороге он видел с холма большой немецкий отряд, идущий в колонне на Гумбинен, что прикажете делать, господин ротмистр?

- Сниматься с якоря. Идем попрощаемся с милыми хозяевами. - Он расплатился за завтрак с такой щедростью, на какую никогда бы не отважился ни один немецкий эрцгерцог, и притом расплатился не жалкими бумажками, а настоящими серебряными гульденами. Пораженная сказочной платой, хозяйка навязала почти насильно авиаторам корзиночку с провизией, и растроганный Юрков вlepил ей в самые губы сердечный поцелуй. Хозяин охотно вызвался отыскать двух сильных людей, чтобы пустить в ход пропеллер аппарата. Через десять минут мощный «Маран-Парасоль», отодравшись от земли, уже летел легко к разъяснившемуся небу, а немецкие друзья махали вслед ему шляпами и платками.

Вскоре с большой высоты они увидели сплошную гусеницу немецкой колонны, казавшейся почти неподвижной.

- Господин ротмистр, - прокричал в слуховую трубку Шульц, указывая на гнездо, в котором лежала бомба. - А не пустить ли в них этой мамашей?

На что Юрков, никогда не терявший спокойствия, ответил серьезно:

- Нет, мой молодой друг! Наше точное задание - разведка. Часто - увы! - из-за сурового долга приходится отказывать себе в маленьких невинных удовольствиях!..

Вечером, в офицерском собрании, за ужином, в который входили и гумбиненские толстые сосиски, Феденька Юрков рассказал эту историю при громком хохоте всех летчиков. Ему не чужд был соленый грубоватый юмор.

Юрков поступил в авиацию за год до войны. На войне он с успехом летал сначала на таких старых первобытных аппаратах, каких давным-давно и помину не было во всех воюющих армиях. Немцы говорили: «Самые храбрые летчики - это русские. Немецкий летчик счел бы безумием сесть на один из их аппаратов». Юркова точно чудом спасали от смерти его отвага, хладнокровие и находчивость.

За это время он успел все-таки сбить шесть вражеских аэропланов. В тысяча девятьсот шестнадцатом году он получил две пулевых раны и был из госпиталя командирован в Гатчинскую школу в качестве инструктора. Вернее, то был замаскированный отдых.

Как товарищ, Юрков, несмотря на некоторую шершавость характера, отличался добротой, готовностью к услуге, всегдашней правдивостью и был любимейшим компаньоном. Как инструктор, он был строг и крайне требователен. Он как будто бы совсем позабыл о том постепенном преодолении трудностей, о той постоянной гимнастике духа и воли, которые неизбежны при обучении искусству авиации. Большинство учеников сбегало от него к другим, более мягким, инструкторам, но зато из молодежи, обтерпевшейся в его жестких руках, выходили немногие, но первоклассные летчики.

В Гатчине Феденька Юрков выбрал своим жильем гостиницу Веревкина, на вывесках которого золотом по черному было написано: на одной «Vieux Verevkin»^[15], а на другой «Распивочно и раскурочно» – старый наивный след пятидесятих годов.

Гатчина, городишко тихий, необщительный, летом весь в густой зелени, зимой весь в непроходимом снегу. Там семьи редко знакомятся друг с другом. Нет в нем никаких собраний, увеселений и развлечений, кроме гаденького кинематографа.

Никогда ни одного человека нельзя было встретить: ни в Приоратском парке, ни в дворцовом, ни в зверинце. Замечательный дворец Павла Первого не привлекал ничьего внимания, пустовали даже улицы.

Вот именно в передней плохонького синема, после сеанса, Феденька и увидел Катеньку Вахтер.

Дожидаясь, пока ее матушка разыскивала свои галоши, а потом кутала шею и голову вязаным платком, Катенька стояла перед зеркалом, кокетничала со своею новой шляпой и вполголоса говорила подруге о своих впечатлениях, склоняя личико то на один, то на другой бок.

– Ах, Макс Линдер! До чего он хорош! Это что-то сверхъестественное, не объяснимое никакими человеческими словами! Какое выразительное лицо. Какие прелестные жесты!

Тут она повернула головку направо, и глаза ее столкнулись в зеркале с глазами Юркова. Она глядела прямо на летчика, но глядела машинально: она его не видела и продолжала говорить с преувеличенной страстностью, упираясь зрачками в его зрачки.

– Он безумно, безумно мне нравится! Я еще никогда не видела в жизни такого прекрасного мужчину! Вот человек, которому без колебаний можно отдать и жизнь, и душу, и все, все, все. О, я совсем очарована им!

В это мгновение восторженный образ Юркова влился в сознание барышни Вахтер. Она покраснела и поспешила спрятаться за широкую спину маменьки. Но про себя она сказала по адресу офицера, жадно пялившего на нее восхищенные глаза: «Какой дерзкий нахал!»

Юрков отлично заметил ее гордый, небрежный и презрительный взгляд. Но... все равно... Теперь ему уже не было спасенья. Стрела амура успела пронзить в этот момент его мужественное сердце, и он сразу же заболел первой любовью: любовью нежной, жестокой, непреодолимой и неизлечимой.

В доме Вахтеров иногда бывали гатчинские летчики. Один из них, поручик Коновалов, ввел Юркова в этот дом, и с тех пор Феденька зачастил туда с визитами. Он приносил цветы и конфеты, участвовал в пикниках и шарадах, держал для мамы на распяленных пальцах мотки шерсти, водил папашу, акцизного надзирателя и старого мухобоя, в офицерское собрание, где хоть и не без труда, но удавалось иногда выпросить стакан спирта у заведующего хозяйством школы, капитана Озеровского. Недаром в исторической звериаде пелось:

А чтоб достать порою спирт,
Нам с Озеровским нужен флирт,
Химия, химия,
Сугубая химия.

Скрепя сердце играл Юрков в маленькие семейные игры и танцевал под мамашину музыку самые неуклюжие вальсы, венгерки и падеспани. Всем было известно, что он без ума влюбился в Катеньку. Товарищи летчики удивлялись. Что он нашел в этой тоненькой семнадцатилетней девчонке? Она была мала ростом, с бледным лицом в пупырышках; к тому же

была у нее неисправимая, дурная привычка беспрестанно двигать кожу на лбу, так что морщины подымались вверх до корней волос, что придавало лицу Катеньки глупое и всегда удивленное выражение. Не пленила ли Феденьку ее трепетная юность?

Бывший офицер славного холостого кавалерийского полка никогда не знал чистой, свежей любви. Он, подобно своим товарищам драгунам, всегда в любовных делах занимался дальним каперством, чтобы не сказать пиратством, и вообще легкими амурами. Теперь он любил с уважением, с обожанием, с вечной иссушающей мечтой о тихих радостях законного брака. Это стремление к семейному раю порою глубоко изумляло его самого, и он иногда размышлял вслух:

– Гм... Попался, который кусался!..

Пробовал он порою закидывать косолапые намеки на предложение руки и сердца. Но куда девалось его прежнее развязное и бесцеремонное красноречие. Слова тяжело вязли во рту, а часто их и вовсе не хватало. Его жениховских подходов как будто никто не понимал...

К тому же всем давно было известно, что Катенька влюблена в Жоржа Востокова, двадцатипятилетнего летчика, который, несмотря на свою молодость, считался первым во всей русской авиации по искусству фигурного пилотажа. Кроме того, румяный Жоржик премило пел нежные романсы, аккомпанируя себе на мандолине и на рояле. Но он не обращал никакого внимания на Катюшины взоры, вздохи и на томные приглашения прокатиться на лодке по Приоратскому пруду. Вскоре он и совсем перестал бывать у Вахтеров.

Убедившись, наконец, в своей полной и бесповоротной неудаче, Юрков заскучал, захандрил, изнемог, и более двух недель он под разными предлогами не выходил из гостиницы «Vieux Verevkin» и вернулся на службу лишь после многозначительной

бумаги начальника школы. Пришел он на аэродром весь какой-то мягкий, опущенный, с исхудалым и потемневшим лицом и сказал товарищам пилотам:

- Я хворал и потому совсем раскис. Но теперь мне гораздо лучше. Попробую сегодня подняться на четыре тысячи. Это меня взбодрит и встряхнет.

Ему вывели из гаража его чуткий, послушный «Моран-Парасоль». Все видели, как ловко, круто и быстро поднялся он до высоты в тысячу метров, но на этой высоте с ним стало делаться что-то странное. Он не шел выше, вилял, несколько раз пробовал подняться и опять спускался. Все думали, что у него случилось что-нибудь с аппаратом. Потом он стал снижаться планирующим спуском. Но аэроплан точно шатался в его руках. И на землю он сел неуверенно, едва не сломав шасси... Товарищи подбежали к нему. Он стоял возле машины с мрачным и печальным лицом.

- Что с тобою, Феденька? - спросил кто-то.

- Ничего... - ответил он отрывисто. - Ничего... я потерял сердце, как ни бился - не могу и не могу подняться выше тысячи метров, - и знаете ли? никогда не смогу.

Покачиваясь, он пошел через авиационное поле. Никто его не провожал, но все долго и молча глядели ему вслед.

Немного придя в себя, Юрков на другой день, и на третий, и на следующий пробовал одолеть тысячную высоту, но это ему не давалось. Сердце было потеряно навеки.

Хроника

По просьбе заведующего авиационной школой полковника СИ. Одинцова я^[16] в 6 часов утра 24 сентября прибыл на аэродром (в 5-6 верстах от Севастополя). Там уже были собраны летчики - офицеры и солдаты. Я сказал им несколько слов и благословил их. Начались полеты. А потом офицеры, окружив меня, начали просить, чтобы и я полетал. Как было отказать им? Откажись - они, пожалуй, объяснят отказ трусостью, боязнью подвергнуть себя опасности... и я согласился.

Меня усадили на аэроплан, и я с летчиком, штабс-капитаном лейб-гвардии саперного батальона, сделал на аэродроме на высоте 450 метров три круга. Когда я садился на аэроплан, у меня невольно явилась мысль: что-то сказал бы Николай Иудович? Уж на аэроплане-то никто из духовных лиц никогда не летал.

* * *

И у нас появляются летуны, имена которых гремят на всю Россию: Уточкин, Попов, Ефимов.

Пока только три! Это почин. И какой хороший почин! Выучились они за границей и вскоре удивили своих учителей. Европа с удивлением признала их способности, таланты и умение. Только после этого их признала Россия.

У Ефимова нет препятствий. Он смотрит на воздух как на родную стихию. Не человек, а птица! Удача всюду сопутствует ему. Ефимов вознесся на небывалую высоту, имея за собою самое скромное прошлое: он простой железнодорожный мастер.

...К славе Ефимова больше нечего прибавлять. Это первоклассный русский летун, европейская знаменитость, отважный, бесстрашный. Он спокойно и свободно держится на своем крылатом коне, точно на живом скакуне. В его руках руль – та же уздечка. Он правит их почти незаметно: малейшее движение руки – и машина поворачивает куда угодно. У Ефимова почти нет разгона, он поднимается сразу, едва заметным усилием. Когда смотришь на его аппарат «Блерио», то кажется, что эта птица вдруг взмахнет своими крыльями, нырнет вверх и исчезнет в воздушном пространстве.

* * *

Судьбе было угодно, чтобы три первые жертвы авиации оставили после себя молодых жен: Мациевич, Смитт и Матыевич-Мацеевич – все были женаты.

Теперь, чтобы впредь обеспечить семью погибших, поднят вопрос о страховании летчиков, но это возмещение только материального свойства, а нравственное?

Просим извинения у автора за цитирование его письма, но считаем интересным ознакомить читателей с мыслями человека, весьма близко стоящего к делу авиации, ею увлекающегося, прекрасного летчика, и притом холостого.

«Гибель Матыевича поднимает очень интересный вопрос: может ли быть летчик женат? Я думаю, что нравственно женатые люди не могут летать. Это поняли отлично немцы, разрешающие поступать в авиационные школы только холостым.

Упал бедняга Матыевич; несмотря на это, на другой же день все спокойно летали, а вот вид жены действует тяжело. За что страдают они? Каждый полет –

волнение. Дома жена мучается - вернется ли муж целым и невредимым.

Несомненно, это волнение передается и мужу, а при таких условиях летать, конечно, не так легко. Ну и представьте себе, что жене по ее состоянию нельзя волноваться. Ведь это легко может быть. Как тогда быть мужу? Неужели ему в это время не летать?

А летать он, опять-таки повторяю, не имеет нравственного права, - как тут быть? Лучший выход: не допускать в авиационные школы женатых!»

Трудно загадывать вперед, как в дальнейшем сложится обстановка, но, конечно, холостой летчик может с меньшим нравственным напряжением отдать себя любимому делу, теперь, слава Богу, желающих очень много, и нам кажется, что, отбирая в школы только холостых, этим принесут делу только несомненную пользу.

* * *

...Первое время школа не делала особенных успехов: вероятно, суровая зима! С наступлением весны и назначением 2 марта 1911 года начальником школы полковника Генерального штаба Сергея Ивановича Одинцова школа ожила и расцвела.

К середине лета уже не оставалось такого места в округе на сто верст, где не побывали бы оперившиеся птенцы этого орлиного гнезда. Ни горы, ни доли, ни леса и буйные ветры с туманами не служили для них препятствием.

Осенью все гнездо сделало первый парадный вылет на маневры. И все увидели, какая мощная стая выросла из робких птичек... Школа дала прекрасные результаты благодаря тому, что начальник ее человек, по видимому, сильной воли и большого такта: он сумел

сочетать самые дружеские, теплые, товарищеские отношения с необходимой дисциплиной. «Страх перед начальством» отсутствует даже у низшего персонала. Он надежно и прочно замещен теплым чувством любви и уважения к своему «старшему товарищу». При таких условиях, конечно, и горы можно двигать.

* * *

Ливадия. 3 ноября 1911 г.

Телеграмма министра двора.

26 октября в Ливадии Государю Императору имели счастье представиться прибывшие из Севастополя офицеры школы авиации ОВФ в числе 23 офицеров и руководителя Ефимова. При представлении находились Великий князь Александр Михайлович и управляющий делами отдела капитан 2-го ранга Фогель. Царь обходил офицеров, задавал вопросы, благодарил за усердие и прилежный труд в пользу русской авиации и пожелал им полного успеха в этом новом деле. По окончании представления Государь снялся с офицерами в общей группе. После этого Великий князь Александр Михайлович пригласил всех представлявшихся на завтрак в свое имение «Ай-Тодор».

* * *

В то время как в начале прошлого года у нас было всего лишь два летуна, Ефимов и Попов, теперь, по истечении года, мы можем насчитать несколько десятков русских летчиков. Главный кадр составляют частные летуны, которые, по системам аэропланов, разбиваются на следующие группы:

1) 8 на биплане «Фарман» – Ефимов, Уточкин, Лебедев, Габер-Волынский, Заикин, Костин, Срединский. Райгородский;

2) 6 на моноплане «Блерио» – Васильев, Кузнецов, Эрдели, Гейне, Суденский, Кузьминский;

3) 2 на моноплане «Антуанетт» – Маковецкий и Хиони;

4) 2 на биплане «Райт» – Попов и Волков;

5) 2 на биплане «Авиатик» – Сегно, фон Крумм;

6) 1 на биплане Гаккеля – Булгаков (в настоящее время отбывает воинскую повинность в офицерской воздухоплавательной школе);

7) 1 на моноплане «Анрио» – Кампо-Сципио;

8) 1 на биплане Соммера – Петровский.

Кроме того, у нас имеются еще 8 военных летчиков: подполковник Ульянин, штабс-капитан Горошков и поручик Руднев – на «Фармане»; полковник Зеленский, лейтенант Дорожинский и поручик Комаров – на «Антуанетт»; штабс-капитан Матыевич-Мацевич и лейтенант Петровский – на «Блерио».

Всего 31 человек. Если к этому числу прибавить учеников школы Отдела воздушного флота, летающих с успехом в Севастополе, а также гг. офицеров, обучающихся полетам на аэропланах в офицерской воздухоплавательной школе, то можно смело сказать, что к весне 1913 года мы будем иметь до 50 вполне подготовленных летчиков.

*о. Георгий Шавельский. Воспоминания
последнего протопресвитера русской*

армии и флота. Нью-Йорк, 1954.

Воздухоплавание и летание.

Русские летуны. СПб., 1911.

Воздухоплаватель. 1911. № 11.

Тяжелее воздуха. 1911. № 7.

*Воин., Еженедельный журнал для войск.
1911.*

Недоброжелателям авиации

Такие, оказывается, существуют, и даже громко заявляют об этом. В журнале «Автомобиль», официальном органе Императорского русского автомобильного общества, Е. Кузьмин пишет: «Мне кажется преувеличенным возведение авиации на степень общечеловеческой и первой государственной задачи» (Автомобиль. 1911. № 9).

«...Нужна ли она, что она дает теперь и что даст в будущем? – И далее: – В вопросе авиации видно чисто ребяческое изумление и отношение к делу; нечто вроде ловкого фокуса, показанного ребятишкам; причем – обмана нет – все начистоту». А потому «авиация теперь модная забава, очень интересная, но занявшая положение далеко не по чину; а будущая роль авиации настолько неопределима и туманна, что ратовать за нее во имя ее прогресса, пожалуй, не стоит».

По мнению Е. Кузьмина, «сотни лиц, вполне понимающих нелепость модного увлечения, молчат, а если и захотели бы поднять свой голос, то не найдут себе ни прессы, ни аудитории».

Что заставляет автора статьи так возмущаться всеобщим интересом к практическому осуществлению завоевания воздуха, к колоссальному успеху авиации в наших хотя бы и «не твердых», как говорит Е. Кузьмин, умах?

Ответ на это дают другие строки из приведенной статьи: «...Мы, старые автомобилисты, смотрим с завистью и невольно думаем: «Эх, кабы нам вся эта благодать в свое время!» А немного ранее: «На аэропланы, на создание «воздушного флота» (почти что «воздушных замков»), сыплется деньги... Сравните это с тем, что было при начале автомобилизма в России! О

каких бы то ни было «субсидиях» нечего было и помышлять... Автомобили, не в пример аэропланам, слишком нужны в жизни, слишком ценны и полезны».

Доводы все, как видим, весьма уважительные, и возмущение автора статьи нам вполне понятно; разделить его, однако, мы не можем ни в коем случае.

Но дело не в этом, а в том, что автор, увлекшись в своем обличении, начинает клеветать на авиацию и все прикосновение к ней. Он не забывает упомянуть и про выставку, где посетители «созерцали аэропланы под звуки симфонического оркестра и при мигании кинематографа», и про «удивительный съезд шестисот деятелей воздухоплавания, выслушивавший взаимные приветствия и осматривавший Петербург с авиационной точки зрения, предвидя повсюду зарождение аэродромов и кафедр воздухоплавоведения».

Попытка кольнуть хоть чем-нибудь съезд и выставку, конечно, ничего, кроме улыбки, вызвать не может - слишком уж она наивна, но далее автор пускается ни более ни менее как в критику аэроплана.

«Они совершенны, моторы идеальны, конструкция поразительно законченная, и в этом их смертельный приговор. Что бы ни делалось, что бы ни изобреталось, аэроплан всегда останется «без почвы под собой». Даже если будет чудесно устранена возможность падения, если получится возможность безопасно спускаться куда угодно; если, одним словом, полеты будут так же просто совершаться, как прогулка на автомобиле, то и тогда вряд ли будет выгодно частое применение аэроплана».

Здесь - простое незнание автором того, что аэроплан совершенствуется и совершенствуется чрезвычайно быстро и во всех отношениях. Сам Блерио, например, советует не заказывать в настоящее время, то есть сейчас же большого числа аэропланов, так как

уже осенью появятся новые типы, которые будут в значительной степени усовершенствованными.

Теория и практика идут рука об руку. Сделался известным наивыгоднейший профиль поддерживающих поверхностей, изыскан ряд мер для уменьшения лобового сопротивления аэроплана и т. п. Все это неизвестно автору возводимых на авиацию обвинений или умышленно забывается им.

Вопрос о военном значении авиации решается автором чрезвычайно просто. Он предвидит скорую возможность того, что «какая-нибудь надоедливая Гаагская конференция» запретит «пользоваться воздушным флотом».

Таким образом, ничто не противоречит тому, что напрасно «тысячи нянек суетятся вокруг хилого, по-видимому недоношенного, ребенка – авиация, вскармливают его, водят на помочах».

Два года тому назад Е. Кузьмин писал: «России нужен воздушный флот! Конечно, нужен, как голому цилиндр: хоть что-нибудь можно прикрыть!» А теперь он говорит: «Цилиндр этот вырос до огромных размеров, но платья он все-таки не заменит!»

Есть статьи, возражать на которые не следует; надо лишь процитировать из них наиболее рельефные места, и вся несообразность их становится сразу явной.

Так и в приводимой статье г-на Кузьмина. Тенденция – ясна; доводы – неубедительны; обвинения – необоснованны.

Поздние сожаления автора о «субсидиях», выпадавших и выпадающих на долю *авиации*, упоминание о том, что «практическое применение *авиации* видят пока только те догадливые люди, которые вовремя пристроились к модному делу и нажили себе кто состояньице, а кто хоть небольшую деньгу», поистине умилительны. Панегирик

автомобилю, являющийся логическим следствием выводов автора, вполне понятен.

Автомобилизму – слава! Но при нашем бездорожье мы более чем кто-либо нуждаемся в средствах передвижения, подобных летательным аппаратам; автомобилизм же нам важен, но важен менее, чем другим.

Впрочем, пишущий эти строки не имеет в виду убеждать в преимуществах аэроплана перед другими средствами передвижения. Аксиомы не нуждаются в доказательствах.

Статья же «Автомобиль и аэроплан» дает лишний пример того, насколько неосновательность обвинений лишь более ясно обрисовывает правду и значение дела.

Воздухоплаватель. 1911. № 7.

Великий князь Александр Михайлович к русскому народу

Воздушный флот России должен быть сильнее воздушных флотов наших соседей. Это следует помнить каждому, кому дорога военная мощь нашей Родины.

Три года тому назад я обращался с воззванием, прося жертвовать на создание воздушного флота. За это время пожертвований поступило 588 тысяч рублей, кроме того, согласно воле жертвователей, были обращены туда же 880 тысяч рублей, оставшихся от сумм, пожертвованных во время Русско-японской войны на усиление морского флота России.

ОВФ высочайше утвержденного Особого комитета на усиление военного флота на добровольные пожертвования поставил первой своей задачей образование возможно большего числа военных летчиков. Первоначально с этой целью было послано восемь офицеров и семь нижних чинов во Францию для обучения. Когда же они блестяще выучились, то осенью 1910 года в Севастополе была открыта офицерская школа авиации Отдела воздушного флота. За время своего существования, сперва на Куликовом поле в Севастополе, а потом, с июня 1912 года, на полях у реки Качи, в 15 верстах севернее города, в школу до 1 января 1913 года принято 142 офицера, из коих обучено 116. Кроме того, 11 нижних чинов.

В августе 1911 года из школы посылали авиационные отряды на маневры войск Санкт-Петербургского, Варшавского и Киевского военных округов, а в августе 1912 года только Варшавского военного округа. Во всех случаях офицеры-летчики и сопровождавшие их нижние чины заслужили полное одобрение военных начальников. За то же время

отделом было приобретено за границей и построено в России 102 самолета с запасными частями на сумму более 1 миллиона рублей.

В целях расширения деятельности школы и лучшего размещения ее состава Государственная дума и Государственный совет в июне 1912 года разрешили отпуск 1 050 000 рублей на приобретение для школы 650 десятин земли и постройку зданий. Высочайшее Государя императора разрешение последовало 25 июня 1912 года.

В настоящее время земля куплена, здания строятся, и осенью текущего года чины школы будут в них размещены.

Таким образом, ОВФ по мере сил и средств делает все, что возможно, но потребность военных летчиков во много раз превышает то число, которое школа может подготовить. Доблестный дух нашей армии и беззаветная храбрость ее офицеров сказывается в том, что число желающих поступать в школу превышает 2000 человек.

Франция, Италия и наши соседи, придя к заключению, что самолеты необходимы армии как разведчики и как оружие поражения неприятеля сверху, не жалеют государственных средств на создание воздушного флота. Одновременно с сим в этих странах собираются для этой цели крупные суммы путем частных пожертвований. В Германии для сбора пожертвований образован воздухоплавательный комитет под председательством брата императора.

Не подлежит сомнению, что, если мы не приложим всех усилий на развитие уже начатого, мы потеряем то место (второе в мире), которое в отношении воздушного флота занимаем теперь, и отстанем от наших соседей. Опасность положения ясна, допустить этого нельзя, и я снова считаю долгом обратиться с призывом о пожертвованиях на воздушный флот.

Тяжелее воздуха. 1912. № 6.

Н. Попов

Война и лёт воинов

Летуны - разведчики и метатели бомб

Последние маневры во Франции дали ценные указания на сравнительную пригодность для разных целей маленьких, одноместных самолетов и больших, двух-, трех- и многоместных.

Для производства общих разведок, для отыскания неприятельских масс, обнаружения их обходных и иных движений могут отлично служить одноместные самолеты, где летчики и управляют, и наблюдают.

Во время боя под Ватерлоо Наполеон увидел облако пыли на горизонте, и ему надо было знать, кто за этим облаком: его ли генерал Груши с помощью или прусский генерал Блюхер. Наполеон решил, что это был Груши, ошибся и проиграл сражение. Тут Наполеона выручил бы летчик и на одноместном самолете.

Армию Мак-Магона для Мольтке также живо бы разыскали летчики-одиночки. Несложные наблюдения они могут отлично передавать сверху, не спускаясь на землю, простыми сигналами.

Преимущество одноместного самолета заключается в том, что он дешев, легко перевозится и быстро собирается.

Одна лошадь может отлично возить уложенный одноместный самолет со всеми принадлежностями и с запасом топлива.

Во Франции батареи уже имеют автомобили с самолетами. Лишь 11 минут нужны летчику, дабы снять свои крылья, собрать их и полететь - руководить огнем батареи. Скоро и штабы корпусов, дивизий и бригад

будут снабжены отрядами самолетов, кои до боя могут служить разведке, во время боев – артиллерии.

Чем лучше знать силы врага, тем легче уничтожить его. Посему перед вступлением в серьезный бой важно произвести точную подробную разведку, определить и количество, и расположение неприятельских сил.

Здесь летчики-одиночки недостаточны. Рули, вихри ветра мешают подсчету, снятию планов, записи. Надо иметь на самолетах особых, для сей цели подготовленных наблюдателей, преимущественно офицеров Генерального штаба.

Такие наблюдатели делали чудеса на французских маневрах. Они определяли неприятельские силы до одной роты, орудия подсчитывали точно.

Враги, конечно, будут стараться расстреливать самолеты снизу. Для избежания сего летчики должны будут делать свои самолеты неуязвимыми для снарядов и пуль, поднимаясь на высоту до двух верст. Это уже испытано во Франции. Обозревая с большой высоты, наблюдатели давали в своих донесениях ясную, точную картину, словно фотографию, снятую с армии неприятеля.

Донесения их столь подробны и сложны, что немыслимо передавать их сигналами, и наблюдателям приходится для сего спускаться на землю. Сие замедление будет устранено. опыты с беспроволочным телеграфом показали, что он отлично устраивается на самолете.

Это важно для главнокомандующего. Его летчики, наблюдая за боем, будут все время, без минуты опоздания, доносить ему и его штабу о ходе дела. Можно без преувеличения сказать, что летчики станут вполне глазами командующих армиями.

Французский генерал Бональ после маневров сказал про помощь летчиков: «C'est un regard infaillible jete dans

l'armee ennemie»^[17].

Один русский военный, присутствовавший на французских маневрах, бывший раньше на Русско-японской войне и переиспытавший большие беды от неумения знать силы и движения врага, сказал:

- С летчиками слепой командующий становится зрячим.

Но для сего, оказалось, необходимы наблюдатели, подготовленные и не занятые ничем, кроме обзора и записывания наблюдений или передачи их по беспроволочному телеграфу.

Хорошие наблюдатели особенно нужны во время боя. Главнокомандующему важно быть зорким. Глаза его должны видеть ясно, быстро, точно.

Французским Генеральным штабом были выработаны требования военным самолетам: они должны поднимать трех людей - летчика, наблюдателя и метателя бомбы, который служит также заместителем первых двух в случае нужды. У последнего рули под рукой, и он тотчас замещает летчика, если его поразила вражеская пуля. Если затем выбывает из строя заместитель, то его заменяет наблюдатель. Потерпев урон, самолет возвращается в свою армию. Если наблюдатель ранен или убит, то заместитель выполняет его дело, пока урона на самолете нет, заместитель может быть телеграфистом. Прежде двигатели на самолетах отчаянно шумели. Трудно было слово сказать соседу. Теперь к ним приспособляют глушители, как на автомобилях, и экипажу самолета можно отлично беседовать.

Наблюдатель будет приказывать летчику, куда и как высоко лететь, а заместителю говорить, что телеграфировать. Все трое будут заняты делом.

Военное министерство во Франции осенью, после маневров, начало состязания самолетов на приз больше

миллиона, причем только для принятия участия в состязаниях самолет должен был выполнить много требований, между прочим следующие: иметь место для троих – летуна, наблюдателя и заместителя, нести груз не менее 300 килограммов и иметь способность быстро подниматься.

Четыре фирмы – «Ньюпор», «Депердюссен», «Бреге» и «Фарман» – блестяще выполнили эти требования и даже превзошли их.

Самолеты поднимают ныне более 400 килограммов груза. Это большой шаг вперед военного лётца.

Грузом на войне будут сильные бомбы. Третье лицо экипажа самолета, которого мы называли заместителем на случай урона, будет метать бомбы в особо чувствительные места неприятелей: в мосты и в узлы железных дорог, в склады боевых припасов, в лагерь главнокомандующего, в его штаб и т. д.

Кроме нанесения страшного урона на войне подобное применение самолетов необыкновенно замедлит мобилизацию, разрушит всю стройность ее, сделает врага слабым еще до начала военных действий на земле.

Это важно, ибо, кто медленно идет на врагов, на войну, тот имеет много вероятия быстро вернуться с нее побежденным.

Лёт родит совсем новые условия, новые военные картины.

Война будет начинаться в воздухе. Первым делом полетят к врагам быстрые, грозные стаи летчиков.

Старое слово Святослава: «Иду на вы» – будет заменено криком птиц-летчиков: «Летим на вас!» – вслед за коим, через час после перелета границы, уже станут падать бомбы на самые важные части военного тела неприятеля, на его двигательные нервы, а при удаче и в сердце.

Хорошо, легко будет воевать той стороне, впереди войск которой будут лететь мощные стаи летчиков.

Летуны - глаза армии

Вспомним наши беды на японской войне и спросим: могли ли мы избежать, если б Куропаткин имел летчиков, их глаза? Это важно знать, понять теперь же, дабы решиться спокойно на воспитание большой стаи летчиков.

Быв при Ляоянском бое, беседовав с сотней из участников его, и генералов, и офицеров, прочтя про этот бой все, что мог, я продолжаю быть убежденным, что Куропаткин был введен в заблуждение донесениями видевших плохо командиров корпусов, начальников дивизий и других генералов и отступил в тот момент, когда бой шел удачно для нас.

Несмотря на отступление, всегда утраивающее урон, наши потери были невелики, и мы, конечно, закончили бы бой, как и начали, отражением всех атак японцев, если б Куропаткин видел его, но он был слепой и окружен слепыми.

Да не подумают, что этими словами я хочу оправдать всех маньчжурских генералов. Наши прежние военачальники умели побеждать, несмотря на плохое зрение, ибо их не покидала настойчивая решимость победить, какой у Куропаткин - увы! - не было.

Я хочу лишь указать, что наша армия провела Ляоянский бой столь хорошо и удачно, что даже маньчжурские генералы, со своей слабостью воли и нерешительностью, и то не уступили бы японцам, если бы видели ясно бой, весь ход его, при помощи летчиков.

Войска в центре, в Ляояне, блестяще отбивали все атаки японцев с большими потерями для них. На смену

погнувшейся на левом фланге 54-й дивизии шли два корпуса, 10-й и 3-й. Потерь у них было мало. Порядок образцовый. Обходящая колонна Куроки была полурасстроена. Для нее были взяты последние резервы. Бой шел всюду хорошо для нас.

Но мы не знали... мы не видели... мы ушли. Мы были слепые!

Бой под Шахэ. Мы перешли в наступление и начали обходное движение на левом фланге.

Беда наша была в том, что Генеральный штаб не приготовил карты позади Ляояна в те долгие месяцы, когда мы были впереди его. Обходящая колонна наша встретила крутые сопки и неприступные позиции японцев на них. Отличные атаки наши были шутя отбиваемы. По карте на месте сопок была ровная гладь, но это было лишь на карте.

Если бы были летчики, то они облетели бы перед боем фронт и рассказали бы Куропаткину, что на левом фланге - сопки, неприступные под защитой даже ничтожных сил, а на правом - отличная для обходного движения долина. Бой был бы иной! Отсутствие карт, хороших разведок и многие другие злополучия были бы вполне исправлены летчиками.

Бой под Мукденом был самый ужасный и самый доказательный той истины, что летчики, дав зрение, создали бы более счастливую картину войны.

Об этом бое лучше всего мог бы рассказать генерал Каульбарс, понесший тогда огромный урон со своей армией и теперь ставший горячим поклонником военного лёта.

Этот бой был настоящая каша - толчея, смятение всего. Японцы показывались всюду, где их не ждали, с боков и с тыла. Военные знают, что когда враги нежданно-негаданно появляются как раз там, где их не ждут, где к их приходу не готовы, то происходит не

бой, а побоище, каким и был для наших войск злосчастный бой под Мукденом.

С летчиками весь бой был бы иной, ибо с ними была бы сломана главная причина наших бед, именно то, что мы о японцах не знали ничего, а они о нас при помощи шпионов – все.

Разведки кавалеристов, и дневные и ночные, превратились ныне в нуль, давая материал только для корреспонденций. Наша прекрасная кавалерия оказалась бесполезной.

Японцы имели сведения о нас не через свою ничтожную и числом и качеством кавалерию, а через шпионов. Под видом китайцев шпионы, отлично понимавшие и говорившие по-русски, разгуливали среди нас и узнавали все, что им было нужно и что мы от них – на нашей горе – и не думали скрывать. Когда мы собирались наступать под Шахэ и совершать обходное движение на левом фланге, то об этом знала вся армия, до иностранных корреспондентов включительно, за четыре дня. Японцы узнали вовремя.

Наши шпионы среди японцев, что дали нам они? Василия Рябова, который величием своей смерти, настоящей русской смерти, тронул даже врагов и записал память о себе в сердце у нас.

За плохую постановку дела шпионства не хватает силы упрекнуть наше слабое начальство, ибо, став даже и хорошим, оно немного улучшило бы дело. Мы, русские, к нему малоспособны.

Посему мы можем радоваться, что сие дело упраздняется и что тайных шпионов заменят ныне видимые всеми летчики, которые, глаз не спуская, и днем и ночью будут следить за врагами, за каждым движением их, и немедленно доносить все главнокомандующему и его штабу быстрее и точнее шпионов.

У Мориса Фармана уже отлично летали в темноте с электрическими прожекторами, ярко освещавшими землю и для наблюдателей, и для спуска. Свет давал двигатель через динамо, в случае же внезапной остановки – аккумуляторы.

Всегда хорошо вспомнить великого Петра, учившегося воевать, терпя поражения.

Наши учителя за прошлую войну не японцы, а наши собственные недостатки, повлекшие за собой поражения. Из них мы должны учиться тому, что сделает нас сильными вновь.

Кто любит нашу армию, солдат, офицеров, тот должен был идти на войну, видеть их, смело, спокойно бившихся и тихо, без ропота, умиравших за Русь.

Смятение 54-й дивизии в Ляоянском бою и других под Мукденом не было их виной. Под Ляояном только что прибывших из России солдат, без первого обстрела, поставили перед гаоляном под сильнейший огонь японцев, неизвестно откуда поражавший их. Даже отвечать на огонь наши солдаты не могли, ибо не знали куда. Под Мукденом были еще более тяжкие обстоятельства, приводившие наши ряды в смятение.

Но где можно было биться, у нас бились дивно. Порт-Артур, Ля-оянский бой, Путиловская сопка дали незабвенные примеры, как в былое время.

Как нарисовать в трех строках справедливо и точно картину истекшей войны?

Военачальники, ничего не видя перед собой, ведая весьма мало о японских силах до боя и еще меньше во время боя, незрячие, слепые, водили наших солдат не биться, а... умирать, что последние безропотно исполняли.

Дайте глаза, было бы иное. Даже наши слабовольные, салонные и канцелярские генералы были бы принуждены держать себя иначе, если б видели все ясно.

Я ни слова не сказал о полководцах старого русского типа – ясность зрения делала бы их победы лишь еще быстрее, еще решительнее.

Так или иначе, с военачальниками старого типа – Драгомировым, Скобелевым – или с новыми маньчжурскими генералами нашей армии необходимо иметь летающие глаза. Они неслыханно увеличивают силу. Они сделают хорошего, храброго солдата нашего неодолимым.

Главное зло за прошлую войну – незрячесть, слепота – будет уничтожено летчиками.

Тогда – Бог милостив – вернется наше былое славное время.

Бой в воздухе

Летуны – страшные враги. Их надо уметь уничтожать.

От пуль снизу, обессиленных высотой, отлично защищают двигатель и летчика легкие блиндажи.

У Крупна придумали орудия, снаряды коих, разрываясь, должны производить сотрясение воздуха близ самолета, нарушать устойчивость и ронять его.

Орудия поставлены на быстрые автомобили, дабы, гонясь за самолетом, стрелять по нему. Дееспособность сих орудий пока не испытана за неимением летающих искусственных мишеней. Она не может быть велика на большой высоте: самолеты нынче устойчивы, сильны. Нужен близкий взрыв, дабы опрокидывать их. А легко ли попасть в птицу, летящую на высоте двух тысяч с быстротой 170 верст в час? Спросите любого охотника. Из миллиона снарядов, выпущенных в такую цель, будет опасен один, чисто случайный.

Придется летчикам уничтожать летчиков.

В начале войны, при ломке мобилизации, при порче путей сообщения бомбами с самолетов, между ними будут происходить схватки над всей страной. Над всеми серьезными пунктами должны будут без устали кружить летчики и отбивать стремительные вражеские налеты.

Но особенно будет важен бой в воздухе перед главным сражением на земле.

Летчики – крылатые наводчики меткой артиллерии, метатели сильных бомб в неприятеля, глаза главнокомандующего и всей армии – должны быть уничтожены у врагов перед началом серьезного боя.

Кто победит в воздухе, тот победит и на земле. Выколи глаза врагу, и он, слепой, будет твой. Таковы начала новой тактики. Они неоспоримы, как аксиомы. Превышение силы армии с летчиками над армией без них слишком велико и очевидно.

Для войны в воздухе самолеты должны быть быстры и многоместны.

Метатели, спутники летчика, должны стрелять из ружей или пулеметов впредь в стороны и назад во время лёта и бросать бомбы вниз.

Быстрый самолет быстро поднимается. Находясь над вражескими самолетами, он будет ронять на них бомбы, сам оставаясь неприкосновенным. Бомбу кверху рукой не закинешь.

Летчики-итальянцы много вредят туркам в Триполи, несмотря на малую умелость и великую осторожность.

У итальянцев наилучшие самолеты – Блерио и Депердюссена старой постройки, летающие со скоростью всего 100 километров в час.

Предположим, туркам удалось раздобыть хорошего летуна Веймана на «Ньюпор». Он принудил бы итальянских летунов не вылезать из сараев.

В тихий день (итальянские летуны не любят ветра) поднимаются 10 самолетов с бомбами, против турок.

Вейман вылетает также и несется вверх. Пока он поднимается, уже реявшие высоко итальянцы стараются пролететь над ним и бросить в него бомбу. Неудача. Не могут догнать, поймать, пролететь над ним. Вейман летит на 50 верст скорее в час, нежели они. Но как только Вейман поднимается выше их, картина сразу меняется. От него никто улететь не может. Он догоняет по очереди всех, пролетает то над одним, то над другим. Два его метателя роняют каждый раз несколько бомб, и скоро все итальянские летуны либо падают как камни на землю, либо, предпочитая жизнь, садятся на землю и прячутся куда кто может.

У нас инженерное ведомство покупает для военных целей разнообразные самолеты, порой хорошие, порой же очень средние.

Для боя в воздухе это грех, грубая ошибка. Как броненосцы, орудия, ружья, так же и военные самолеты должны быть лучшие из всех существующих.

Тихолеты в воздушном бою будут всегда обреченными жертвами быстролетов, они не могут ни догнать врага, ни улететь от него, ни подняться над ним, чтобы сбросить бомбы, словом, у них нет силы ни нападать, ни защищаться.

Вспомним море, бои между океанскими тихоходами со слабыми пушками и быстроходами с дальнобойными орудиями. Первые были простой мишенью последних.

То же будет и с тихолетами.

Это очень важный вопрос, который может стать больным для стран с военным министерством, лентяющим хорошо оснащать воздушный флот.

Уничтожив летчиков врага, даже малая армия победит большую.

Скажу кратко. Зрячий карлик убьет слепого великана.

Летчики врага брошены на землю, погибли. Неприятель ослеплен. Остается только добивать его

ничего не видящую армию на земле.

Дайте крылья России!

Последние два года друзья-летуны часто писали мне об упадке интереса в России к лёту и к ним.

У одного отличного летуна износился самолет, а купить новый было не на что, и денег никто не давал.

Трех других летунов взяли для показательных полетов предприниматели, но скоро рассчитали, объявив, что кормились интересом к лёту в стране, а он угас.

Эти и многие другие жалобы поражали меня. Я не мог их расследовать, ибо лежал больной за пределами России.

Я верил писавшим, и вместе с тем мне не верилось, что в России угасло доброе чувство к сынам ее, учащимся лёту на ее защиту.

Это невозможно, чувствовал я, ибо судьба дала мне пережить в 1910 году счастливые дни любви чужих людей точно к родному. Я сломал свои самолеты. Мне тотчас собрали денег, чтобы я мог летать на новом, лучшем, что я и сделаю с великой радостью в тот день, когда поправлюсь.

Помогли мне все, начиная с высших кругов и кончая крестьянами, солдатами.

Помню, как простой Ванька отказался взять рубль за провоз и сказал добрые слова, кои навеки не забываются. Это было трогательно.

Не перескажешь всего, что бесконечно радовало, и не столько за себя, сколько за лёт в России, в коем я ясно видел ее крепкую защиту от врагов и на суше, и на море, и на западе, и на востоке.

Начав летать в милой Франции, я привык к помощи отовсюду, но у нас было несравненно больше ширины и доброты во всем. Приходилось каждый день

отказываться от лучших предложений помощи за избытком их. Хорошее чувство русских людей сердечно поддерживало своего летуна.

Вспоминая все это, я решил просить ныне особо широкой помощи русскому лёту. Ведь он служит теперь не забаве, а защите нашей родины.

Нести помощь надо двумя путями, старым и новым.

Необходимо жертвованиями оказать серьезную поддержку воздушному флоту, созданному Великим князем Александром Михайловичем.

Все страны, как наши близкие западные соседи, так и далекая Япония, все сильно помогают развитию воздушных сил всенародной подпиской. В Германии брат императора принц Генрих собирает миллионы.

Я объяснил в предшествовавших главах, как неопределима на войне зрячая армия со стаями самолетов, бросающими бомбы в слепых, растерянных врагов.

Но ведь мы именно и будем несчастными побежденными, если у нас не будет мощного воздушного флота...

Поэтому все должны щедро, широко помогать созданию великих воздушных сил в России.

Ведь если даже война и не разразится, то без них мы будем столь слабы, что громовые тучи не станут сходить с нашего политического горизонта. Нам достанется на долю горькая судьба народа хотя с большой, но со слабой армией, вследствие недостатка в ней современного оружия и современных приспособлений. Судьба сия - подчиняться и подчиняться и на западе, и на востоке.

Это совершенно ясно военным и государственным людям во Франции, Германии, Англии и Японии, где все, не отрывая глаз, следят за движением вперед военного дела.

Лишь у нас это не сознают. И правительство, и общество дают на воздушный флот столь мало, что он

все время нуждается в средствах.

Между тем он создается отличный.

Это новое дело, новое оружие поставлено в России лучше, чем даже во Франции – матери его. Беда лишь в том, что оно недостаточно велико. В нем силы нет.

Когда я беседовал с севастопольскими летчиками, то мне невольно вспоминались рассказы о русском парусном флоте прежних, славных времен.

В памяти вставали старые моряки, ибо у летчиков ныне, как в давнее время у них, единственная основа службы – живая любовь к работе, к делу осуществления дорогой мечты – создать неодолимую мощь родной страны.

Помогите им добиться сего! Эта мечта легко осуществима, лишь надо дать им средства. И средства сравнительно небольшие!

Это чувство преданности делу двигает в воздушном флоте всеми – и младшими, и... вплоть до главы его.

Среди летчиков царит строгая дисциплина. Ей подчиняются охотно, с радостью. Истинный военный легко поймет значение, всю силу сего.

Я много писал о военном деле в России во время войны и после нее. К сожалению, редко приходилось говорить хорошее о нем.

Но тем более отрадно сказать теперь доброе и справедливое слово о вновь создающемся столь важном, необходимом России оружию. Жертвовать на него надо по следующему адресу: Контора двора Великого князя Александра Михайловича. Санкт-Петербург, Офицерская, дом 35.

Новый путь помощи русскому лёту разворачивается так.

Одного военного воздушного флота мало нам. Надо добиться того, чтобы у нас было много не военных

летунов. Пусть они будут из народа, как в былое время ямщики. У нас благодатная нива!

Когда меня взяли военным инструктором, то я и выбрал первым учеником солдата Сергея, и уверен, он был бы прекрасным летчиком.

Перевидав тысячу летунов всех наций, я знаю двух лучших, кои перед опытным глазом творят чудеса не слепой смелости (этого свойства у всех избыток), а сноровки, похожей на волшебную. Эти двое: мичман Андре Конно во Франции и Михаил Ефимов, из крестьян Смоленской губернии.

Было бы долго рассказывать, сколько труда стоило сильному волей Ефимову преодолеть все препятствия и стать летуном. Но эти препятствия ныне еще возросли, и надо их скрыть. Надо создать у нас хорошие условия родиться и жить и летунам, и строителям самолетов.

Для создания хорошего числа русских летунов и самолетов необходимо назначить призы за хорошие полеты.

Русские люди, не пожалейте дать средства на это! Щедростью вы укрепите крылья России! Моей лептой на призы будет доход с этой брошюры: «Война и лёт воинов».

Мы назначим их русским летунам на самолетах, выстроенных в России, из русского материала, лишь с французскими двигателями, за неимением пока наших.

Назначим первый приз за перелет из Петербурга в Москву с 7 пудами груза скорее, нежели в 5 часов 55 минут. Требования скорости и груза легко выполнимы. Грузом мы назначим газеты для полета.

Летуны станут разносчиками газет, летящими из столицы в столицу.

У издателей мы попросим денег на приз за быструю доставку их газет на самолетах. Так интересно выйдет! Утром в Петербурге, около Невского, выпущены газеты, а в полдень они будут раздаваться на Тверской, на

Красной площади, по всем славным углам нашей старой Москвы.

Приз надо собрать в 7 тысяч рублей.

На второй приз попросим собрать деньги москвичей и дадим его за перелет из Москвы в Петербург скорее 4 часов 44 минут с грузом в 9 пудов. Москва пошлет летуна отдать воздушный визит Петербургу на более быстром самолете и с большим количеством московских газет.

Увеличение требований к самолетам есть основа успеха и пользы призов. Газеты будут грузом лишь при лёте на приз. На войне же желанной тяжестью будут бомбы, и чем больше их станут поднимать летающие бомбоносцы, тем страшнее они будут врагам.

Хотелось бы еще собрать на приз за перелет Петербург – Москва – Киев – Петербург с семипудовым грузом скорее трех дней.

Этот приз должен быть не меньше 18 или 12 тысяч рублей, дать кои могут не только петербуржцы и москвичи, но и киевляне, и другие русские люди.

Заманчиво открыть воздушную дорогу между столицами древней, княжеской Руси, старого Московского царства и великой Русской империи, рожденной великим Петром.

Было бы хорошо установить приз в 10 тысяч рублей за перелет из Кронштадта в Севастополь в один день. Взятие этого приза показало бы, что наши флоты соединены ныне летающими крейсерами, для коих Дарданеллы широко открыты, ибо в воздушном океане над землей и морем, к счастью, нет проливов, ни закрытых, ни открытых.

Этот приз – всероссийский. На него могли бы жертвовать отовсюду, но я не смею надеяться. Это было бы уже очень хорошо.

Устроим пока первый приз.

Надо собрать не только деньги, но также и комитет для выработки правил лёта и контроля.

Каждый жертвователь на приз может указать аэроклуб или написать имена лиц, которым он хочет доверить выработку условий призов.

Записку с именами надо прислать вместе с деньгами либо в контору одной из газет, либо в один из аэроклубов, либо по следующему адресу: Н.Е. Попову, Солянка, дом 13, Москва.

Деньги будут собраны и переданы в аэроклуб, который возьмет на себя наблюдение за взятием призов.

Все избирательные записки будут подсчитаны. Избранный большинством голосов комитет будет создан.

Я лично прошу войти в комитет А.И. Гучкова, полковника СИ. Одинцова, М.А. Суворина, П.А. Столыпина, Н.А. Морозова, П.А. Неклюдова, В.Г. Богораза (Тана), С.С. Усова и В.В. Корна.

Я уверен, что если названные мною лица возьмутся за дело, то ему будет дан хороший ход, который завершится успехом.

Призы будут не частные, а общие. Разработка правил будет общественная.

Такие призы необходимо устроить, ибо они лучшее побуждение и хлеб хорошим строителям самолетов и летунам.

Как во Франции, так и у нас строители будут брать летуна и посылать его на приз, взять кой им будет важно, дабы показать всем, и особенно военному министерству, достоинства своих самолетов. Призы будут поддерживать, воспитывать и летунов, и строителей.

Комитет выработки правил установит ряд серьезных военных требований самолетам, летящим за призом.

Каждый приз будет строгим конкурсом.

Комитет, конечно, должен будет первым долгом просить Великого князя Александра Михайловича дать указания на требования боевых свойств, которые нужно предъявить к самолетам для допущения их к взятию призов. Таким образом вырабатывается и устанавливается тип русского военного самолета.

Надо, чтобы лёт и постройка самолетов вошли нам в кровь и плоть, чтобы призыв летчиков с самолетами на войну увеличил военный воздушный флот России втрое.

Тогда мы будем сильны, славно поборемся и беспощадно налетим на врагов, когда будет нужно.

Успех лёта - общее, широкое, народное дело огромной важности для увеличения сил защиты России.

Почему я и прошу любящих родину людей, т. е. всех нас, помочь русскому лёту.

Ю. Герман

«Война и лёт воинов»

Под таким заглавием выпустил в свет небольшую брошюру известный летчик Н. Попов, приобретший большую популярность весной 1910 года своими полетами на «Райте» во время первой международной воздухоплавательной недели. В мае того же года Н. Попов серьезно пострадал при полете на аэроплане в Гатчине, куда был приглашен как инструктор будущих военных авиаторов. Только теперь Н. Попов, по видимому, совершенно оправился от последствий упомянутого падения.

Выпущенная им в свет книга «Война и лёт воинов» является как бы отражением того, что пережил за эти два года отважный авиатор, пришедший к непреложному сознанию исключительной важности для России военной авиации. Эта брошюра – громкий призыв ко всем любящим свое отечество о необходимости создания воздушного флота.

Начинается книга констатированием несомненного факта, что за последние годы лёт сделал колоссальный успех, ибо дал возможность летать не только в штиль, но и при сильном ветре. Раньше летчики могли летать лишь в безветренные дни и были посему малопригодны к войне. Ведь врага не упросишь отложить сражение до безветрия. Теперь – дело иное: погода не упразднит летунов во время боя. Ни ветер, ни дождь им не страшны. Есть много лиц, высказавших тот взгляд, что аэропланы, со времени изобретения их братьями Райт, не улучшены и не поддаются усовершенствованию. Н. Попов находит (и с ним нельзя не согласиться), что эта грубая ошибка. Это могут говорить только люди, знакомые с авиацией по картинкам иллюстрированных

журналов. Аэропланы братьев Райт, имея поверхность в 55 квадратных метров, поднимали $4\frac{1}{2}$ пуда лишнего веса и летали со скоростью 45-50 верст в час. Современные аэропланы, при поверхности в 18-24 квадратных метра, поднимают 25 пудов лишнего веса и летают с головокружительной скоростью - 120-170 верст в час. Аэропланы стали теперь мощными птицами, не боящимися ветра даже в 70 верст в час, тогда как первые «Райты» нещадно разбивались о землю самым легким дуновением ветра. Словом, «слабенькие птенцы стали орлами».

Чтобы еще более подтвердить мнение о значительном усовершенствовании аэропланов за последние годы, Н. Попов останавливается на тех задачах, которые были выполнены летчиками на последних маневрах во Франции, - разведка и наблюдение за результатами артиллерийской стрельбы.

Артиллерия - огромная боевая сила, если бьет по видимой цели. Но на войне редко удастся видеть далекую цель, и это необычайно понижает боевую силу артиллерии. Наша артиллерия в последнюю Русско-японскую войну была поставлена образцово, но и у нас не могли, конечно, ей дать глаза, чтобы видеть невидимого, отлично прячущегося, далекого врага. Теперь положение изменилось к лучшему - летчики дадут свет артиллерии и станут ее глазами. Произведенные в этом направлении во Франции опыты превзошли самые смелые ожидания: огонь артиллерии, при работе летчиков, становится столь же метким, как если бы командующий им стоял недалеко от места падения снарядов и видел ясно действие их. Еще до производства этих опытов один из лучших французских артиллеристов, полковник Бернар, говорил: «Две батареи с летчиками в пять раз сильнее, нежели три батареи без летчиков». После означенных опытов все убедились в истине слов полковника Бернара и для всех

стало ясно, что летчик – это глаза батареи, глаза верные, точные, быстрые, которые принесут несомненную пользу «помирающей от слепоты артиллерии». У нас в России, к сожалению, до сих пор не было произведено опытов в этом направлении; между тем если бы наши артиллеристы только раз испытали, какую силу дают «летающие глаза» батарее, то они настояли бы на том, чтобы впредь каждая батарея была наделена аэропланом.

«Летуны – разведчики и метатели бомб» – так озаглавил Н. Попов одну из глав своего труда. Действительно, как показали последние маневры во Франции, аэропланы оказались вполне пригодными как для целей разведки, так и для поражения сверху. Военные действия в Триполи вполне подтвердили выводы мирного времени.

Хорошие наблюдатели особенно нужны во время боя. Главнокомандующему важно было быть зорким – глаза его должны видеть ясно, быстро, точно. Французским Генеральным штабом были выработаны требования, которые должны предъявляться к военным самолетам: они должны поднимать три человека – летчика, наблюдателя и метателя бомб, который, в случае нужды, служит заместителем первых двух. У последнего руль под рукой, и он тотчас замещает летчика, если его поразила вражеская пуля. Если затем выбывает из строя заместитель, то его заменяет наблюдатель. Пока урона на самолете нет, заместитель может быть телеграфистом. «Незрячесть» главнокомандующего – верный залог проигрыша сражения. Мукден служит этому ярким примером. Здесь летчики, дав армии и главнокомандующему зрение, создали бы более счастливую картину войны. Об этом бое лучше всего мог бы рассказать генерал Каульбарс, понесший тогда огромный урон со своей армией и

ставший теперь горячим поклонником применения авиации в военном деле.

Применение аэропланов для метания бомб кроме нанесения страшного урона на войне необыкновенно замедлит мобилизацию, разрушит всю стройность ее, сделает врага слабым еще до начала военных действий на земле. Война будет начинаться в воздухе – первым делом полетят к врагам быстрые, грозные стаи летчиков.

Летуны, по выражению Н.Е. Попова, – страшные враги. Их надо уметь уничтожать. Как известно, за границей имеются уже в настоящее время орудия, специально приспособленные для стрельбы по дирижаблям и аэропланам. Действенность этих орудий пока не испытана за неимением летающих искусственных мишеней; но можно смело сказать, что вряд ли она особенно велика, если принять скорость полета современных аэропланов (150–170 верст в час). Вернее всего, что в будущих войнах придется «летчикам уничтожать летчиков».

Кто знает, может быть, и прав автор настоящей книги, утверждающий, что в будущей войне «кто победит в воздухе, тот победит и на земле. Выколи глаза врагу, и он, слепой, будет твой».

У нас инженерное ведомство приобретает для военных целей самые разнообразные аэропланы. Для боя в воздухе это большая ошибка. Как броненосцы, орудия и ружья, военные аэропланы должны быть лучшие из всех существующих. Тихолеты в воздушном бою будут всегда обреченными жертвами быстроходов: они не могут ни догнать врага, ни улететь от него, ни подняться над ним, чтобы бросить бомбу; словом, у них нет силы ни нападать, ни защищаться. Уничтожив же летчиков неприятеля, даже малая армия победит большую, или, говоря словами автора брошюры, «зрячий карлик убьет слепого великана».

Н.Е. Попов – в полном смысле слова фанатик воздухоплавания. Временами он до того преувеличивает значение этого «нового рода войск», что трудно даже согласиться с его выводами. Так, например, он говорит: «Конница отслужила свою службу, и самолеты хоронят ее». С этим мнением вряд ли согласятся даже не кавалеристы. Правда, в последнюю Русско-японскую войну кавалерия мало принесла пользы, но нам кажется по меньшей мере рискованным упразднить ее. У японцев было мало кавалерии. Это верно, но верно также и то, что наши поражения у Ляояна и Мукдена окончились бы гораздо печальнее, если бы у наших противников была сильная кавалерия, могущая завершить бой. Наша же конница не принесла нам пользы лишь потому, что мы все время держались оборонительного образа действий. А потому глубоко не прав г-н Попов, убеждающий, что «лишь в мирное время коннице будет оставлен почет служить украшением парадов, исторических минут, приема высоких гостей, в виде воспоминания славного прошлого».

Странное впечатление в брошюре г-на Попова производит глава «Самолеты в русской армии». Обрушившись ни с того ни с сего на злосчастные сферические аэростаты (или «пузыри», как он их называет), г-н Попов переходит затем к истории постройки первых аэропланов нашими военными воздухоплавателями. Во всем изложении этой истории сквозит нескрываемое злорадство. «Гатчинские изобретения», то есть аэропланы военных воздухоплавателей в Гатчине, были так плохи, что Н.Е. Попова будто бы просили офицеры-воздухоплаватели ничего не писать по этому вопросу.

Аэропланы, как первые попытки в области отечественной авиации, конечно, были неважны, но могу смело заявить, что никогда и никто из офицеров

учебного воздухоплавательного парка не просил г-на Попова молчать об их изобретениях. Не доумеваю, для чего понадобилась г-ну Попову вся эта мистификация.

Обращаясь к современному состоянию русского воздушного флота, Н.Е. Попов отмечает, что для обучения авиации у нас имеются две школы: одна – школа Отдела воздушного флота, основанная Великим князем Александром Михайловичем, и другая – военного ведомства (при офицерской воздухоплавательной школе).

Это разделение авиации, конечно, ничего, кроме вреда, принести не может. Для летчиков должна существовать одна школа, лишь разделенная на классы и разветвленная по разным углам России. За образованием воздушных сил империи должно следить одно ведомство, во главе которого должна стоять одна глава, одна воля, один опытный ум. «Как тройкой не правят два ямщика, так не надо и двум ведомствам управлять воздушным флотом».

Брошюру свою «Война и лёт воинов» Н.Е. Попов заканчивает призывом ко всем русским людям жертвовать на воздушный флот и на призы за хорошие полеты русским летунам. «Русские люди, – пишет он, – не пожалейте дать средства на это! Щедростию вы укрепите крылья России! Моей лептой на призы будет доход с этой брошюры... Мы назначим их русским летунам на самолетах, выстроенных в России, из русского материала, лишь с французскими двигателями, за неимением пока наших».

Надо собрать не только деньги, но и комитет для выработки правил лёта и контроля. Каждый жертвователь на приз может указать аэроплан или написать имена лиц, которым он хочет доверить выработку условий призов. Со своей стороны, Н.Е. Попов просит войти в комитет следующих лиц: А.И. Гучкова, полковника СИ. Одинцова. М.А. Суворина, П.А.

Столыпина, Н.А. Морозова, П.А. Неклюдова, В.Г. Богораза (Тана), С.С. Усова и В.В. Корна.

Призы будут не частные, а общие. Разработка правил будет общественная. Такие призы необходимо устроить, ибо они лучшее побуждение и хлеб хорошим строителям аэропланов и летунам. Комитет выработки правил установит ряд серьезных военных требований самолетам, летящим за призом. Таким образом постепенно выработается тип русского военного самолета.

Заканчивая обзор настоящей брошюры, не могу не привести целиком заключительных слов автора-летчика: «Надо, чтобы лёт и постройка самолетов вошли нам в кровь и плоть, чтобы призыв летчиков с самолетами на войну увеличил военный воздушный флот России втрое. Тогда мы будем сильны, славно поборемся и беспощадно налетим на врагов, когда будет нужно. Успех лёта – общее, широкое, народное дело огромной важности для увеличения сил защиты России».

Воздухоплаватель. 1912. № 9.

Воздушный пилотаж

Советы летчику на истребителе

Взлет и спуск – основы летания. Это пробный камень, дающий возможность судить о чуткости летчика.

Будьте во время взлета и спуска внимательны, сберегая при этом полетные качества аппарата. Не делайте ничего с целью кого-либо удивить или поразить.

Перед вылетом. Осмотрите аппарат, попробуйте управление, попробуйте мотор. Не заставляя мотор работать слишком долго, убедитесь, что масло пульсирует в стаканчике.

Взлет. Производите разбег по возможности против ветра, поднимая хвост с самого начала. Катитесь дольше и прямо. Не отделяйтесь с перебоями. Не делайте виражей у земли. Не подымайтесь круто вначале.

В полете. Соблюдайте большую осторожность на высоте до 600 метров. На малых высотах не должно быть крутых виражей. Выше 800 метров делайте что хотите: опасности нет.

Управление мотором. Управление мотором должно быть мягким. Контакта на полном газе давать не следует. Не действуйте резко. Давайте в полете меньше бензина, по мере подъема убавляйте бензин.

Во время спуска. Прекращайте работу мотора газовой рукояткой. Убавляйте бензин, если спуск длинен.

Спуск. Не забывайте об осторожности ниже 600 метров. Наблюдайте, нет ли других аппаратов,

собирающихся садиться или взлетать.

Заботьтесь о ваших спусках, если хотите, чтобы аппарат хорошо летал и брал бы высоту.

Военный летчик. 1917. № 2.

*Издание Севастопольской Его
Императорского Высочества Великого
князя*

*Александра Михайловича военной
авиационной школы.*

«Национальная гордость должна нас подвигнуть»

Широкое развитие в минувшем году за границей военной авиации, выразившееся в значительном увеличении авиационных войск, усовершенствовании приспособленных к военному делу самолетов, в смысле скорости полета, грузоподъемности, быстроты подъема на значительную высоту, удобства наблюдения, скорой сборки и разборки и т. д., а также в крупных ассигнованиях на выполнение всего вышеперечисленного, было своевременно отмечено августейшим председателем комитета, и потому Отдел воздушного флота, считая своим долгом выполнить в полной мере принятую им на себя задачу, находил необходимым расширить свою деятельность по подготовке для армии возможно большего количества военных летчиков, чтобы тем самым принести посильную помощь военному ведомству в деле постановки русского военного воздухоплавания на должную высоту.

Соображаясь с техническими средствами школы, отдел постановил довести в 1912 году число обучающихся в школе офицеров до 60 человек, а на теоретических курсах до 30 человек; одновременно с этим, рассматривая вопрос о выборе и заказе самолетов новейших образцов, отдел остановил свое внимание на самолете системы «Ньюпор», премированной на последнем конкурсе в Париже, устроенном французским военным ведомством в сентябре 1911 года.

Аппараты этой системы обладают большой скоростью - свыше 100 верст в час, прочностью конструкции и наибольшею безопасностью из

существующих систем для летчика. Ввиду приведенных соображений отдел решил заказать в 1912 году 12 боевых и 2 учебных самолета этой системы.

Выбор этой системы блестяще оправдался перелетами лейтенанта Дыбовского из Севастополя в Петербург и штабс-капитана Андреади: Севастополь - Одесса - Петербург.

Однако чрезмерно большая скорость этих аппаратов и значительное увеличение штата обучающихся поставили отдел в необходимость подыскивать новое поле, так как Севастопольский аэродром, незначительный по своей величине, был признан совершенно непригодным для дальнейшего на нем обучения при вышеуказанных новых условиях.

Подходящее поле было найдено в 12 верстах по воздуху от Севастополя, в долине реки Качи, близ деревни Мамашай. Выбор места был одобрен высшими чинами военного ведомства, и потому, по соглашению с военным ведомством, было решено перевести Севастопольскую школу авиации на новое место.

Решение это, конечно, могло быть осуществлено лишь только при условии приобретения необходимого количества земли и возведения на нем постоянных зданий для размещения школы и имущества. Потребное для сего количество земли было определено по техническим соображениям в 650 десятин, стоимостью, по существующим местным ценам, около 150 тысяч рублей, а кредит, необходимый для возведения построек, был исчислен в сумме 900 тысяч рублей.

Так как необходимыми для выполнения сего средствами Особый комитет не располагал, то военное ведомство решило само войти с ходатайством об отпуске этих денег в распоряжение комитета из казны. Законопроект был представлен 24 апреля 1912 года и одобрен Государственной думой и Государственным советом 9 июня, а 19 июня Высочайше утвержден.

В счет сего ассигнования на 1912 год было отпущено комитету - 400 тысяч рублей. Постройка постоянных зданий начата с весны 1912 года и будет закончена к осени 1913 года.

В настоящее время школа размещена во временных зданиях.

Кроме отпуска вышеуказанных 1 миллиона 50 тысяч рублей на покупку земли и возведение постоянных под школу зданий в 1911 году было отпущено комитету из казны 100 тысяч рублей в возмещение расходов по содержанию школы и ассигновано на ту же надобность на 1912, 1913 и 1914 годы по 100 тысяч рублей ежегодно.

Ассигнования эти имеют определенную цель и будут своевременно израсходованы по прямому назначению, удовлетворив лишь только вышеуказанные потребности, да и то не в полной мере, так как годовой расход на школу далеко превышает 100 тысяч рублей, и потому весьма естественно, что ежегодный перерасход комитету придется пополнять из своих средств; кроме того, для полного достижения намеченной цели еще потребуются крупные суммы на широкое приобретение дорогостоящих и постоянно совершенствующихся летательных аппаратов, моторов и прочих воздухоплавательных предметов и имущества, а для пополнения этих последних расходов денег в распоряжении комитета не имеется, и потому общее собрание комитета, состоявшееся 24 мая 1912 года, озабочиваясь увеличением своих средств, постановило: 1) испросить Высочайшее соизволение на учреждение в комитете нагрудного знака для лиц обоего пола, с распространением его среди населения при условии, чтобы за пожертвование в 500 рублей выдавать золотой знак, за пожертвование в 100 рублей - серебряный, за более выдающиеся крупные пожертвования испрашивать особые награды и, кроме того, в

некоторых случаях за особые труды и заслуги в деле содействия комитету выдавать нагрудный знак бесплатно; 2) выпустить, согласно постоянно поступающим просьбам, недорогие жетоны (3-рублевого достоинства) для ношения на цепочке, чтобы каждый внесший свою лепту на нужное родине дело имел о том память; 3) организовать по городам России однодневный сбор на военный воздушный флот, по примеру бывших дней цветков, с продажей вместо цветков маленьких металлических значков в виде аэропланов, и выпуском утвержденных комиссией комитета брошюр.

25 июня 1912 года последовало Высочайшее соизволение на учреждение в комитете нагрудного знака на приведенных выше условиях.

Лицам, внесшим в кассу комитета указанные выше пожертвования, будут выдаваться, соответственно внесенной сумме, нагрудные знаки при свидетельстве от комитета за подписью августейшего председателя Его Императорского Высочества Великого князя Александра Михайловича.

Для осуществления одобренных в заседании 24 мая 1912 года мер была избрана общим собранием комитета особая комиссия «по организации сборов на военный воздушный флот» под председательством члена комитета генерала от инфантерии А.А. Поливанова.

Будущая сила нашего воздушного флота во многом зависит от твердого сознания необходимости его для России.

Пробудится сознание, что «воздушный флот – сила России», Россия займет подобающее ей первое место, так как в удали и беззаветной храбрости наши героилетчики, пролетающие при условиях и обстановке почти военного времени расстояния в тысячи верст, соперников не имеют.

Национальная гордость должна подвигнуть к завоеванию мирового первенства. Но для этого необходимы добрая воля и содействие всей нации. Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования теряет свое значение, раз этих пожертвований не будет. На казенные субсидии он может существовать как всякое другое учреждение, департамент или канцелярия, быть может, даже как особое министерство воздушного флота, но он уже не будет тем, чем было до сих пор.

Плодотворная деятельность комитета, его неоспоримые заслуги перед Россией должны быть оценены по достоинству. Перед нами общее и великое дело организации воздушного флота, которому суждено сыграть решительную роль в государственной обороне. К такому делу Россия не может быть равнодушна. «Саардамский плотник» с топором в руке призывает нас к новому строительству. Пойдем же по следам Петра, создавая воздушный флот, как некогда Петр Великий создал наше морское могущество. Этот священный завет передает нам сама история.

Воздухоплаватель. 1913

«Россия будет непобедима»

Успехи авиации в 1908 году и в особенности в 1909 году, когда Блерио на своем аппарате перелетел через пролив Ла-Манш, обратили внимание августейшего председателя комитета по усилению военного флота Великого князя Александра Михайловича на возможное в будущем серьезное значение авиации в военном деле. Великий князь пришел к убеждению, что положить прочное начало созданию в России военного воздушного флота – задача несравненно более важная, чем усиление морского флота одним минным крейсером. Мнение Великого князя нашло себе полное подтверждение в ответах на обращение Его Императорского Высочества к жертвователям, опубликованное в газетах в конце 1909 года. Полученные ответы от отдельных лиц, воинских частей, различных учреждений, правительственных, сословных, городских, коммерческих и других, в подавляющем большинстве высказались за немедленное обращение оставшихся неизрасходованными сумм на создание воздушного флота, и потому общее собрание комитета, состоявшего под председательством Его Императорского Высочества Великого князя Александра Михайловича 30 января 1910 года, поставило всеподданнейше ходатайствовать пред Его Императорским Величеством об обращении оставшихся неизрасходованными на морской флот 900 тысяч рублей на создание военного воздушного флота и о разрешении комитету продолжать сбор добровольных пожертвований на ту же цель.

6 февраля 1910 года Его Императорскому Величеству Государю Императору благоугодно было всемилостивейше соизволить:

1) оставшуюся в распоряжении Высочайше учрежденного Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования наличность в сумме 900 тысяч рублей, а равно и могущие поступить в будущем в кассу комитета пожертвования обратить на создание воздушного флота России;

2) разрешить Высочайше учрежденному Особому комитету по усилению военного флота на добровольные пожертвования продолжать для этой цели повсеместный сбор добровольных пожертвований;

3) воздушный флот, имеемый быть сооруженным комитетом на добровольные пожертвования, оставить в ведении и распоряжении комитета, а в случае открытия военных действий передавать его с подготовленной командой морскому и военному ведомствам для усиления боевых сил империи.

Исполняя Высочайшую Его Императорского Величества Государя Императора волю, Отделу воздушного флота, подробные данные устройства которого были утверждены общим собранием Особого комитета в заседании 6 марта 1910 года, имея в своем распоряжении заранее собранные материалы и сведения о положении воздухоплавательного дела за границей, немедленно приступить к осуществлению возложенной на него задачи - скорейшему созданию воздушного флота - путем:

а) обучения офицеров армии и флота, а также, если средства позволят, других лиц искусству летать на приборах тяжелее воздуха;

б) создания запаса самолетов с полным снабжением и оборудованием, в полной готовности для снабжения ими, согласно правилам военного и морского министерств, авиационных отрядов.

С этой целью в том же месяце были командированы во Францию, в школы Блерио, Антуанетт и Фармана, шесть офицеров для обучения полетам и шесть нижних

чинов – для подготовки в мотористы. В школу Фармана были назначены капитан Мациевич и капитан Ульянин, в школу Блерио – штабс-капитан Мацеевич-Мацеевич и лейтенант Пиотровский, и в школу Антуанетт – капитан Зеленский и поручик Комаров.

Одновременно с командировкою офицеров тем же фирмам были даны заказы на одиннадцать летательных аппаратов с расчетом, что они придут в Россию к июню месяцу.

К сожалению, последний расчет не оправдался, семь самолетов были доставлены в Петербург только к осени.

Тою же осенью в Петербурге был устроен Всероссийский праздник воздухоплавания, в котором приняли участие возвратившиеся из-за границы офицеры-летчики комитета.

К этому же времени в Гатчине на военном поле был оборудован аэродром и построены сараи, так как здесь предполагалось устроить первую военную школу авиации. Поздняя присылка, однако, самолетов, а главное, явная невозможность, вследствие условий климата, производить занятия зимой заставили отдел, во избежание потери времени, начать приискывать для школы другое место, где-либо на юге России, где занятия могли бы вестись круглый год.

Выбор пал на Севастополь; при этом в городе Гатчине, ввиду близости его расположения к столице, было решено производить занятия только летом, с обучающимися высшего курса, с тою целью, чтобы они, кроме усовершенствований в сложных и дальних полетах, по выработывавшейся в это время по соглашению с военным ведомством программе, могли бы проходить одновременно с практическим и теоретический курс воздухоплавания в лабораториях и специальных кабинетах одного из высших столичных учебных заведений.

Впоследствии, однако, это соображение отпало, так как оба класса, и общий и специальный, ввиду климатических условий были оставлены в Севастополе, а в Гатчине производились лишь только практические полеты офицеров-летчиков, командированных из Севастополя для участия в маневрах Санкт-Петербургского военного округа.

К ноябрю 1910 года было закончено оборудование школы авиации и аэродрома в Севастополе, было доставлено потребное количество самолетов и началось обучение.

Первыми учителями в Севастопольской школе были офицеры, возвратившиеся из Франции: на аппаратах «Блерио» – Матыевич-Мацеевич и Пиотровский, на «Антуанетт» – Зеленский и Комаров и на «Фармане» вместо погибшего Мацеевича – поручик Руднев, а вместо капитана Ульянина, назначенного в воздухоплавательную школу военно-инженерного ведомства, был приглашен в качестве учителя по вольному найму известный русский летчик М. Ефимов.

Первое время председателем совета школы был капитан 2-го ранга Н.Ф. Фогель, с переводом же школы в Севастополь таковым был назначен капитан 2-го ранга В.В. Кедрин. В мае 1911 года начальником школы был назначен полковник Генерального штаба С.И. Одинцов, а в настоящее время в этой должности состоит с 8 ноября 1912 года подполковник Генерального штаба князь А.А. Мурузи.

К открытию действия школы распоряжением военного и морского ведомств в обучающийся состав школы было послано 10 офицеров и 20 нижних чинов; кроме того, при школе были оставлены кондукторы флота и нижние члены, подготовлявшиеся за границей.

К апрелю выяснилось, что приобретенные самолеты «Антуанетт» являются непригодными для службы в армии, вследствие чего было решено прекратить в

школе обучение полетам на самолетах этого образца, а имевшиеся налицо два самолета «Антуанетт» передать морскому ведомству, имевшему один такой самолет и двух обученных на нем летчиков: лейтенанта Дорожинского и поручика Комарова.

Таким образом, обучение в школе производилось на биплане Фармана и моноплане Блерио.

Первоначальное обучение велось по программе, выработанной советом школы, а управление - на основании Положения о школе, утвержденного Отделом воздушного флота 14 сентября 1910 года; но впоследствии, с быстрым развитием техники воздухоплавания и постепенным расширением школы, явилась неотложная необходимость в создании более разработанной программы и нового Положения о школе, которое бы вполне отвечало чисто военному направлению школы.

Для этой цели, по предложению августейшего председателя, в феврале 1911 года выехала в Севастополь Особая комиссия под непосредственным председательством Его Императорского Высочества Великого князя Александра Михайловича. Ознакомившись на месте с постановкой дела и ходом обучения, комиссия выработала новое Положение об Отделе воздушного флота и его учреждениях и о воздушном флоте, сооружаемом на добровольные пожертвования, утвержденное Отделом воздушного флота 14 марта 1911 года и посланное на заключение военному министру.

Насколько требования к этому времени повысились, можно заключить из того, что для летчиков-наблюдателей продолжительность полета с 15 минут на высоте 500 метров была повышена до 1 часа 15 минут на самолетах Блерио и до 2 часов на самолетах Фармана, на высоте 600 метров, причем надо было пролететь 100 верст; для военных летчиков

непрерывный полет был увеличен до 6 часов, при расстоянии 400 верст, причем летчик должен был уметь летать на высоте 1500 метров над высшей точкой данной местности, а также в тумане, при дожде, ночью и при ветре более 8 метров в секунду.

С марта 1911 года занятия в школе были урегулированы, полеты производились ежедневно ранним утром и вечером, и обучение шло настолько удачно, что общая сумма часов полета за 1911 год достигла почти 600 часов.

Одновременно с усиленными занятиями по обучению искусству летать чинам школы, под постоянным надзором и общим руководством августейшего председателя и при деятельном участии обучающихся, пришлось выработать всевозможные правила по уходу и управлению двигателями и самолетами, и вообще стремиться к тому, чтобы столь чуждое и новое для человека дело, как искусство летать, было поставлено на научную почву.

Правильная постановка в школе дела и энергичная и дружная общая работа как обучающихся, так и преподающих дала в самом скором времени те блестящие результаты, благодаря которым осенью 1911 года отряды летчиков Севастопольской школы впервые в русской армии принимали участие в маневрах Санкт-Петербургского, Варшавского и Киевского военных округов. Отряды были сформированы на самолетах Блерио и Фармана.

Авиационная служба этих отрядов фактически доказала огромное значение авиации в военном деле, а успешное выполнение возложенных на летчиков тактических заданий и поручений удостоилось Высочайшего одобрения и лестного отзыва многих военачальников.

В октябре 1911 года при Санкт-Петербургском политехническом институте имени императора Петра

Великого были открыты воздухоплавательные теоретические курсы Отдела воздушного флота. С целью ускорения начала занятий было решено, с согласия правления института, воспользоваться уже существующими при нем помещениями курсов воздухоплавания и вместе с тем отпустить в распоряжение правления из сумм комитета 25 тысяч рублей на постройку и оборудование зданий под лаборатории и мастерские курсов Отдела воздушного флота.

На содержание курсов комитет расходует проценты с капитала, пожертвованного на эту цель доктором прав Василием Васильевичем Захаровым в процентных бумагах на сумму 180 тысяч рублей.

Пожертвование это было обусловлено особым договором, подписанным августейшим председателем и В.В. Захаровым 16 апреля 1911 года; причем пунктом 3 договора предусмотрено нижеследующее: ближайшее распоряжение доходами с пожертвованного капитала, организация и главное управление содержимых на эти доходы курсов, а также, в случае надобности, право замены входящих в состав капитала бумаг другими государственными или гарантированными правительством бумагами принадлежит единолично председателю Высочайше учрежденного Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования; пока им состоит Его Императорское Высочество Великий князь Александр Михайлович, а если председателем комитета будет другое лицо, то осуществляется комитетом и Отделом воздушного флота на общем, установленном для их дела основании.

На курсах читаются лекции. В лабораториях, мастерских и ангарах под руководством преподавателей производятся практические работы. В число предметов теоретического характера входят: краткие сведения по истории воздухоплавания и

авиации, краткий курс метеорологии (аэрология), курс авиации, в который включаются необходимые сведения по аэромеханике, конструктивные сведения об аэропланах всех систем, изучение воздушных винтов, специальный курс двигателей, в который входят необходимые сведения по теории двигателей внутреннего сгорания, описание наиболее употребительных двигателей, порядок осмотра перед полетами - регулировка.

Вообще, курс авиации преимущественно практический, где теория, преподаваемая в меру, не превращается в научный балласт.

Конечно, военный летчик, вышедший из школы, умеет проследить девиацию компаса или определить при помощи метеорологических инструментов воздушные течения на разных высотах, но он по преимуществу должен быть практиком военно-авиационного дела. Авиаторы и автомобилисты говорят, что в конце концов они почти автоматически управляют своей машиной, которая становится как бы частью их тела. Сознательные и рефлекторные движения невольно передаются аппарату. Им управляют инстинктивно, приводя в действие нужные рычаги и педали. Только тогда летчик вполне овладевает своим аппаратом, когда он не размышляет о его механизме. Такова практика, создающая привычку полета.

Насколько солидно поставлено в школе обучение, можно судить по результатам участия отрядов отдела на маневрах, а также по дальним полетам офицеров школы, как, например: перелеты штабс-капитана Андреади - Севастополь - Одесса - Петербург и лейтенанта Дыбовского - Севастополь - Петербург. Отдел воздушного флота, открывшийся в феврале 1910 года, в полтора года сумел положить начало громадного дела, совершенно нового в России. Он дал нам авиационный флот, с комплектом аппаратов и

личным составом опытных летчиков-офицеров. Первые из них, обучившись за границей, выдвинули целый ряд своих учеников, и русская авиация уже имеет свою школу на родине.

Из всей деятельности Особого комитета, начавшейся 6 февраля 1904 года, последний двухгодичный период, с 1910 по 1912 год, надо признать наиболее плодотворным. Создание воздушного флота, бесспорно, является историческим подвигом.

Без преувеличения можно сказать, что Его Императорское Высочество Великий князь Александр Михайлович, со своими ближайшими сотрудниками по организации воздушного флота, положил в России твердое начало русской военной авиации и что благодаря их деятельности Россия по праву заняла второе место в Европе в деле воздухоплавания. Это место было бы первым, если бы Особый комитет обладал значительно большими средствами, чем он располагает фактически. С нашим способным, смелым и самоотверженным составом армии, дающим превосходных военных летчиков, можно далеко уйти вперед, а энергии и любви к делу у организаторов воздушного флота в России достаточно для совершения и более трудного подвига. Нужна только более единодушная поддержка русского общества, более сознательное отношение к великим задачам будущего; и если общественные пожертвования не будут скудными, можно создать первенствующий в мире воздушный флот – и Россия будет властительницей воздуха, как Англия стала «царицей морей».

Русский воздушный флот в будущем должен быть более сильным и грандиозным. Он должен состоять из дирижаблей, этих крейсеров и дредноутов воздуха, и из целой флотилии аэропланов, которые, как миноноски, скользят в голубых волнах неба. Когда орлы и соколы соберутся в стаю, Россия будет непобедима.

Пока мы вынуждены покупать и строить наши летучие суда воздушного флота за границей, но необходимо стремиться к тому, чтобы иметь свои фабрики и верфи воздухоплавания, дабы не зависеть от иностранцев. При авиационной школе комитета в Севастополе уже есть мастерские, где могут изготовить все деревянные части аэроплана, почти все, кроме мотора.

Заканчивая обзор деятельности комитета, необходимо упомянуть о тех героях-мучениках, которые в борьбе с воздушной стихией заплатились своей жизнью: 24 сентября 1910 года при полете в Петербурге погиб капитан Лев Макарович Мациевич; 18 апреля 1911 года при полете в Севастополе погиб штабс-капитан Бронислав Витольдович Матыевич-Мацеевич вместе со своим братом, взятым в качестве пассажира; 26 января 1912 года при полете в Севастополе погибли штабс-капитан Федор Федорович Леон и штабс-капитан Владимир Николаевич Яниш; 9 марта 1912 года при дальнем полете погибли около станции Сарабуз Южных дорог подпоручик Владимир Александрович Альбокринов и рядовой Александр Сонин, и 2 июля 1912 года при полете в Александро-Михайловском лагере на реке Каче погиб поручик Александр Васильевич Закуцкий.

Жертв искупительных просит всякое великое дело, и незабвенными в истории русской авиации останутся имена ее первых мучеников.

Вечная память героям!

Воздухоплаватель. 1913.

К жертвовавшим на усиление военного флота

Вся Европа вводит новое орудие борьбы - воздушный флот, который совершенно изменит характер будущих войн. Нам придется бороться с управляемыми шарами и самолетами (аэропланами), которые будут следить за всеми движениями армии и флота и поражать метательными снарядами форты, суда, войсковые части и прочее. Последние опыты за границей убеждают в том, что разработка вопроса об управляемых кораблях не только стала на прочную почву, но и идет вперед необыкновенно быстрыми шагами.

В будущих войнах не может быть победы без воздушного флота. Это отлично поняли за границей, и всюду общество идет на помощь правительству в деле развития воздухоплавания. Русское общество, вполне сознавая его огромную важность, также живо заинтересовалось им, и в настоящее время является существенною необходимостью, не отставая от других, принять общественными силами участие в сооружении воздушного флота, чтобы в будущей войне встретить врага равным оружием.

Высочайше учрежденный в 1904 году Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования израсходовал все пожертвованные суммы по прямому их назначению, построив 18 минных крейсеров и 4 подводные лодки и теперь оканчивая постройкой минный 36-узловой турбинный крейсер. Но в распоряжении комитета остается еще до 90 тысяч рублей свободной наличности, которые не составляют собственно пожертвованных сумм, а лишь - остаток от

процентов, образовавшихся от хранения собранных денег в банках.

Глубоко убежденный в огромном значении воздушного флота в военно-морском отношении и полагая, что в настоящую минуту существеннейшая потребность наша заключается в немедленном создании такого флота, я поручил в истекшем октябре заместителю моему по председательствованию в Высочайше учрежденном Особом комитете, ввиду моего отсутствия в Санкт-Петербурге, предложить на обсуждение общего собрания комитета вопрос об употреблении оставшихся в распоряжении комитета 880 тысяч рублей на постройку воздушного флота.

Общее собрание, в составе лишь 20 членов из 100, отклонило большинством в 13 голосов мое предложение, не считая себя вправе расходовать оставшиеся проценты иначе как на постройку военных судов; но в то же время собрание постановило просить через меня Высочайшее соизволение Государя Императора на открытие комитетом сбора пожертвований на наш воздушный флот.

Не находя возможным утвердить по столь важному вопросу решение незначительного числа собравшихся членов, при полном почти отсутствии жертвователей, я решил поставить вопрос на обсуждение нового общего собрания, при наличии большого числа членов.

Считая при этом необходимым знать мнение самих жертвователей по этому вопросу, я прошу всех жертвовавших на усиление флота - войсковые и морские части, учреждения, общества, дворянские собрания, земства, городские управления и частных лиц - высказать в двухнедельный срок письмами на мое имя в Петербург, признают ли они соответствующим нуждам нашей Родины использовать в настоящее время имеющиеся в распоряжении комитета суммы на создание русского воздушного флота.

Председатель Высочайше учрежденного комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования.

Великий князь Александр Михайлович

Авиация в военном деле

Постройка флота управляемых аэростатов для надобностей войны не заставила военное министерство потерять из виду возможное применение аэроплана, этого нового аппарата, лишь недавно рожденного и уже столь соблазнительного.

С особенной заботливостью рассматривалось каждое изменение, и немедленно делались выводы, в смысле возможности применения его к военному делу, производились специальные опыты по различным направлениям с целью внести усовершенствования в существующие аппараты, для улучшения их утилизации во время войны. Уже в настоящее время существуют ловкие авиаторы, которые способны безостановочно пролетать около 200 километров со скоростью, близкой к 60 километрам в час, и держаться на высоте от 150 до 200 метров, а граф де Ламбер достиг даже 600 метров.

Замечательные опыты, произведенные в 1908-1909 годах, позволяют утверждать, что механический полет возможен и что его применение зависит лишь от окончательной выверки и усовершенствования машинной части, безукоризненного хода мотора и степени обучения пилота.

Пока автоматическая устойчивость не будет применена, коэффициент личности, то есть личные качества пилота, будет главным элементом успеха.

Быстрые успехи, достигнутые в течение двух последних лет, позволяют надеяться, что поиски в этой области довольно скоро приведут к постройке аппаратов, годных для военного дела.

Условия, которым должны удовлетворять военные аэропланы

Чтобы отдать себе отчет в годности существующих аппаратов для военных целей и изысканий, предпринятых в различных направлениях, необходимо сначала установить те условия, которым должен удовлетворять аэроплан, предназначенный для службы в армии.

Военный аэроплан является прежде всего разведчиком. Вследствие этого он предназначается нести наблюдателя, и так как этот последний должен быть вполне свободен от каких-либо занятий, чтобы наблюдать, фотографировать и прочее, он не может заниматься управлением аппаратом. С другой стороны, пилот (управляющий) чересчур занят управлением, чтобы выбирать верный путь к определенной цели, и наблюдатель должен будет намечать ему путь полета и указывать пункт, на который надо держать направление.

Аппарат должен обладать достаточной мощностью, чтобы нести двух человек. Лучше было бы, если бы он мог подымать трех, так как вероятность останова мотора значительно уменьшилась, если был бы машинист, способный наблюдать за ходом его.

Чтобы работа аэроплана по возможности меньше зависела от состояния атмосферы, он должен быть в состоянии безопасно летать при ветре от 12 метров в секунду. Это условие заставляет предполагать необходимость большой собственной скорости аэроплана, но в особенности решит вопрос автоматическая устойчивость.

В случае останова мотора аппарат должен быть в состоянии спуститься, планируя таким образом, чтобы не принести вреда ни экипажу, ни самому аппарату в смысле его поломки.

Это условие безопасности необходимо, но недостаточно. Аэроплан, который должен оперировать в связи с войсками, не должен представлять опасности

для них и иметь возможность избежать вынужденного спуска, например среди отряда войск. Необходимо, чтобы аэроплан был снабжен двумя моторами, из которых каждый был бы достаточен, чтобы поддерживать аппарат в воздухе.

При этом в случае остановки одного из моторов работа другого позволит выбрать подходящее для спуска место, на то понадобится всего несколько минут для аппарата, делающего около одного километра в минуту.

Такое оборудование аппарата двумя моторами даст ему значительную свободу маневрирования, позволяя безопасно летать над селами, лесами, пересеченной местностью, и все это благодаря возможности в случае остановки мотора выбирать подходящее для спуска место. Это позволит принять аэроплану маршрут, которому никогда не последует аппарат с одним мотором, принужденный спуститься, в случае остановки его, на достаточно ограниченном промежутке от того места, где он находится в этот момент, почти независимо от высоты его полета.

Аппарат должен быть в состоянии летать на высоте от 400 до 500 метров над землей, и ввиду необходимости пользоваться им на этой высоте он должен быть в состоянии достигать высоты около 100 метров над уровнем моря.

Если условия безопасности будут осуществлены, возможность достижения больших высот будет зависеть, с одной стороны, от привычки, а с другой - от мощности и системы мотора. Действительно, сила мотора слабеет по мере достижения им высоты, вследствие уменьшения количества кислорода, могущего быть использованным каждым цилиндром в разреженном воздухе. В то же время на значительной высоте плотность воздуха меньше, и он представляет несущим поверхностям и винту меньшую опору и тем

вызывает увеличение количества работы на поддержание аппарата в воздухе.

Следует добавить, что решимость поставить два мотора, без чего немыслимы, как уже было сказано, безопасность и свобода маневрирования, даст в то же время возможность достигнуть признаний необходимой высоты.

Наконец, военный аэроплан должен быть в состоянии подняться если не со всякой местности, то по крайней мере с такой, которая встречается обыкновенно в местностях, где оперирует армия.

Полное решение проблемы требует, чтобы аэроплан располагал избытком моторной силы сравнительно с той, которая необходима для него во время полета.

Это будет достигнуто в тот день, когда осуществится аппарат с двумя моторами.

Употребление аэроплана на войне

Только что описанный аэроплан может быть использован для службы связи, наблюдения и разведки.

Он может служить для связи между отдельными отрядами особой важности или между армией и отрядами, получившими специальное назначение, как, например, дивизией кавалерии.

Выполняя это назначение, аэроплан будет двигаться быстрее автомобиля, принужденного следить за извилинами дороги, иногда загроможденной и разъезженной. Будет меньше шансов на то, что он может быть остановлен неприятелем, если ему придется пересечь полосу, несколько сомнительную в смысле безопасности.

Он позволит установить связь между крепостями и внешним миром. При смелости и небольшом счастье он часто будет в состоянии найти возможность перелететь

линию осаждающих войск неприятеля, не подвергая себя особой опасности от неприятельского огня.

Он будет в состоянии служить во время осады, чтобы определить место батарей и результаты огня. В настоящее время как атакующий, так и обороняющийся применяют для этой цели привязной аэростат. Этот аппарат имеет громадный недостаток, становясь бесполезным, как только ветер достигает известной силы.

Наконец, число аэростатов, которыми можно располагать, всегда крайне ограничено. Аэроплан, менее уязвимый, вследствие своих размеров и скорости, может, не доходя до самой линии неприятеля, приблизиться к ней ближе аэростата и прекрасно сослужить свою службу в смысле наблюдения.

Он будет в состоянии принести пользу в полевой войне и позволить во многих случаях боя определить положение войск, которое нельзя увидеть с земли, или же обнаружить расположение резервов.

В настоящее время еще трудно точно указать все те случаи применения аэроплана, которые могут представиться в полевой войне и дадут ему возможность выполнить роль наблюдателя.

Мы, конечно, можем предположить, что наибольшую опасность для него будет представлять огонь пехоты и пулеметов, но вследствие отсутствия опытов не можем оценить степень уязвимости аэроплана для первого или второго.

Кажется, впрочем, что, приближаясь ближе 2000 метров к линии огня пехоты, если подняться на высоту до 500 метров, можно многое увидеть, избегая в то же время большой опасности.

Наконец, аэроплан будет в лучших условиях службы для разведки положения неприятеля в период, предшествующий столкновению двух армий. Аэроплан мог бы оказать услуги, определяя пункты

сосредоточения больших масс неприятеля, совершая большие полеты по неприятельской территории в первые дни объявления войны.

Воздухоплаватель. 1913.

Н. Дампель

«Авиаторская болезнь»

Пресса сообщает нам почти каждый день о гибели то там, то здесь молодых, полных энергии авиаторов, и не видно предела тем гекатомбам, которые будут принесены в жертву современной авиации. Чагце всего такие катастрофы объясняются порчей мотора или какой-нибудь части летательного аппарата, но иногда неожиданное падение авиатора оказывается совершенно необъяснимым, так как, по всем признакам, аппарат действовал вполне исправно и динамические условия полета, по-видимому, не изменились. В последнее время в ежедневной печати стали появляться известия об особом рода заболеваниях, которым подвергаются иногда авиаторы во время своих воздушных экскурсий, поэтому эту новую специфическую болезнь и можно назвать «авиаторской».

Замечено, что в наиболее сильной степени болезненные явления наступают тогда, когда аэроплан быстро вздымается кверху или когда стремительно опускается вниз, иначе говоря, это бывает при быстром изменении высот полета аппарата. По словам испытавших эту болезнь пилотов, главные ее симптомы следующие: общее недомогание, шум в ушах, головная боль, головокружение и сонливость, а в худшем случае наступает даже легкое обморочное состояние. Нетрудно себе представить, какой громадной опасности подвергается авиатор, если с ним произойдет головокружение или обморок. Стоит только вспомнить, что современные, самые совершенные и самые устойчивые аэропланы могут лететь, не угрожая большой опасностью авиатору, самое большее

несколько мгновений без его направляющей руки. На пути летчика столько неисчисленных опасных моментов, что пренебрежение одним может повлечь неминуемую катастрофу. Внимание пилота должно быть до крайности напряжено, его душа, если так можно выразиться, должна слиться с движением аппарата, и если вдруг, при заболевании авиатора, эти столь необходимые для управления аэропланом душевные импульсы начнут слабеть или даже, при обмороке, прекратятся, хотя бы на короткое время, то гибель почти неминуемая грозит смелому завоевателю воздуха.

Вопросами авиации, особенно в связи со столь часто повторяющимися несчастьями при воздушных полетах, интересуются очень широкие круги общества. Вполне законно желание этого общества знать причины этих несчастий по возможности всесторонне, и всякое сообщение, дающее новое освещение этим причинам, должно сделаться достоянием как специальной, так и общей прессы. Вот почему я позволяю себе обратить внимание читателей на касающуюся затронутого мною вопроса статью В. Баумана под заглавием «Авиаторская болезнь», недавно помещенную в немецком журнале «Прометей». В своей статье автор разбирает различные объяснения «авиаторской болезни», оспаривает их и сам, в свою очередь, высказывает свои, отличающиеся от других, предложения о происхождении этой болезни. Он полагает, что «авиаторская болезнь» и так называемая «горная болезнь» – одно и то же. «Горной болезнью» называют альпинисты то физическое расстройство, которое испытывают при восхождениях на высоты от 2900–3000 метров и выше. Здесь мы находим такие же симптомы, как и при «авиаторской болезни»: и общее недомогание, и сильную сонливость, и головную боль, и головокружение. Особенно дает себя знать «горная болезнь» при очень быстром спуске с

какой-нибудь высокой вершины в долину: при этом симптомы проявляются в очень интенсивной форме, но они так же быстро и исчезают. Затем страдают «горной болезнью» при продолжительном пребывании в высших горных областях без достаточной предварительной тренировки, а также при трудных восхождениях, с тяжелой ношей на плечах, особенно когда приходится преодолевать большую разность в высотах. Причина этого в первом и третьем случаях заключается в том, что человеческий организм не привык к столь быстрым изменениям в атмосферном давлении, и поэтому он так болезненно реагирует на них. При повторных восхождениях на большие высоты организм более или менее приспособляется к изменениям в атмосферном давлении и симптомы «горной болезни» проявляются уже в более ослабленной форме. Если мы теперь обратимся к тому, с какой скоростью преодолевают разности в высотах альпинисты и авиаторы, то увидим большую разницу в скоростях. Считают, что хороший альпинист в час поднимется при восхождении на 250–300 метров, а при спуске опустится на 400–500 метров, тогда как авиатор совершит поднятие на ту же высоту в два или четыре раза скорее, а спустится в несколько минут. Таким образом, изменения в атмосферном давлении, которые приходятся на долю авиатора, несравненно более быстры, чем испытываемые альпинистом, следовательно, они гораздо сильнее должны действовать на организм, так как, по мнению автора, болезненные симптомы возвышаются не столько пониженным атмосферным давлением, сколько быстрым изменением давления. Как только эта быстрота достигла той степени, при которой организм никак не может приспособиться, летчиком овладевает «авиаторская болезнь», которая по происхождению и симптоматическим признакам тождественна с «горной болезнью».

Не может быть никакого сомнения, что опасность от упомянутой болезни несравненно грознее для авиатора, чем для альпиниста; если даже болезнь овладеет путником в горах с такой силой, что о господстве воли над телом не может быть и речи, то и тогда, если он не один, а в сопровождении проводников, ему не грозит большой опасности; в крайнем случае придется прервать восхождение и вернуться обратно. При достижении же им более низких областей все эти тяжелые болезненные явления исчезают сами собой. Насколько подобные заболевания опасны для авиаторов, я говорил уже выше. Само собою разумеется, чем на большие высоты забирается авиатор, тем больше возможности подвергнуться заболеванию этой опасной болезнью. Автор рассказывает о несчастных случаях, которые стоили жизни трем авиаторам. Все трое погибли при взлете на большую высоту. По словам очевидцев, все трое, судя по движениям их аэропланов, внезапно, без видимой причины, потеряли власть над аппаратом. При этом авиатор не отрицает возможности и другой причины, как случайная порча аппарата и пр. Но редкое сходство в условиях падения в этих трех случаях, большая опытность летчиков, совершенство и тщательность изготовления машин заставляют скорее остановиться на «авиаторской болезни» как на причине их гибельного падения.

При современном широком распространении воздушного спорта, при том азарте, который охватывает летчиков, как это мы видели в недавно окончившемся перелете Петербург – Москва, нельзя не согласиться с автором упомянутой статьи, что пора обратить серьезное внимание на «авиаторскую болезнь» как на страшную, неожиданно являющуюся опасность. Против этой опасности авиатор беззащитен, в воздушной стихии он страшно одинок, на какую-

нибудь помощь со стороны ему нечего рассчитывать, и единственным спасением может быть, если авиатор во время полета будет зорко следить за собой, не поддастся азарту и при первых признаках надвигающейся болезни немедленно спустится на родную ему землю.

Хроника

Берлин, 3 (16) июля 1912 года. Авиатор Абрамович со спутником вылетел в 9 часов 20 минут утра из Дрездена, но вследствие сильной солнечной радиации в 10 часов 20 минут спустился в Шней-демюле на учебном плацу.

Шнейдемюль. 3 июля. В 6 часов 20 минут вечера Абрамович поднялся для продолжения полета.

* * *

4 июля 1912 года. Вчера вечером во Всероссийском аэроклубе было созвано специальное заседание, на котором обсуждались некоторые вопросы, стоящие в связи с перелетом Абрамовича Берлин - Петербург. Обсуждались подробности встречи Абрамовича, посланы телеграммы всем губернаторам - оказать Абрамовичу содействие на пути. Предполагают, что Абрамович уже перелетел границу.

* * *

Берлин, 4 (17) июля 1912 года. Абрамович спустился в 10 часов утра близ Эльбинга вследствие недостатка бензина, в 6 часов 45 минут вечера поднялся и спустился в Кенигсберге в 8 часов 15 минут после кругового полета над городом на скорости 70 километров в час. Члены аэроклуба Риги выезжают на встречу Абрамовича. Вице-губернатор Риги князь Кропоткин известил Абрамовича, что ему удалось

раздобыть нужный бензин, который пошлет ему навстречу.

* * *

10 июля 1912 года. Рига. Абрамович на большой высоте потерял маховик. Спустился планирующим спуском. Новый маховик срочно востребован из Берлина.

* * *

11 (24) июля. Псков. Ввиду поломки маховика при перелете Абрамовича из Жавель в Ригу пришлось задержаться. Абрамович получает маховик 12 июля и в тот же день вылетает в Ригу.

* * *

25 июля 1912 года. Прилет Абрамовича в Петербург. В начале 7-го часа вечера из Гатчины сообщили, что Абрамович в 6 часов вылетел. В 7 часов 15 минут, описав большой круг над аэродромом, планирующим спуском сел в обозначенное сигналами место.

В эти дни состоялся перелет Севастополь - Петербург Дыбовского.

* * *

«Мысль о перелете родилась случайно. Закончив переработку аппарата и установив на нем мотор, впервые испытываемый, я решил попробовать аппарат

и мотор. Лучшей пробы, чем дальний перелет, не придумаешь, и я решил отправиться в Россию. Вылетел из Берлина 1 июля, находился в пути 23 дня.

Летели мы, ориентируясь по географической карте, изредка по компасу. Мой спутник, пилот дирижабля, великолепно ориентируется в воздухе и хорошо разбирается в облаках. Благодаря ему мы спасались от грозных туч. Сообщались записками. Летали утром и вечером, держась высоты 1000–1300 метров... Всего в воздухе находились 17 часов, но ветры, неисправности мотора и ряд непредвиденных осложнений растянули путь на 23 дня...

Мне пришлось первому перелететь русскую границу и познакомиться с воздушными кодексами. Меня предупредили, что если не спущусь, то в аппарат будут стрелять. Встретили меня чрезвычайно любезно. Высшие чины и низшие чины строжайшим образом разбирались в документах».

Абрамович еще совсем молодой человек. В прошлом году приступил к изучению авиации. Ему, как студенту Шарлоттенбургского политехникума, очень легко удалось попасть на паттовские курсы. После трагической гибели учителя Абрамовича, капитана Энгельгардта, Абрамович посвятил себя авиации и ушел в улучшение конструкции аппарата, забросив техникум.

Абрамович является одним из лучших инструкторов Германии. Многие его ученики приобрели имя.

Ученица Абрамовича княгиня Шаховская совершила в Иоганнстале самостоятельные полеты. В Берлине установлен приз имени Абрамовича в 1000 марок тому, кто совершит полет при сильном ветре.

* * *

Одна английская фирма ведет переговоры с инструктором школы воздушного флота Ефимовым о продаже ей приобретенного им особого приспособления, дающего полную возможность без посторонней помощи давать ход мотору и взлетать на всяком аэроплане.

* * *

Мариенбад, 23 июля 1912 года. Русский летчик Славороссов, приглашенный курортным клубом, совершил 21 и 22 июля в присутствии многих тысяч зрителей ряд полетов на «Блерио». Полеты на продолжительность и на высоту удались вполне. Авиатор показал поразительную точность при подъеме и спуске.

* * *

Произведенные в Качинской школе опыты с почтовыми голубями дали прекрасные результаты. Недавно военный летчик капитан Кузнецов, предприняв с пассажиром полет в Евпаторию, был застигнут густым туманом, спустился в степи. Нуждаясь в помощи, пилот выпустил с запиской летевшего на самолете почтового голубя. Получив сведения о местонахождении летчика, школа немедленно послала туда автомобиль, чем вывела из затруднений пилота.

* * *

На днях получены из-за границы сведения о замечательных успехах в авиации, сделанных русской

женщиной-авиатором Л.А. Голанчиковой-Море^[18]. Г-жа Голанчикова до сих пор летала на аэроплане Фармана, но, к сожалению, у нее не было собственного аппарата, вследствие чего она не могла совершать полетов. Во время конкурса военных аппаратов Голанчикова познакомилась с авиатором Фоккером, летавшим на аппарате своей конструкции, и уехала с ним за границу. Здесь, в Иоганнистале, авиаторша научилась в совершенстве летать на новом аппарате и сделала на нем более 50 самостоятельных вылетов. Теперь Л.А. Голанчикова приобрела аэроплан Фоккера и едет в Петербург.

* * *

...Планирующий спуск. Вот это ощущение!

Я катался на американских горах, скакал на осле, ездил на верблюде, был в свое время сброшен с высокой, крутой и очень неудобной лестницы. Ничего похожего!

Планирующий спуск! О если бы я был нежной, трепетной девушкой, я без размышления отдал бы летчику нежные цветы своей молодости за это мгновение. И он, наверное, взял бы эти цветы...

Потом мы поехали в ресторан. Пили много и долго. Помню, что я говорил речь:

- Господа... Хотя я и не разбился, но я все-таки... летал... Ей-богу, летал!..

Новые мировые рекорды И.И. Сикорского

Наш талантливый летчик-конструктор И.И. Сикорский поставил 12 февраля на своем «Илье Муромце» два новых мировых рекорда - на число

пассажиров и на грузоподъемность. В этот день он совершил два полета. Первый полет был как бы подготовительным ко второму, рекордному. Сперва И.И. Сикорский взял восемь человек пассажиров. С корпусного аэродрома воздушный корабль легко поднялся на высоту 500 метров и большим кругом пролетел до Пулкова и обратно. Ведь полет продолжался сорок минут. За рулями сидели вновь обученные управлению «Ильей Муромцем» морской летчик и летчик Янковский. Во время этого полета И.И. Сикорский выходил на передний балкон корабля, а летчик Раевский как раз снял его снизу с аэродрома. Ко второму полету И.И. Сикорский приготовился не сразу. Он хотел взять на корабль только четырнадцать человек, и действительно, взяв столько народу и первого в мире четвероногого пассажира – собаку Шкалика, поднялся на пробу на воздух. Три небольших круга над аэродромом убедили его, что аппарат идет более чем легко. Тогда И.И. Сикорский спустился после шестиминутного пребывания в воздухе, забрал к себе еще двух оставшихся внизу и с 16 взрослыми людьми вторично поднялся на воздух. «Илья Муромец» летал над аэродромом и Пулковом 17 минут и благополучно спустился с высоты 200 метров. Пассажиры – человек десять военных летчиков, пилоты и служащие Русско-Балтийского завода – были в восторге. Два комиссара аэроклуба запротоколировали этот полет для отправления в бюро Международной воздухоплавательной федерации в Париже. Такого числа пассажиров никто из мировых летчиков еще не поднимал. Самое большое число было 13 человек, у Бреге, но он схитрил, набравши чуть ли не мальчиков по семи, по восьми лет, и продержался в воздухе всего лишь несколько секунд, причем летел по прямой линии. Вообще, при всех предыдущих попытках иностранных авиаторов держаться в воздухе не более нескольких

секунд и совершенно не мог сделать виража. Общий вес взятого «Ильей Муромцем» груза 77 пудов 38 фунтов.

* * *

Общество офицеров 38-го пехотного Тобольского полка (Нижний Новгород), отказавшись от выданных ему денег на рождественские праздники, постановило деньги эти, в сумме 300 рублей, препроводить в комитет по усилению нашего воздушного флота.

* * *

Особая комиссия, избранная Киевским обществом воздухоплавания, в составе двух представителей от общества - И. Родзевича и А. Карпеки - и офицеров-летчиков 7-й воздухоплавательной роты закончила на днях выработку проекта сметы авиационной школы. Положения в школе, правила для приема - в подробной инструкции по ведению занятий в авиационной школе. Школа будет функционировать на аэродроме Киевского общества воздухоплавания на Куреневке, где имеются ангары и другие вспомогательные постройки, принадлежащие обществу воздухоплавания. Для удобства обучающихся аэродром будет соединен с городом телефоном. В школе предполагают обучать членов общества, военных и посторонних лиц.

Для обучения в школу будут приобретены несколько аппаратов лучших систем.

* * *

В опубликованном статуте о награждении орденом Святого Георгия имеются пункты, касающиеся воздухоплателей, а именно достойны награждения орденом Святого Георгия:

61. Кто, управляя воздухоплательным прибором, уничтожит с боя неприятельский воздухоплательный прибор или с боя овладеет им.

62. Кто, с явною опасностью для жизни от неприятельских действий, управляя воздухоплательным прибором, нанесет огнем, или взрывчатым веществом, или иными средствами явный ущерб неприятельским лагерям, складам, сообщениям, укреплениям, судам или произведет в решительный момент боя сильное расстройство в неприятельских войсках и одним из этих действий повлияет на успех наших операций.

* * *

Инструктор военно-авиационной школы Московского общества воздухоплавания Габер-Влынский побил всероссийский рекорд на высоту, он поднялся на «Ньюпоре» на высоту 2800 метров.

* * *

5 апреля в обществе ревнителей военных знаний состоялся интересный доклад штабс-капитана В.И. Толмачева, конструктора прицельно-метательного прибора, открывающего новую эру в области военно-воздухоплательного дела. Докладчик, характеризуя «новую силу» - аэроплан как активное оружие, констатирует, что в настоящее время техникой воздухоплавания достигнуты все элементы для

создания воздушного разрушителя. До последнего времени затруднения в этой области обуславливались неумением военных летчиков точно попадать в цель, прибор капитана Толмачева заполняет этот пробел. Опыты метания бомб при помощи этого прибора были произведены в Севастопольской школе авиации. Результаты опытов обнаружили исключительно высокий процент попадания снарядов в цель, изображавшую собой палубу военного судна, причем нападающий аэроплан находился на высоте, обеспечивающей полную безопасность летчика от выстрелов снизу. В дальнейшей части своего доклада В.И. Толмачев охарактеризовал ряд возможностей применения на войне «воздушного миноносца». В сухопутной войне капитан Толмачев видит большое значение воздушных миноносцев в период мобилизации для действий по разрушению мостов, депо и баз питания армий, наступающих на Россию. Вместе с тем боевым аэропланам предоставляется значительная работа в смысле разрушения крепостных хранилищ и действия в глубине неприятельского тыла. В заключение докладчик останавливается на возможном участии воздушных миноносцев в морской войне, предлагая применять их не только для разрушения боевых судов и транспортов, но и для минных заграждений; при помощи подобных аэропланов легко осуществить установку мин на пути возможного следования неприятельской эскадры. По окончании доклада капитан Толмачев демонстрировал интересные модели своих летательных аппаратов. Доклад собрал многочисленную военную аудиторию и вызвал интересные прения, касающиеся технических деталей изобретения. Председательствовавший на собрании генерал от кавалерии барон Каульбарс от лица всех присутствовавших благодарил В.И. Толмачева за интересное сообщение.

* * *

Леденцевское общество, по ходатайству Московского общества воздухоплавания, отпустило необходимые средства конструктору снеголетов Н.Р. Лобанову для дальнейшего совершенствования этого нового вида летательных аппаратов. Ввиду установления полной однообразности явлений при взлете и спуске снеголетов на снежную поверхность и при взлете и спуске гидропланов на воду и ввиду полного отсутствия теперь снега решено перейти к опытам с гидропланами. Для этой цели рядом с колесами будут устроены особой конструкции полые деревянные поплавки, дающие возможность аэроплану держаться на воде. Колеса эти при взлете и при спуске на воду будут с помощью особых приспособлений подниматься вверх и, наоборот, опускаться вниз при взлете и при спуске на землю. Опыты с гидропланами будут производиться на одном из озер в Московской губернии. В научной и конструктивной разработке этих морских аэропланов примут участие профессор Н.Е. Жуковский, аэродинамическая лаборатория Московского технического училища, конструктор Н.Р. Лобанов и авиационный завод «Дукс», для этих опытов Московским обществом воздухоплавания будет предоставлен аэроплан.

* * *

Телеграф принес печальное известие о гибели в Иоганнстале (близ Берлина) одного из самых видных представителей современной авиации - 11 апреля, при спуске на аэроплане Райта, пилотируемом княгиней Е.М. Шаховской, потерпел серьезную аварию

небезызвестный петербуржцам наш соотечественник Всеволод Михайлович Абрамович. От полученных увечий и сотрясения всего организма отважный авиатор на другой день скончался.

Покойный был еще совершенно молодой человек – он родился в Одессе в 1890 году. Заинтересовавшись авиацией, как и многие другие в эти годы, В.М. Абрамович в 1911 году отправился в Германию и в скором времени сдал пилотский экзамен в школе «общества аппаратов Райта» под руководством известного инструктора капитана Энгельгардта, в скором времени погибшего во время одного из его необычайно смелых полетов.

Его место занял его достойный ученик В.М. Абрамович, усвоивший от своего учителя как манеру летания, так и необычайное хладнокровие и выдержку. Из него выработался в полном смысле слова «бурелетчик», не знавший такой погоды, в которую он не мог бы подняться.

Между тем дела «общества аппаратов Райта» пошли неважно, так как аппараты этой системы уже устарели. Абрамович усовершенствовал аэропланы Райта и для пропаганды их принял участие в огромном перелете Берлин – Петербург (в июле 1912 года), составившем ему большое имя. Отважный летчик пролетел весь путь между столицами Германии и России в течение 24 дней, пробыв в воздухе около 17 часов.

В Петербург он попал как раз ко времени военного конкурса аэропланов (на Корпусном аэродроме). Его полеты вне конкурса приводили в восхищение самых глубоких скептиков. Уже в самом конце конкурса он потерпел при спуске аварию и сломал себе ключицу. Во время конкурса он установил, между прочим, всемирный рекорд полета с четырьмя пассажирами – 45 минут 8 секунд.

Уехав осенью прошлого года за границу для сдачи аэропланов и обучения офицеров (из которых он также обещал сделать «бурелетчиков»), Абрамович сначала долго возился со своим переломом, а потом заболел воспалением легких.

Едва оправившись от всех перенесенных болезней, отважный «бурелетчик» нашел свою смерть в той самой стихии, которую любил, как птица, и вне которой ему чего-то не доставало.

Мир праху твоему, отважный «бурелетчик», так высоко державший славу отечественной авиации!

* * *

В 1912 году сын профессора Киевского университета Игорь Сикорский поделился идеей постройки многомоторного аэроплана с директором Русско-Балтийского вагонного и аэропланостроительного завода М.В. Шидловским и просил его совета. На вопрос, когда лучше приступить к осуществлению этой идеи, Шидловский ответил: «Приступайте к выполнению вашей идеи немедленно». И в тот же день, ознакомившись с чертежами и планами, Шидловский отдает распоряжение приступить к постройке первого в мире многомоторного самолета, которому было дано название «Русский витязь».

13 мая 1913 года воздушный гигант безукоризненно оторвался от земли и, плавно описав над аэродромом несколько кругов, благополучно приземлился. Петербург узнал имя конструктора – им был 23-летний студент Политехнического института Игорь Сикорский...

* * *

6 июля на Московском аэродроме состоялся экзамен на звание пилота-летчика Е.П. Самсоновой, подготовившейся в школе Б.С. Масленникова. Испытание производилось в присутствии комиссии Общества воздухоплавания по принятой в России программе. Требовалось, чтобы летчица, поднявшись на высоту не менее 50 метров, описала 10 восьмерок около двух укрепленных на поле флагов и совершила два планирующих спуска в намеченный круг диаметром 50 метров. Е.П. Самсонова поднялась на аппарате Фармана на высоту до 300 метров и прекрасно выполнила всю программу испытания. Испытательная комиссия признала ее достойной звания летчика. Г-жа Самсонова – первая женщина-летчик, получившая диплом на Московском аэродроме, и пятая в России – после г-жи Голанчиковой, княгини Шаховской, Зверевой и Л. Анатра. Е.П. Самсонова – дочь военного инженера, окончила с золотой медалью курс в Белостокской гимназии, а в настоящее время состоит слушательницей Бестужевских курсов в Петербурге. Она занимается и автомобильным делом и недавно получила шоферский диплом.

* * *

На границе Бельгии и Франции контрабандисты остроумно разрешили задачу перевозки запрещенных товаров. Приобретя два аэроплана в собственность, они нагружают их недалеко от французской границы, близ городка Армантьер. Табак, кружева, спички и прочие контрабандные товары взвиваются на воздух и несутся над спокойно охраняющими границу и ничего не подозревающими пограничниками.

Аэроплан направляется в окрестности Па-де-Кале, где пограничная стража рассеяна на большом

пространстве. Пилот внимательно оглядывает окрестности, кружа над ними, и спокойно спускается в указанное место, где его ждут товарищи. В случае неудобного места для спуска товары попросту выбрасываются за борт самолета...

Таможни были весьма подавлены этим доносом, и в настоящее время производится энергичное следствие по этому поводу.

* * *

27 июля на Комендантском аэродроме впервые летал аппарат конструкции Кеннеди. Три года назад англичанин Кеннеди построил аппарат собственной оригинальной конструкции. Аппарат – это биплан с двумя пропеллерами, длина их (они самые большие во всем мире) 3 метра 900 миллиметров. Такая величина пропеллеров очень увеличивает тягу воздуха; при моторе ENW в 60 сил пропеллеры делают 324 оборота в минуту и тянут 230 килограммов (а 100-сильный «Гном» с обыкновенными винтами вытягивает 235 килограммов). Весит биплан 51 пуд и развивает скорость до 91 километра в час. Аппарат очень красив; в его составные части входит много металла, сконструирован он очень прочно. Но до сего времени он ни разу за все три года не мог подняться на воздух. 27 июля авиатор Н.Д. Костин совершил на нем два полета. При третьем полете остановился один из пропеллеров. Аппарат накренился влево и, так как высота была небольшая – 3-4 метра, задел крылом за землю, поломал шасси и повредил крыло. Н.Д. Костин даже не почувствовал толчка и остался сидеть на пилотском месте.

Оригинальный полет совершил недавно в Москве инженер Прохоров. Он неоднократно совершал на «Фармане» перелеты из своего имения в Москву.

29 сентября авиатор, желая отправиться в балет, приказал подать лошадей. Но когда он приехал на станцию, поезд уже ушел. Тогда инженер Прохоров приказал вывести свой аэроплан и во фрачном костюме уселся на пилотское место и улетел в Москву.

В 7 часов вечера авиатор уже был на Московском аэродроме, откуда преспокойно уехал в театр. Интересно отметить, что в Москву он прибыл на 20 минут раньше поезда.

Биржевые ведомости. 1912. 15, 28 июля.

Ревельские известия. 1912. № 146.

Петербургский листок. 1912. № 286.

Синий журнал. 1913. № 23.

*Воздухоплаватель. 1913. № 2-5, 8, 10;
1914. № 3.*

Письма Нестерова жене

Дорогая Дина! Посылаю тебе вырезку из газет о полетах. Открытие сезона было в большой ветер, так что долго не пришлось летать. Как я говорил тебе, так и вышло. Первым собрал аппарат я. Теперь с завтрашнего дня начнем полет на «Ньюпорах». Аппараты уже собраны не того типа, который я видел раньше, и мне очень нравятся. Столоваться стану у своей хозяйки. 14 ноября назначен дежурным, но это, конечно, не помешает мне приехать, если будут деньги, которые приходят к концу. Поменяться на дежурство я, наверное, смогу, а денег достать едва ли, так как с переездом денег ни у кого нет. Детишек целуй крепче и будь с ними поласковой.

Хорошо, если бы ты прислала мне карточку нашу с Дукой и хоть снимки с Петуха, а то скучаю без них. Если можно сняться во Владове, снимитесь в зимних нарядах все втроем. Ну, пока, целую вас всех крепко, будьте здоровы и веселы...

О войне ничего не слышать.

Дука пишет очень неразборчиво, разобрал только, что ей без меня весело. Как у Петушка горбушка?

Дуке

Дорогая моя детка Дукочка! Я знаю, что тебе и без меня весело, но все-таки ты не забывай своего папку, или своего детку. Мне же очень бывает скучно по вечерам одному в своей комнатухе без моей детки-мамки; не с кем делать гимнастику, а надоедает мне иногда только гимназист 3-го класса... у которого много игрушек, но баловень он большой и капризник.

Целую мою деточку, пиши мне почаще, целуй
своего братишку – Петю и маму.

Твой папа.

11 октября 1912 г.

Варшава, Мокотово поле

* * *

Как я ни стараюсь, милая Дина, подыскать для нас что-либо подходящее, все безрезультатно. Те две комнаты за 33 рубля были очень для нас хороши, но жильцы отказались съехать из них до 20 февраля, ввиду того что не могут найти для себя подходящей отдельной квартиры. Есть много комнат, но отдельных. Есть и по 2, но детей не пускают, или цены адские... На днях освободится квартира – две комнаты за 33 рубля, но без мебели, без освещения и отопления, придется остановиться на ней и взять обстановку напрокат, как это ни дорого будет стоить, зато будем в своей квартире и со своим столом.

Теперь по поводу моих дел. После полета на учебном аппарате для земли^[19] меня выпустили на летучем «Ньюпоре». Присутствовали подполковник Ульянин и много офицеров. Взлетел я после Ушакова и еще одного. Ушаков волновался, и взлет сделал очень опасный, чем нас всех очень напугал, но потом выправился и закончил благополучно. Потом полетел и я, хотя чувствовал себя не так, как на «Фармане», но производил те же манипуляции, как и на «Фармане», т. е. применил свой принцип управления с большими кренами и спокойно спланировал.

Когда я подошел к офицерам, то меня все начали поздравлять за «превосходный первый полет», как будто летал старый пилот и т. д., но тут же Горшков после рукопожатия заметил, что если я буду «такие крены загибать», то он не даст мне аппарата. В общем, имел успех. Если так все пойдет и дальше, то, я думаю, мне и до апреля не придется здесь быть, смотришь, в марте в Киев поедем на штатную службу. Из всех наших, вышедших в Киев, я самый старший и по списку и по старшинству, поэтому можно быть спокойным, что буду получать штатное содержание летчика или начальника отряда.

Ну вот и все пока; сам я переехал к Ушакову и сплю на полу на спинке от дивана. При переезде с той квартиры там было получено письмо и потеряно прислужгой; если ты писала, то повтори. Пиши, как дела, как здоровье детей. Целую всех.

Твой Петя.

Ноябрь 1912 г.

* * *

Получил твое письмо, третье. Очень рад, что вы снялись, очень жаль, если Петух выйдет скверно. Почаще выводите гулять ребят и дольше будьте на воздухе. Насчет войны – пустяки! Сегодня летал для проверки 4 анероидов, поднялся в 30 минут на 1600 метров и оттуда спланировал, т. е. остановил мотор. Такого полета еще у нас не было. Другие на этом же аппарате за 1,5 часа на экзамене не могли подняться до 1000 метров. Планировка над городом кругами и восьмерками, чем привел товарищей в трепет. Наслаждение, когда полет необыкновенен, прямо-таки

какое-то блаженство лететь без мотора долго-долго и бесшумно.

Постараюсь все сделать, чтобы приехать.

Целую, твой Петя.

11 декабря 1912 г.

П. Нестеров

Как я совершил «мертвую петлю»

Постараюсь теперь сам изложить вам свои побуждения и впечатления от своего полета.

Петлю свою я действительно задумал совершить очень давно для доказательства своих принципов управления аппаратом, в корне расходящихся с господствующими взглядами.

Ввиду сильных нападок и неправильных, временами прямо-таки оскорбительных для меня объяснений и сравнений, прочитанных мной в разных газетах, мне не придется в своем описании быть «скромным», как написано у вас, – мне нужно наконец высказаться!..

Начал я свою авиационную деятельность в 1910 году, после того как первый раз увидел полет одного из наших известных авиаторов.

Авиатор летал на «Фармане», делая поворот совершенно без кренов. Каждый поворот аэроплана заставлял сжиматься мое сердце; я боялся, что аэроплан опрокинется в наружу кривой.

Каждый день мы можем наблюдать, как летают птицы, видим все их эволюции в воздухе: повороты, взлеты, спуски и т. д.

Казалось бы, летая, нужно было брать пример с них – природных летунов; а что же я увидел?

Летательный прибор, управляемый рулями-плавниками (которых ни одна птица не имеет!), двигается в воздухе, как будто в нем не действуют законы инерции или центробежных сил.

С этого дня я начал серьезно изучать авиацию, вечерами по книгам, а днем – наблюдая за полетами птиц.

Прежде всего я теоретическим путем доказал себе, что поворот на аэроплане должен быть непременно с соответствующим креном, то есть наклоном внутреннего к повороту крыла вниз, и что, как бы с другой стороны ни был велик крен аппарата, он не опасен, если угол крена соответствует крутизне поворота.

Затем я начал разбираться в принципе управления аппаратом и прежде всего задал себе вопрос: откуда заимствованы эти специфические рули?

Оказывается, это самый примитивный способ управления движением, прежде всего появившийся в культуре человека, а именно: рулями пользовались при первых средствах передвижения, то есть на плотках, потом на лодках и пароходах... вообще на воде.

Но ведь этот способ и на воде далеко не совершенен, так как рыба пользуется более совершенным способом, а именно: изгибанием своего тела с соответствующими эволюциями хвоста, ничего общего с рулями не имеющего.

Пароходу или лодке нельзя изогнуть корпус, потому что его ломают под углом, то есть ставят руль, но если у парохода сделать киль, который мог бы изгибаться, пароход был бы в несколько раз поворотливее.

Но если этот способ на воде является еще более или менее рациональным, то в воздухе он просто не годится и может разве остаться только в применении воздушными кораблями, то есть управляемыми аэростатами.

Придя к последнему заключению, я начал проектировать свой аэроплан...

Имея несчастье сделаться изобретателем без средств, я должен был обращаться за помощью в военное ведомство.

В 1912 году я защищал свой проект и докладывал свои принципы управления аппаратом

воздухоплавательному комитету. Против теории управления мне ничего не могли возразить, так как она была ясна, но я проповедовал крены, которые считались тогда опасными, и это всех привело в сомнение, возможно ли практическое применение моей теории... Я тогда еще не летал на аэроплане, имея только несколько удачных полетов на планерах, у которых действительно рулей нет, и управляются они только креном, но, конечно, эти полеты не могли убедить комитет, в котором присутствовали уже летающие на аэропланах.

Денег мне не дали, а походатайствовать о назначении в авиационный отдел для обучения полетами не захотели, предсказывая мне, что я перемену свои взгляды, когда научусь летать.

В июле прошлого года я начал учиться. 12 сентября вылетел самостоятельно, и хотя нет еще года, как я летаю, все же за это время я успел достаточно полетать и не только не изменил своих взглядов, но доказал рядом своих полетов правильность их на практике.

Раньше я думал, что при управлении аппаратом так, как раньше учили и как еще в некоторых школах и сейчас учат, можно все-таки скромно летать на аэродроме, но теперь, испытав разнообразные положения аппарата, в которые он может быть поставлен порывом ветра и за которым следует скольжение на хвост или крыло, - я вижу, что большинство аварий, о которых приходится читать ежедневно в газетах, происходит от неправильных маневров летчика. Но... так его учили...

У нас требуют в конструкции аппарата непременно «инстинктивного» управления. Вот это-то «инстинктивное» управление и послужило причиной гибели многих товарищей и коллег по авиации.

Приведу несколько примеров. Если аппарат скользнет на крыло, то обыкновенно делают

инстинктивное движение ручкой руля направления в противоположную сторону, результатом чего получается задираание аппарата и еще большее скольжение на крыло и на хвост. Если высота мала – тут и катастрофа.

Мною доказано, что в случаях скольжения необходимо, против инстинкта, повернуть аппарат в сторону скольжения, чтоб последнее перешло в планирование.

Перед препятствием нужно круто повернуть; поворот без крена невозможен; летчик «инстинктивно» побоится сделать большой крен и налетит на препятствие.

При повороте некоторые летчики не допускают даже мысли брать ручку на подъем, а у нас в роте почти все товарищи делают повороты рулем глубины.

Иногда приходится планировать на очень маленькую площадку, что невозможно при очень крутом повороте, то есть при большом крене и беря на себя руль глубины, а между тем при планировании каждому «инстинктивно» кажется, что руль глубины должен быть на снижение.

И много еще разных интересных положений можно найти, когда «инстинктивное» движение может погубить авиатора.

Вот для доказательства своих взглядов я и проделывал, как некоторые называют, опасные фокусы, или «трюки», как виражи с креном до 85 градусов, пологие планирующие спуски, при которых останавливался винт на «Ньюпоре», заставлял аппарат скользить на крыло или на хвост и выравнивал его, чтобы быть готовым ко всему, и, наконец, для окончательного доказательства, как пример поворота аэроплана одним только рулем глубины, я сделал поворот в вертикальной плоскости, то есть «мертвую петлю».

Благодаря подобным опытам мне не страшно никакое положение аппарата в воздухе, а мои товарищи теперь знают, что нужно сделать в том или ином случае.

«Мертвая петля» кажется только с первого взгляда страшной, но если сделать хоть приблизительный расчет, то станет ясным, что поворот в вертикальной плоскости возможен.

Свой опыт я не производил до сего времени только потому, что сначала еще не выяснил всех положений, в которых я мог бы очутиться... во время исполнения; а затем я ожидал свой новый аппарат, который я мог бы по-своему урегулировать.

Получив недавно аппарат «Ньюпор», сборки завода «Дукс», и сделав на нем не более 10 часов, я решился наконец выполнить свою мечту.

О своем опыте я никого не предупредил, хотя все знали, что я вообще собираюсь его сделать.

27 августа вечером, привязавшись предварительно ремнем (тропом) к сиденью, я поднялся на высоту 1000 метров, с которой решил планировать. Когда я последний раз посмотрел на анероид (прибор для определения высоты, в виде часов), мне пришло в голову, что в случае неправильного поворота этот приборчик должен будет выпасть из кармана куртки, когда я буду летать вверх ногами. Но... я решил «рискнуть» им для большей убедительности.

Вот, собственно говоря, все, чем я рисковал, то есть на 13 рублей 50 копеек казенным имуществом.

Было жутко только решиться, а как только я закрыл бензин, чтобы перейти на планирование, мне сразу стало легко, и я занялся своей работой.

Наклонив «Ньюпор» почти вертикально, я начал планировать, следя за высотой, чтобы иметь запас высоты на случай неудачи.

Примерно на 600 метрах я начал выравнивать аппарат и, когда он начал переходить горизонт, открыл бензин.

Мотор очень хорошо заработал, аппарат полез в небо и начал ложиться на спину. Моя левая рука находилась все время на бензиновом кране, чтобы точнее регулировать работу мотора, хотя мне очень хотелось рукой опереться, как при спуске, о кожу. Одно мгновение мне показалось было, что я слишком долго не вижу земли, но... чуть больше потянул за ручку и увидел землю. Закрыл бензин опять и, выровняв аппарат, начал планировать к ангарам. За все время этого... полета я чувствовал себя так же, как и при горизонтальном повороте с креном градусов 70-80, то есть ощущаешь телом поворот аэроплана, как, например, лежа в поезде, чувствуешь телом поворот вагона.

Я очень малокровный: стоит мне немного поработать согнувшись в кабинке «Ньюпора», и в результате от прилива крови сильное головокружение. Здесь же я сидел несколько мгновений вниз головой и прилива крови к голове не чувствовал, стремления отделиться от сиденья тоже не было, и ноги давили на педали. Мой анероид не выпал из кармана куртки, и инструменты в открытых ящиках остались на своих местах. Бензин и масло также удерживались центробежной силой на дне бака, то есть вверху, и нормально подавались в мотор, который великолепно работал всю верхнюю половину петли.

В общем, все это доказывает, что аэроплан сделал обыкновенный поворот, только в вертикальной плоскости, так как все время существовало динамическое равновесие.

С этим только поворотом воздух является побежденным человеком.

По какой-то ошибке человек позабыл, что в воздухе везде опора, и давно ему пора отделаться определять направления по отношению к земле.

Когда я закончил свою петлю и уже планировал к ангарам, мне пришла мысль: а вдруг мою петлю никто не заметил, и даже хотел было повторить ее немедленно, но, увидев у ангаров сбегаящую толпу, я понял, что мой полет видели.

Вот все мое впечатление о своем полете. Многие смешивают мой полет с полетом отчаянного авиатора Пегу, который для доказательства крепости забракованного аэроплана Блерио производит опыты, падая на верхнюю сторону крыльев. Подобный опыт испытывать мне нет смысла, но если меня когда-нибудь ветром опрокинет, то я знаю, что мне делать, чтобы привести аппарат в нормальное положение.

Меня в полете центробежная сила прижимала к сиденью, а аппарат упирался вверх в воздух; у Пегу центробежная сила выбрасывала его из аппарата, а самый аппарат упирался вниз обратной стороной крыла, бензин у него вытекал, и мотор не мог работать.

В некоторых газетах появилась обидная заметка: «Он рисковал собой и казенным аппаратом без разрешения начальства?!»

На это должен заметить, что я не зеленый юноша, служу офицером 8-й год, имею жену, двух детишек и мать, которой по возможности помогаю, – следовательно, рисковать собой ради получения клички вроде «русский Пегу» и т. п. мне не приходится; что же касается аппарата, то, кажется, я бы мог и рискнуть им, так как до сих пор за мной ни в школе, ни в отряде не числится ни одной поломки...

В. Ткачев

«Мертвая петля»

В этот вечер на Сырецком аэродроме было особенно многолюдно. Августовская духота выгнала многих киевлян из раскаленного города в дачные места и пригороды. Среди жителей было немало страстных поклонников авиации, которые в этот вечер решили поехать на Сырецкое поле полюбоваться мастерством летчиков. Привилегированная публика следила за полетами из мягких фаэтонов и колясок, зрители попроще отлично устроились прямо на траве.

Нестеров прошел в свой ангар, спросил моториста:

- Как дела, Нелидыч?

Нелидов повернул к нему скуластое лицо.

- Все в порядке, ваше благородие, - ответил он. - Три раза проверил.

- А ну, давай еще раз вместе...

Когда они вдвоем осматривали крепление крыльев, Нелидов шепотом спросил:

- Так, значит, сегодня решили, ваше благородие?

Нестеров кивнул головой.

- Ни пуха вам, ни пера! - тихо сказал моторист.

- Ну, наливай бензин и масло, только на один час. «Ньюпор» повели к старту.

Нестеров взглянул в небо и среди кружащихся аэропланов безошибочно отыскал «Ньюпор» Найденова.

«Хорошо, что он сейчас в воздухе! Как-то веселей», - подумал Нестеров, усаживаясь на сиденье и привязываясь специальным ремнем.

После короткой пробежки аэроплан круто пошел вверх. Вскоре он уже описывал над аэродромом круги на высоте в тысячу метров.

«Пора!» - подумал Нестеров. Мысленно он уже видел фигуру петли. «Альтиметр у меня в кармане куртки, он может выпасть и разбиться, когда я буду в положении вниз головой!» - мгновенно мелькнуло у Нестерова, и он сам улыбнулся этой нелепости.

«Надо сделать петлю так, чтобы ее очертания ясно видели от ангаров».

Его «Ньюпор» вышел на прямую.

«Вот так надо начинать!..»

И вдруг почувствовал, что выключить мотор и ринуться вниз не так-то легко. Рука отказывалась сделать это простое и легкое движение.

- Инстинктивная боязнь опасности! - сказал Нестеров вслух и решительно протянул левую руку.

Мотор смолк. Аэроплан устремился носом к земле. Воздух засвистел в тросах крыльев. Этот зловеший свист все нарастал и переходил в визг.

Визг стал оглушительным, от быстроты падения кровь прилила к лицу, зашумело в ушах. Всем телом Нестеров ощущал, как вибрирует от страшной перегрузки аэроплан.

«Довольно!» - решил он и взял ручку на себя.

Аэроплан легко слушался рулевое управление. Нестеров запустил мотор. Аэроплан полез вверх.

«Круче, надо круче!» - подумал летчик и взял еще больше ручку на себя.

Земля исчезла. Перед его глазами только глубокое голубое небо.

«Не слишком ли я долго нахожусь колесами кверху?» - мгновенно подумал он и решительно еще раз взял на себя. Аэроплан плавно описал последнюю дугу вертикального круга, и перед глазами Нестерова выросла земля.

«Вот и все! - с облегчением и радостью подумал Нестеров. - Теперь на посадку».

Он выключил мотор и уверенной, четкой «нестеровской» спиралью повел «Ньюпор» к земле.

На душе у Нестерова стало легко, как бывает у человека, только что вышедшего из опасности. К этому примешивалось торжество победы, ему захотелось петь...

- «Из-за острова на стрежень...» - запел он свою любимую песню.

«А ведь альтиметр остался на месте! - подумал он и засмеялся. - Я сам все время чувствовал, как меня прижимало к сиденью. Значит, получилась точная, правильная петля».

А на аэродроме люди все еще не пришли в себя от удивления и ужаса.

Когда над полем пронесся чей-то испуганный крик: «Падает! Смотрите - он падает!» - сотни глаз устремились на аэроплан Нестерова.

Сразу же смолкли разговоры, смех - все, что за минуту до этого оживляло Сырецкое поле.

Несколько женщин истерично вопили:

- Падает! Падает!..

Серебряный крестик аэроплана почти по вертикали мчался носом к земле.

- Что он делает, безумец?..

- Сейчас рассыплется его «Ньюпор», конец, - сказал кто-то из летчиков, наблюдавших с перекошенными лицами за стремительным падением «Ньюпора».

На высоте около 600 метров «Ньюпор» вдруг выровнялся, загудел мотор.

- Ну, слава богу, выровнял!..

Весь аэродром вздохнул с облегчением, и снова с напряженным вниманием люди стали следить за нестеровским аэропланом.

- Да, но что он теперь делает, смотрите, смотрите! Он пошел свечкой вверх!

- Это какой-то сумасшедший!

- Он уже повис вниз головой!
- О ужас!
- Боже мой!
- Погиб!

Кто-то из летчиков, внимательно следивших за всеми движениями нестеровского «Ньюпора», сказал своему соседу:

- А знаешь, аэроплан ведь не падает, он летит! Даже в положении кверху колесами...

- Смотрите, как он вывернул его в пикирование!

- Вот он уже и планирует! Идет на посадку!

- Ура! Ур-ра! - закричали летчики и мотористы, когда аэроплан легко коснулся земли.

_ ура! _ подхватила публика.

Все бросились к «Ньюпору», уже замедляющему свой бег.

Нестеров не успел спрыгнуть на землю. Десятки рук подхватили его и понесли. Со всех сторон он видел дружеские, взволнованные лица, взлетающие в воздух шляпы, картузы, солдатские бескозырки. Совсем рядом ему улыбалось бледное от волнения лицо Василия Найденова, радостно горели темные глаза Абашидзе, воинственно торчали вверх усы моториста Нелидова.

«Вот кому я во многом обязан своим успехом, - подумал Нестеров о своем мотористе. - Мотор работал как часы!»

Нестерова донесли до крыльца дома дежурного офицера.

- Да здравствует Нестеров! - кричала толпа.

Петр Николаевич стал на ступеньке, его лицо было спокойным, и лишь некоторая бледность выдавала только что пережитое нервное напряжение.

- Спасибо, господа! - звенящим голосом крикнул он. - Большое вам спасибо. После такой встречи хочется сделать в сто раз больше, чем сделано. Благодарю от всего сердца!

Нестеров взял под козырек и вошел в помещение...

Письмо Нестерова жене

Дорогая моя Дина! Я, собственно, не знаю, сколько дней я в Петербурге, мне кажется, что очень мало. Сейчас выясним. В среду я приехал в Питер и представился генералу Шишкевичу. Когда я вошел в приемную, то там с генералом Шишкевичем во главе собрался весь штаб его, разговаривали с Самойло, который вылетел раз, и пришлось спуститься вблизи из-за снега (полетит второй раз). Конечно, встретили меня восклицаниями изумления, и генерал не мог не выразить своего восхищения и поздравил меня своим приветствием. Вообще, генерал очень любезен, и, кажется, денег я добьюсь, но не теперь, а в январе или вообще в начале года. Подаю докладную записку, а затем думаю сходить к начальнику Главного штаба.

Был я у Кованько в школе в Гатчине, на ужин попал случайно, и, конечно, меня очень приветствовали, то есть перевернули меня на руках. Все отмечают мою заслугу. Первое - это то, что я первый в России установил мировой рекорд, то есть как бы ни умаляли его значения, все же должны признать мою заслугу, как давшему имя Русской авиации.

В Гатчине пробыл сутки у Попова и видел аппарат Кованько (поручика), очень хороший, на нем летали Горшков и Стоякин, и мне предлагает тоже полетать, но погода неблагоприятная. Вчера я был у Суворина в редакции «Вечернее время», меня снимали в группе со всеми сотрудниками. В газетах мой портрет и вообще всякая ерунда.

В понедельник в 4 часа меня чествует газета «Вечернее время», а в 8 вечера в воздухоплавательной школе, которая заказала мне жетон.

Сентябрь 1913 г.

Хроника

С учреждением специального авиационного отдела в офицерской воздухоплавательной школе в конце 1913 года сразу получился большой контингент основательно подготовленных офицеров-летчиков, и потому, при наличии материальной части, предпринятое в 1912 году формирование строевых авиационных частей не представило никаких затруднений. За год было сформировано несколько авиационных рот. Роты, в качестве самостоятельных частей, в составе из трех и более отрядов каждая, были учреждены при штабе некоторых военных округов. Помимо летчиков, окончивших курс авиационного отдела, личный состав был пополнен офицерами, окончившими школу авиации Отдела воздушного флота (в Севастополе). А материальная часть, составленная из бипланов Фармана (№ 16) и монопланов Ньюпора, поступила целиком от трех русских заводов, получивших заказы еще с прошлой зимы и выполнявших таковые под наблюдением специально для того командированных офицеров. Конечно, формирование авиационных войск потребовало соответствующих оборудований аэродромами, ангарами, мастерскими, складами и т. п.; к этому и было приступлено как в месте центрального расположения в Петербурге, так и в других пунктах, и частью такое оборудование уже закончено. Попутно нельзя умолчать о новом оборудовании для нужд школы авиации Отдела воздушного флота: 17 декабря, в Высочайшем присутствии, был торжественно освящен новый Александро-Михайловский аэродром, в 12 верстах от Севастополя, на берегу реки Качи, где на обширной равнине (650 десятин) были построены прекрасные

ангары, мастерские, опытные лаборатории, помещения для гг. офицеров и т. п.

С созданием авиационных войск были выработаны и новые правила для службы летчиков. Тогда как раньше правом поступления в воздухоплавательную школу пользовались офицеры только инженерных войск, теперь доступ в авиационный отдел открыт всем родам оружия, лишь при условии удовлетворения кандидатом установленным медицинским требованиям. После теоретического курса и выполнения экзамена на звание военного летчика офицер приобретает право зачисления в авиационный отряд, вместе с чем ему присваивается отличие на погонах в виде черного николаевского орла. Одновременно военный летчик получает право на добавочное содержание в сумме 200 рублей в месяц (унтер-офицер – 75 рублей), при условии общей продолжительности пребывания в воздухе за месяц не менее 6 часов (6 месяцев в году). Право на добавочное содержание получили также командиры аэростатов (150 рублей), их помощники и старшие механики (90 рублей), младшие механики (60 рублей) и нижние чины мотористы (30 рублей). Обычная служба авиационных отрядов выражается в производстве полетов с различными тактическими заданиями. Помимо единичных полетов предпринимаются и групповые перелеты, целыми отрядами. Кроме того, все существующие отряды принимали участие летом и осенью в полевых поездках и на маневрах в своих округах. Такая служба совместно с другими родами войск принесла еще большую пользу, ознакомив также и последних с новым могучим оружием.

В отношении типа военного аэроплана конец 1913 года внес некоторые изменения. Правда, конкурс, устроенный военным ведомством осенью, не может быть назван удачным. Несмотря на те крупные льготы, которые были предоставлены условиями русским

конструкциям, только Русско-Балтийский вагонный завод приготовил две машины (биплан и моноплан И.И. Сикорского), успешно выполнившие все требования конкурса и заслужившие поэтому первый и второй призы. Остальные же русские аэропланы - пять машин завода «Дукс», аэропланы братьев Дыбовских и Терещенко - частью выполнили лишь несколько испытаний, а частью даже совсем не показались в воздухе. Поэтому третий и четвертый призы достались французским аэропланам Депердюссена и Морана (летали отличные пилоты Жануар и Одемар).

Коснувшись русского аэропланостроительства, нельзя не сказать о нем еще нескольких слов. Наша авиация вскормлена на аэропланах французского типа. Аэропланная промышленность, производящая только для армии, выпускает, следовательно, аппараты тоже только французского типа. Поэтому-то и моторы заведены у нас - французские «Гномы», всюду доминировавшие до сих пор. А для выделки их французская фирма «Гном» учредила свое отделение у нас в Москве, торжественно освященное этим летом. С той же целью моторы типа «Гном» («Калеп») выпустил рижский машиностроительный завод «Мотор», эти «Калепы» оказались на испытании военной комиссии весьма доброкачественными, почему они тоже вводятся сейчас в авиационные войска. Это одно немаловажное завоевание русского аэропланостроительства. Другое завоевание, имевшее в виду тоже нужды армии, сделано в техническом отношении: русский конструктор выстроил на русском заводе и выпустил в воздух колоссальный аэроплан, равного которому еще нигде и никогда до тех пор в воздухе не было. И вот «Русский витязь» (конструкции И.И. Сикорского), весом в 200 пудов, с размахом крыльев 14 сажен, с 4 моторами по 100 сил и с каютой на 12 пассажиров, уверенно и спокойно летал вне аэродрома и над

городом, оставаясь в воздухе по полчаса и более... На новый аэроплан такого же типа, но еще более усовершенствованный, «Илья Муромец», равно которому нет во всем свете, возлагают большие надежды в применении к военному делу, в частности для борьбы с дирижаблями.

* * *

26 февраля организатор и начальник русского авиационного отряда, принимавшего участие в Балканской войне в рядах болгарской армии, С.С. Щетинин был приглашен в болгарское посольство, где ему было объявлено, что царь Фердинанд пожаловал всем без исключения лицам, входившим в состав этого отряда, знаки отличия Народного ордена. С.С. Щетинин получил Народный орден за военные заслуги 5-й степени с мечами и с короной. Летчики П.В. Евсюков и Ф.Ф. Колчин – тот же орден, но без короны. Летчик Я.И. Седов, а также уже скончавшийся бывший инструктор воздухоплавательной школы Всероссийского аэроклуба Н.Д. Костин, находившийся в плену в Адрианополе, награждены Народным орденом за военные заслуги 6-й степени, такой же орден получили механики и монтеры Дегтерев, Щербаков, Тарасов, Иванов, Коровкин и Сикурчинский.

* * *

Я много видел, я много знаю, я, считавший деньги до 35 лет злом, не хотел их. Я, вследствие угадывавшейся во мне, особенно чуткими женщинами, скрытой энергии, веселого характера, имел

возможность несколько раз поднять деньги через женщину – и немало – миллион.

И я даже никогда не обдумал этого жеста...

Авиация дала мне 380 тысяч рублей валовой прибыли! Я совершил полтораста полетов в семидесяти городах России, не отменив ни одного.

* * *

Берлинские газеты с каким-то особым увлечением принялись недавно расписывать фантастическую историю об известном авиаторе Пегу в роли соблазнителя. Как уже сообщалось, Пегу был в марте месяце в Берлине, где удивлял немцев своими головокружительными полетами. Но его лавры не дали покоя германским авиаторам.

Теперь в Берлине рассказывают о том, что Пегу взял участницей одного из своих полетов молодую девушку, восхищавшуюся его головокружительными опытами, вопреки желанию ее отца. Последний якобы обратился к содействию властей, требуя наказания авиатора. Газета «Tagliche Rundschau» подхватила эту сплетню и заявила даже, что Пегу не только летал с молодой девушкой, но и принимал ее тайком у себя в отеле. Французский авиатор, познакомившись с этим сообщением, поручил берлинскому адвокату Бернштейну, известному защитнику публициста Максимилиана Гардена, начать процесс против газеты по обвинению ее в клевете.

Справедливость требует отметить, что эти выпады пангерманистов, добившихся, между прочим, запрещения Пегу полетов в Мюнхене, встречают осуждение в значительной части германского общества.

Воздухоплаватель. 1914. № 3, 5.

М.О. Меньшиков

Воздушная рать

10 апреля 1914 г.

Открылся Третий воздухоплавательный съезд... Хотелось бы сказать: «слет» или «спływ» (смотря по тому, какое возобладает название для воздушных передвижений – летание или плавание). Лично я вполне уверен, что авиаторам скоро покажется неприличным «съезжаться», и раньше Десятого всероссийского съезда настанут слеты, как наиболее удобные способы сообщения даже не для летчиков. Ни в одной, кажется, области нынешнего технического прогресса мы не видим более роскошной быстроты развития. Менее одного десятилетия отделяют полный паралич человечества в воздухе от одиннадцати «мертвых петель» Раевского, т. е. от игривости в воздухе движений стрижа или летучей мыши. Крупные птицы уже превзойдены человеком: ни лебедь, ни орел никогда не позволят себе столь головоломных фокусов. Превзойдены и мелкие пернатые, вроде сокола или голубя, которые во время полета не имеют возможности прилечь на диване и выпить чашку кофе, – а Игорь Сикорский это может. Не удостоверено, чтобы хоть одна из птиц перелетела когда-нибудь Атлантический океан или облетела земной шар. А мы накануне такого человеческого перелета, если верно, что призом первому воздушному Колумбу назначен миллион долларов от панамской выставки. Два миллиона рублей, заработанные честным трудом в какие-нибудь трое суток, – для этого, знаете ли, авиаторам стоит поработать, помимо даже бессмертного имени в потомстве...

Я попал на самую торжественную и потому самую скучную часть съезда – на его открытие. Прослушал очень длинный ряд приветствий съезду от всевозможных академий, ученых обществ, военных и морских штабов, медицинских и даже... юридических корпораций. У нас принято совершать не вполне сознательные поступки, и потому все приветствия эти казались уместными, но если бы представители академий и ученых корпораций подумали, как мало они все вместе дали авиации, – может быть, и сделалось бы немножко неловко участвовать в торжестве. Дело в том, что и эта величайшая из побед человеческого гения в нашем веке вышла не из академии, не из высшей школы и даже не из школы вообще. Подобно всему великому, и авиация рождена практикой, а не теорией. Здравомыслящие и отважные братья Райт, как и их ближайшие подражатели, вовсе не были учеными людьми. Впоследствии с изумлением будут говорить, что это были полуобразованные люди, а подчас совсем невежды, – и все-таки именно им, а не сотне тысяч академиков и профессоров всего света, принадлежит часть практически решенной задачи воздухоплавания. Как самоучка Колумб был когда-то осмеян саламанскими учеными, – первые пионеры воздуха вызывали среди профессоров саркастическую улыбку: акробаты, мол, герои цирка! И вот в одно десятилетие, даже менее того, схоластический академизм принужден склонить голову пред гениальным творчеством неученых пророков техники. Дух дышит где хочет!

Самой интересной – ибо наиболее трагической – фигурой на съезде для меня был знаменитый генерал Кованько. Он приветствовал съезд от имени «старейшего воздухоплавательного учреждения» – офицерской школы. Слова «старейшее учреждение» почтенный генерал несколько раз повторил в своей

речи, видимо очень гордясь этим старшинством в качестве начальника школы. Но подумайте немного, есть ли тут чем гордиться. Не представляет ли генерал Кованько одного из несчастнейших, поистине достойных жалости людей нашего века? Вся жизнь этого деятеля была отдана воздухоплаванию, – понимаете, *вся* жизнь: с ранних офицерских лет он поднимался на воздушных шарах, и множество раз его таскало по воздуху то туда, то сюда, куда было угодно ветру или анархии ветров. То заносило его в болота Вологодской губернии, то в неведомые олонецкие леса, откуда приходилось выбираться с опасностью для жизни и с сознанием совершенной нелепости подобных путешествий. Бескрылый обер-офицер Кованько постепенно созревал в штаб-офицера, штаб-офицер – в генерала. Проходили годы и десятилетия, и с именем Кованько были связаны все те же ни на что не нужные, не оправданные здравым смыслом полеты. Можно было еще сто лет назад а priori решить, что если нет возможности управляться в воздухе и лететь *куда нужно*, то все подобные полеты имеют нулевое или близкое к нулю значение. Тем не менее генерал Кованько настойчиво поднимался на шарах, учил подниматься молодых офицеров и команду, и все они получали казенное содержание, столовые, прибавочные, очередные чины, ордена и т. д. Китайская и Маньчжурская кампании показали, что пользы от нашей военной аэростатики для армии нет ни на ломаный грош. Гигантские надуваемые пузыри, пускаемые детьми для забавы. За десятки лет наша воздухоплавательная школа не доразвилась даже до змейковых аппаратов, даже до талантливой идеи Костовича, осуществленной графом Цеппелином в Германии. Неудачник и самоучка Татаринов и тот имел какую-то, теоретически признанную учеными, идею, даже он что-то искал новое и все же менее нелепое,

чем пузыри. Заведомо всем было известно (я более тридцати лет назад слышал об этом от одного ученого математика), что будущность воздухоплавания за аэропланами, за плоскостными аппаратами тяжелее воздуха. Весь вопрос заключался только в двигателе, соединявшем *minimum* веса с *maximum* силы. Если на лекциях своих, как я хорошо помню, он выражал полную уверенность в осуществимости воздухоплавания – для легких, впрочем, грузов. Все эти тридцать лет нынешние идеи авиации носились в воздухе, и крылья человечества, так сказать, воочию росли. Оцените же роль генерала Кованько: в этот торжественный для воздухоплавания век посвятить всю жизнь пусканию на воздух пузырей! *Ничего* не прибавить к решению великой задачи, абсолютно ничего! Напротив, удерживать всем весом своего генеральства родное воздухоплавательное дело на уровне эпохи Монгольфьеров, на уровне XVIII столетия! Видеть гениальные по отваге попытки, увенчавшиеся успехом, следить за триумфом всех этих Райтов, Фарманов, Блерио, Лебоди и пр. и пр., убеждаться, что какие-то железнодорожные ремесленники, профаны, невежды летают куда хотят, а он, генерал, по-прежнему летает, как пух, по капризу ветра... Согласитесь, что для «начальника» нашего государственного воздухоплавания это должно бы быть очень горько...

История генерала Кованько символична в высшей степени. Вот что значит около великой задачи поставить ученую посредственность. Вот что значит с величайшим упорством держаться заведомо отсталого, заведомо негодного принципа – только потому, что иным генералам лень пошевелить мозгами и поискать уже полуоткрытые, намеченные пути. Повторяю, идея аэропланов признавалась рациональной целые десятилетия тому назад. Допустите на месте генерала Кованько даже не гениального, а просто талантливого

человека, свежий ум которого не довольствовался бы рутинной. Допустите, что такой начальник воздухоплавания, имеющий и мастерские, и помощников, начал бы опыты авиации всего лишь на несколько лет раньше Райтов. К началу Японской войны мы могли бы иметь бесконечное пред японцами преимущество в разведке. Увидав (через летчиков), что японцев гораздо меньше, чем русских, а не гораздо больше, как воображал генерал Куропаткин, может быть, и наш болезненно нерешительный полководец сообразил бы, что самое *безопасное* - двигаться при этих условиях вперед, а не назад. Вот какую услугу отечеству мог бы оказать талантливый человек на месте генерала Кованько! Отсюда следует великое поучение: не лейте новое вино в старые меха! Увольняйте своевременно в отставку бездарных людей, держащихся с каменной твердостью бездарных принципов. Доверьтесь если не собственному, то мировому творчеству. Не отставайте от стремительного бега изобретений и постижений ни на один день! Теряя долгие годы и десятки лет в заранее обеспеченном выслуживании чинов и отличий, ничем не рискуя, мы развенчиваем свое отечество и подводим его под исторические катастрофы.

Что воздухоплавательное дело в России не осталось лежать в могиле, вырытой на Волковом поле, об этом свидетельствует многолюдный съезд, уже третий, собирающийся выслушать почти сотню докладов. Авиация выпорхнула из могилы, оставив в ней одного Кованько. Русская авиация теперь реет и летает по всей России и побивает рекорды на родине и за границей. Чтобы воскресить великое дело, похороненное заживо слишком уж незначительными людьми, потребовались новые, более свежие и крупные люди. Они, к счастью, явились. Не следя достаточно близко за развитием русской авиации, я лично не решаюсь указать, кому

именно она обязана сравнительно завидной теперешней постановкой. Чаще всего указывают на живое и деятельное участие в этом деле Великого князя Александра Михайловича, основательно изучившего воздухоплавание за границей и дома. Десять лет назад Его Высочество был, как известно, назначен председателем Особого комитета по усилению флота на добровольные пожертвования. Один из отделов этого комитета был посвящен организации воздушного флота. За десять лет (по 31 декабря 1913 года) комитетом получено было около 300 тысяч казенных субсидий и около 19,5 миллиона рублей частных пожертвований. Вот говорят: остыла в России любовь к родине! Как ни странно восстанавливать флот на мирские подаяния - последние дали довольно крупную сумму. Из нее около 17 миллионов рублей пошли на морской флот и около 2 миллионов 597 тысяч на воздушный, что же сделано по части авиации на эти народные миллионы? Это нелишне в общих чертах припомнить. Создана очень серьезная офицерская школа авиации (под Севастополем). Устроены офицерские теоретические курсы при Петербургском политехническом институте. За эти четыре года (1910-1913) обучено летать 8 офицеров, окончило со званием военного летчика 123 офицера (62,13 процента всего состава), окончили со званием просто летчика - 44, со званием наблюдателя - 6, отчислено по разным причинам - 17. При обучении погибло смертью героев - 6 человек (3,03 процента). Да будут имена их с благодарностью передаваться из рода в род! Сверх того, обучено искусству летать несколько десятков нижних чинов. Летало же всего за последние три года около 3,5 тысячи человек. Заведено 115 самолетов. К этим цифрам нужно прибавить более 150 офицеров, окончивших петербургские теоретические курсы.

Воздухоплавание, к сожалению, не может питаться своей стихией - воздухом. Оно требует средств. Отделом воздушного флота организовано 353 местных комитета, собравших пожертвований свыше миллиона рублей. Один московский комитет собрал в прошлом году свыше 216 тысяч рублей. Что особенно трогательно и налагает сугубо ответственность, это то, что наибольшее участие в однодневных сборах принимает малоимущая часть населения. Довольно дорого обходятся «комитет и разные расходы» (около 40 тысяч) и устройство сборов (свыше 280 тысяч!). В результате чистого капитала в комитете к 1 января этого года оставалось всего лишь около 62 тысяч рублей. При сравнительно крохотной казенной субсидии (100 тысяч ежедневно) комитет или должен закрыться, похоронив с собою русскую авиацию, или привлечь новую волну общественных пожертвований. Как ее вызвать, вот вопрос. Нельзя не видеть, что и общество, и народ слишком перегружены всевозможного рода благотворительными сборами. Путем добродетельных даяний воздвигаются у нас многочисленные храмы (часто с излишней и вовсе не религиозной роскошью), строятся монументы - и заслуженным лицам, и просто знатным, - строятся богадельни, клиники, больницы, детские приюты, инвалидные и народные дома, и чего-чего только не затевается «на счет пожертвований»! Одни «цветки», иногда дурно пахнущие, в последнее время надоели хуже горькой редьки. Чиновники и офицеры, включающие в себя чуть не всю нашу интеллигенцию, стонут от обязательных поборов на подарки начальству, на проводы, встречи и т. д. и т. д. Если сверх всего этого, сверх огромной армии нищих и паразитов всякого рода требовать от общества содержания еще разных отделов обороны, то у многих обывателей, естественно, является мысль: позвольте, ведь мы тоже платим 3,5 миллиарда налогов, и в том

числе чуть не миллиард на военную оборону! Какие же могут требоваться еще грошовые пожертвования на ту же самую оборону? Одно из двух: или воздушный флот не нужен, и тогда не нужны пожертвования, или он очень нужен, и тогда правительство обязано выделить на него определенный и вполне достаточный бюджет. Государство не может идти по миру и протягивать руку, чтобы набрать копеек на ружья и пушки. Серьезнейший из расходов должен покрываться не добровольными сборами, а налогами.

Я до сих пор не знаю, что можно возразить на такое возражение. Кажется, что ничего. Тем не менее живая действительность, всегда несколько бессмысленная, доказывает, что пожертвования на воздушный флот очень полезны и, может быть, даже необходимы. Идут пожертвования – и великое государственное дело поддерживается, хоть и с меньшей роскошью, какая признавалась бы желательной. А иссякнут пожертвования, иссякнет, пожалуй, и сама авиация. Кто поручится что казна найдет, т. е. захочет дать комитету, ежегодно около 0,5 миллиона рублей, необходимых для поддержания дела? Казна состоит из людей, не всегда сложенных из живого мяса, а часто это люди из папье-маше, гуттаперчевые и деревянные. Такие не торопятся, не волнуются, не знают, что такое тревога, ибо вообще неясно себе представляют, что делается на божьем свете. Пока еще до таких людей докатится мировая волна сознания, что авиация вносит с собою великий переворот, – переворот может уже совершиться, и не в нашу пользу. Не только каждый год, каждый месяц отсталости, *каждая неделя* ее может быть оплачена тяжкими национальными бедствиями. Стало быть, при всей агитации, которая должна быть направлена на казенных людей, решительно необходимо и обществу, и народу принять самим участие в сверхналоговых жертвах и усилиях.

Нужны не только пожертвования, но и личное участие, личный труд, внимание, заинтересованность, живая и реальная поддержка новому делу.

Если не ошибаюсь, именно этими соображениями вызвана новая и весьма эффективная идея так называемого «воздушного ополчения», о которой пойдет речь на съезде. Идея эта, разработанная в докладной записке С.С. Щетинина, была рассмотрена в особой комиссии под председательством капитана 1-го ранга Н.Ф. Фогеля в комитете. От красивой формулы «воздушное ополчение» пришлось, впрочем, отказаться, так как слово «ополчение» имеет особо узаконенный смысл. Решено с 1 января 1915 года, во-первых, продолжать деятельность Особого комитета, если на то последует Высочайшее утверждение, во-первых, направить Отдел воздушного флота на новый путь. Предполагается добровольное объединение с комитетом всех частных обществ авиации и школ на почве подготовки к воздушной обороне. Предполагается создание «воздушных дружин» из состава летчиков-добровольцев, которые в тылу армии могут образовать вторую линию воздушной обороны. Имеется в виду соответственная их военная подготовка. Предположено также устройство авиационных станций и маяков и создание запаса самолетов с полным снабжением и оборудованием на случай военного времени. Вот в общих чертах новые задачи, которые ставит себе Особый комитет под председательством Великого князя Александра Михайловича. О бытовой и, так сказать, жизненной стороне воздушной народной рати придется побеседовать особо.

Письма Нестерова жене

Дорогая Диночка! Прилетел я благополучно в Одессу; бензину осталось минут на 15, так как я немного сбился с пути близ Одессы, смутил меня Днестровский лиман. Хотел было уже спускаться, как разобрал вдали Одессу, нашел ангары и спустился. Там случайно был офицер и чины, которые побежали к аппарату, который поехал назад шагов 12.

Вчера меня чествовали обедом летчики, а сегодня неожиданно вытребовали с аэродрома (хотел вылетать) на автомобиле к командующему войсками, где я обедал в своем ужасном виде - в фуфайке и пр. На обеде были архиерей и г. Шишкевич между другими. Сегодня не удалось вылететь, так как ветер противный и еще бензину нету, отложил до среды. Живу с Есиповым, хожу в куртке по городу, так как нет подходящего пальто...

4 марта 1914 г.

* * *

Дорогая Диночка! Прости, что я так долго не писал тебе, уж очень завертелся... Я никак не думал, что мой полет произведет такой шум в Петербурге. Осталось мне только вспомнить пословицу: «Куй железо, пока горячо!» О подробностях придется поговорить после. Из газет и ты, наверно, знаешь обо мне немало.

В Петербурге был встречен очень радушно, от аэроклубного обеда отказался, не знаю, чем это кончится, но сейчас молчание.

В Москву выехал экстренно, был у «Дукса» и все устроил, буду там строить аппарат. Военное начальство все хочет, чтобы я полетел из Петербурга в Севастополь на приз, дает мне аппарат «Моран» – я подумаю. В отряде нашем 11-м будут «Мораны» двухместные (не «Парасоли»), и я постараюсь заполучить их раньше всех других отрядов. Для переучивания на «Моранах» нам пришлют 2 учебных (это я пишу для Мишеля). Пусть об этом не говорит до моего приезда... Был в Государственной думе, где был вызван в кулуары и очень радушно принят членами Думы.

В Москве встретился с Пегу, с которым мы расцеловались; случайно читал сообщение о реакции публики на лекции Пегу. В Москве публика относится ко мне очень хорошо, особенно подчеркивают свое отношение как к своему, русскому. У «Яра» нас чествовали на балконе перед большим залом; сидели мы друг против друга у барьера, и нас очень часто и шумно «вызывали» – аплодировала публика снизу, называя фамилию – «наш Нестеров», «Нестеров первый» и т. д., было презабавно. Очень рад, что меня хорошо приняли в Москве, после моего недоразумения с аэроклубом.

Теперь устроюсь здесь окончательно с деньгами и дня через два приеду. Как ребята – целую тебя и их крепко-крепко.

Твой Петя.

Май 1914 г.

* * *

Дорогая Дина! Вчера благополучно доехал до Москвы и остановился у дяди Стаси. Днем был на

заводе «Дукс», ездил на их автомобиле на дачу к Меллеру (директор «Дукса»), с которым приехал вечером на аэродром, осмотрели аппараты. Были приглашены на заседание спортивного комитета, куда меня выбрали членом совета, на кой черт – не знаю.

Часов в 10 вечера приехал на аэродром маленький гоночный автомобиль Безобразова, увезли меня к себе в имение... Принят был очень хорошо старым графом или князем, не знаю, расписался у них в книге почетных гостей...

Забавно как-то у них, а между тем люди самые простые. Особенно мне нравится Безобразов с женой. Он адски красивый малый лет 24-х – строитель, – строит аппарат своей системы, возил меня в мастерскую, показывал свои работы, так же, как я, увлекается, когда-то тоже летал на планере. Жена его очень славная – старше на 3 года, работает вместе с ним около аппарата и увлекается им не меньше мужа. Напоминают они мне нас, когда мы были в начале нашей авиационной работы. Утром сегодня возвратился в Москву; на заводе поработал, а теперь буду делать чертежи для постройки... Ну вот, пока все... Завтра пойду на полеты Пуарэ.

* * *

Дорогая Дина! В понедельник я уехал в Петербург, где устроил свое обучение на «Моране» официально, а то благодаря командиру меня не хотели командировать... Сегодня сделал взлет на «Моране», пробыл в воздухе 10 минут, чувствовал себя преотвратительно, спустился с боковым ветром, полома 2 колеса из 4-х. Пока целую; что не пишешь, пришел ли мой аппарат?

Целую, твой Петя.

Май 1914 г.

Дорогая Дина, вчера я вылетел первый раз на «Моране». Летал без руления, сразу против ветра поднявшись на 300 метров. За эти десять минут я никак не мог освоиться с управлением «Морана», и это страшно расстроило меня. С земли казалось, что я очень уверенно летел, но сам я чувствовал себя отвратительно... Я страшно осунулся за эти несколько дней. Уж очень много причин для волнения. Раньше, до поездки в Петербург, ждал распоряжений из Петербурга, куда я и поехал, не дождавшись бумаги. Затем этот полет, потом телеграмма, или раньше телеграмма о награждении. Ты, конечно, должна понять, что все это на меня подействовало настолько, что вечером, во время руления, я сделал ошибку и уже совсем упал духом, решив про себя, что обучение на «Моране» должно для меня кончиться плачевно, и решил выждать день для спокойствия. Теперь я успокоился и думаю начать обучаться на «Моране» с азов, т. е. сначала проручу, на земле покатаюсь до тех пор, пока не освоюсь с ногами. Ноги все дело мне портят: без моей воли болтаются, когда не надо. Но вот, возьму себя в руки и буду осторожно рулить, а то ничего не выйдет... Напиши мне, откуда ты узнала, что меня награждают, и почему ты уже поздравляешь? Разве это решено? Целую, пиши, а то я не буду писать.

Июнь 1914 г.

Дорогая Дина! Вчера приехали в Ровно благополучно; явился к командиру корпуса, который принял меня очень хорошо. Сегодня выгрузились и переехали уже почти на новое место – наш аэродром, где пробудем, вероятно, дня 2, откуда перелетим поближе. Настроение повышается. Ровно городок корявенький... но, в общем, магазины и гостиница есть, театр, кинематографы. Везде оживление, движение, сутолока. Вчера был дождь – сегодня жара. В Киеве нас очень многие провожали из роты, также Надежда Александровна Ивкова. Стоял я на площадке, так как поместиться на скамейках не было возможности. Аппараты собираем, как ребята и вы обе? Целую крепко-крепко. Адрес: Ровно, штаб XI армейского корпуса, мне. Целуй родных и знакомых.

Твой Петя.

26 июля 1914 г.

Большой перелет И.И. Сикорского

После целого ряда пробных полетов на продолжительность и грузоподъемность И.И. Сикорский решил наконец, когда у него явилась полная уверенность в успехе, совершить большой перелет с пассажирами по маршруту Петроград – Киев.

Во что рассказывал И.И. Сикорский о своем воздушном путешествии:

- Накануне отлета мы нагрузили пятьдесят шесть пудов бензина, шестнадцать пудов масла, около шести пудов инструментов, около трех пудов разных мелких вещей, два компаса, ящик с провизией, теплой одеждой, аптечкой и картой.

Около полуночи мы поставили аппарат на старт. В час ночи запустили моторы и в начале второго снялись с Корпусного аэродрома. Сделав круг, мы легли на свой курс – на юг. В воздухе было сравнительно спокойно, но настолько темно, что приходилось управлять, освещая компасы и контрольные приборы электрическими лампочками.

Через час полета сделалось светлее, и мы получили возможность видеть и приборы, и расстилавшуюся под нами землю. В это время мы уже имели около 500 метров высоты и шли главным образом по компасу, не следуя за извилинами железной дороги.

Довольно сильный боковой ветер давал себя чувствовать тем, что значительно уменьшал скорость «Ильи Муромца». Качки все это время не было. Мы летели все дальше и дальше, достигли к этому времени 1000 метров высоты и в свободное от управления время спокойно любовались величественной картиной, расстилавшейся под нами. Особенно красивы были

большие озера, часто попадавшие в этой местности. Это лучшая ориентировка с высоты.

Таким образом мы летели довольно спокойно в продолжение нескольких часов. В 8 часов 40 минут мы прошли над Витебском на высоте 1200 метров. Воздух был чист, и мы отлично могли различать в бинокль движение на улице. В Витебске мы бросили аэрограмму. Вскоре после Витебска начало качать. Впрочем, это не затрудняло полета, так как никто не был утомлен. Во время этого этапа мы много раз сменяли друг друга, закусывали и пили кофе в каюте.

Наконец в 9 часов 35 минут мы подошли к Орше и начали спускаться. Около 10 часов утра «Илья Муромец» благополучно спустился на поле возле Орши.

Во время полета в воздухе было очень прохладно, здесь же, на земле, нас встретил сильный зной. Пока мы отдыхали в палатке, механики возились с наливанием бензина, но ввиду отсутствия (по оплошности) хороших насосов «Илья Муромец» получил возможность лететь дальше только после 2 часов дня.

В 2 часа 15 минут мы снялись, пролетели на небольшой высоте над городом и Днепром, повернули и взяли курс на юг. В воздухе была сильная качка. «Илью Муромца» сильно бросало, и все время приходилось работать над крылышками и рулями. Через четверть часа полета мы начали было забирать высоту, но в это время произошла маленькая авария: лопнула бензинопроводная трубка третьего мотора, мотор остановился, и вытекавший бензин загорелся от вспышки мотора. Выскочившие сейчас же на крылья лейтенант Лавров и механик Панасюк погасили пожар огнетушителем и тряпками. Однако ввиду сильной качки и значительной нагрузки мы решили не делать ремонта в воздухе и спустились на землю, верстах в двадцати от места вылета из Орши, в Копысе.

Поломка вскоре была починена, но мы решили отложить вылет до рассвета следующего дня. Через несколько минут после нашего спуска приехал местный исправник с несколькими стражниками, желая нас арестовать, так как ему было сообщено, что спустились немецкие воздухоплаватели. Узнав истину, он радушно пригласил нас поужинать, оставив стражников охранять аппарат.

На рассвете следующего дня мы поднялись из Копыся и полетели дальше на юг. Первый час этого полета был очень спокойный, мы без затруднения держались курса и достигли к этому времени высоты 1000 метров.

Около 4 часов утра мы заметили густой слой облаков и вскоре вошли в них. Аппарат временами очень качало, пошел дождь, направление держать приходилось исключительно по компасу, а около 5 часов ливень и качка сделались настолько сильными, что пилот был вынужден все время делать сильные движения рулями и контролировать положение аппарата по приборам.

Мы лишний раз убедились, что при невидимости горизонта и земли человек перестает чувствовать положение и наклон аппарата. Борьба с сильнейшим воздушным течением в этих, по-видимому, грозовых тучах требовала большого напряжения от пилота и лишала его возможности следить за курсом по компасу. Поэтому все это время, в течение двух часов, возле пилота находился еще кто-нибудь из нас, указывая рукой направление и непрерывно следя за компасом. «Илья Муромец» стойко выдерживал борьбу с непогодой. Мы не прекратили полета, хотя в этих условиях не мог бы лететь, вероятно, ни один маленький аппарат и ни один дирижабль. Высота была около 1000 метров. В 6 часов утра мы решили снизиться, чтобы осмотреться и проверить свой курс,

так как почти два часа не видели земли. Мы спускались все ниже и ниже и только на 400 метрах сквозь клочья облаков увидели под собой землю. Наш штурман лейтенант Лавров блестяще справился со своей задачей: оказалось, что мы математически точно шли по своему курсу. Мы решили снова подняться на значительную высоту. «Илья Муромец», несколько облегченный от бензина, стал быстро набирать высоту, и мы вскоре опять потеряли землю, попав в густые облака. Мы поднимались все выше и выше сквозь толщу облаков и наконец на высоте около 1100 метров нашли свободное воздушное пространство. К этому времени дождь и качка прекратились, и ветер от движения быстро высушил мокрые крылья и кабину.

Насколько первая часть этого этапа была трудной, настолько вторая половина была спокойной, и мы были вполне вознаграждены за все изумительными величественными картинами, расстилавшимися под нами.

«Илья Муромец» шел на высоте 1200 метров, и под ним во все стороны расстилались сказочные снежные местности с утесами и долинами. Я вышел на верхний балкон; было свежо, почти холодно, но я долго не мог оторваться от этой необычайной красоты.

Было около 8 часов утра, когда мы решили спуститься, так как, по нашему предположению, должен был вскоре показаться Киев. Мы уменьшили газ, и аппарат приближался к облакам. Увидев справа под собой проталину, мы снизились и в ней, как в окошке, увидели очертания Киево-Печерской лавры и Цепного моста. Оказалось, что мы проскочили верст на тридцать дальше предполагаемого спуска. Сделав большой круг, мы опустились на знакомом Куреневском аэродроме.

Во время перелета Петроград - Киев аппаратом управляли большею частью штабс-капитан Пруссис и лейтенант Лавров. Прокладку курса и проверку его в

дороге принял на себя лейтенант Лавров, и, несмотря на очень тяжелые временами условия, «Илья Муромец» ни разу не отклонился от своего пути, даже тогда, когда долгое время шел, не видя земли.

Пробыв в Киеве несколько дней, мы совершили за это время около 10 пассажирских полетов, после чего решили лететь обратно. 26 июня вылетели из Киева. Но через 20 минут полета у одного из моторов сломалась карбюраторная трубка, и мы вернулись обратно в Киев. Починив ее, мы на рассвете 28 июня снова вылетели на север.

Утро было ясное. Без затруднения мы достигли ста метров высоты и так летели все время, видя под собой невдалеке Днепр. Лететь было спокойно, аппарат совершенно не качало, воздух был чист, и горизонт ясно виден. По пути встречались города, которые мы видели уже за 30-40 верст впереди себя. Около 8 часов мы прошли над Могилевом и, едва потеряв его из виду, заметили впереди Оршу. Оршу мы прошли на высоте 1300 метров, бросив вниз аэрограмму с приветствием. В 9½ часа пролетели Витебск, а в начале одиннадцатого часа прошли над Городком, достигнув в это время 1500 метров высоты.

Временами аппарат очень сильно качало, и в начале 11-го часа мы подошли к Новосокольникам, где и опустились для пополнения запаса бензина, покрыв, таким образом, в 7 часов 25 минут около 7000 километров.

На земле была страшная жара. Мы сейчас же начали наливать бензин, потом повернули аппарат и около половины первого часа снялись в дальнейший путь. Этот последний этап, самый короткий, был в то же время самым трудным.

Мы вылетели в дальнейший путь около полудня. В этот день, когда палящие лучи солнца непрерывно нагревали землю, создались сильнейшие воздушные

течения (воздушные ямы). Как только мы отделились от земли, нас начало сильно трепать. Аппарат раскачивало во все стороны, мы с трудом забирали высоту, но беспрестанные резкие удары ветра сбрасывали нас вниз, иногда на сотни метров в несколько секунд.

Правда, в другие разы нас выбрасывало вверх тоже на сотню и более метров. Непрерывная борьба с воздушными течениями была утомительна, и мы часто сменялись у руля. Так прошло около двух часов.

Мы достигли 1100 метров, но сильнейшие воздушные течения не прекращались и на этой высоте.

Один раз мы попали в какую-то страшную воздушную яму, и в течение какой-нибудь минуты нас бросило вниз на 400 метров, хотя мы, заметив падение, дали полный ход двигателям и делали все возможное, чтобы сохранить высоту.

Мы надеялись, что в дальнейшей части нашего перелета качка ослабеет, но в действительности нас ожидало еще одно новое препятствие.

В начале четвертого часа мы заметили на горизонте темно-бурый туман, простиравшийся до самой земли. Подлетев ближе, мы убедились, что это был дым. Под нами расстилались горящие во многих местах огни. Огня мы не видели, но ясно могли различить выгоревшие черные места.

Качка сделалась еще сильнее. Ходить в каюте не было возможности; мы частью ползали, частью двигались, держась за стены и брусья. Ориентировка была очень трудна, так как из-за полосы дыма мы могли видеть только вертикально под собой.

Приходилось держать путь по компасу. В дыме и тумане, застилавшем все даже на 1000-метровой высоте, мы подошли к озеру Белья и попали в новую воздушную яму, в которой аппарат мгновенно завернул и наклонился на 45 градусов носом вниз. После этого

мы двигались еще около получаса на той же высоте и, наконец, решили опуститься пониже.

С высоты 700 метров мы могли видеть землю довольно ясно, качка слабела. Это было приятно, но еще приятнее то, что мы приближались к месту своего назначения... Мы увидели под собой Павловск, а через 10 минут уже летели над окрестностями столицы. Долетев до Невского проспекта, мы повернули, уменьшили газ моторов, и вскоре «Муромец» спокойно спустился и остановился против своего ангара.

Таким образом, в этот день «Илья Муромец» утром снялся в Киеве и через 14 часов опустился в Петрограде, покрыв около 1200 километров.

Воздухоплаватель. 1914. № 8.

Хроника

4 июня вечером на «Илье Муромце» был установлен всемирный рекорд полета на высоту с несколькими пассажирами. Сикорский с десятью пассажирами поднялся выше 2000 метров. Весь полет продолжался 1 час 29 минут. Управляли попеременно аппаратом Сикорский и лейтенант Лавров. По общему отзыву всех авиаторов, которым пришлось управлять «Ильей Муромцем», аппарат очень послушен рулям и управление им легче, чем даже маленькими аэропланами.

5 июня «Ильей Муромцем» установлен новый мировой рекорд продолжительности с шестью пассажирами: «Илья Муромец» продержался в воздухе 6 часов 33 минуты. Общий вес полезного груза – запас горючего материала и пассажиров – 96 пудов. «Ильей Муромцем» управляли по очереди: сам Сикорский, Алехнович, Янковский и лейтенант Лавров, каждый по полчаса.

* * *

По всеподданнейшему докладу военного министра Государь Император 29 июня 1914 года всемилостивейше соизволил пожаловать пилоту-авиатору, сыну действительного статского советника, из дворян, Игорю Сикорскому орден Святого равноапостольного князя Владимира 4-й степени за особо выдающиеся его заслуги, оказанные в деле военной авиации.

* * *

11 июля на Корпусной аэродром спустился штабс-капитан Нестеров, вылетевший в 4 часа утра того же дня из Москвы, которого никто не ждал. Без десяти минут одиннадцать на высоте 1000 метров показался «Моран», тот самый «Моран», который отважный летчик получил от военного ведомства после замечательного перелета Киев – Гатчина. Петр Нестеров рассказал, что в четыре часа утра он, имея полные баки бензина и масла, решился лететь в Петербург. Все трудности пути перелета из-за Валдайской возвышенности были ему хорошо известны благодаря попыткам других авиаторов, оспаривавших Романовский приз. Над Валдаем его неимоверно трепало. Вылетев из Москвы, Нестеров сделал одну остановку в Тосно для осмотра аппарата. Убедившись в полной исправности машины и мотора, без посторонней помощи пустился в путь и прибыл в Петербург благополучно. Он первый из русских летчиков поборол все трудности воздушного пути между Москвой и Петербургом за семь часов.

Важнейшие события в развитии авиации

17 декабря 1903 г. Первый управляемый полет на аэроплане Орвилла Райта (12 секунд) и Уилбера Райта (59 секунд) в Китти-Хавк (Северная Каролина, Америка).

15 сентября 1904 г. Первый вираж и первый полет по замкнутой кривой Орвилла Райта в Дайтоне (Огайо, Америка).

13 сентября 1906 г. Первый публичный полет Сантос Дюмона в Богатель (Франция) на собственном биплане «XIV бис», покрыто 220 метров в 21 секунду.

13 ноября 1907 г. Первый удачный опыт полета на вертолете Поля Корню в Лизье (Франция).

13 января 1908 г. Первый официально зарегистрированный полет по кругу в 1 километр,

выполненный Анри Фарманом на самолете «Вуазен» в Иссиле-Мулино (Франция).

22 марта 1908 г. Первый полет с пассажиром Леона Делагранжа на биплане «Вуазен», продолжавшийся несколько секунд, в Исси (Франция).

30 октября 1908 г. Первый перелет из города в город: Буи- Реймс (27 километров в 17 минут), Анри Фарман на биплане «Вуазен» (Франция).

21 октября (14 августа) 1908 г. Первый полет по маршруту, с посадками, выполненный Луи Блерио на моноплане «Блерио»: Тури - Артеней - Тури.

25 июля 1909 г. Первый перелет из Франции в Англию (из Кале в Дувр) через пролив Ла-Манш: Луи Блерио на моноплане «Блерио-ХI» (38 километров в 37 минут).

Август 1909 г. Первые международные авиационные состязания в Реймсе (Франция).

18 октября 1909 г. Первый полет над Парижем Шарля де Ламбера на биплане «Райт», 26 лошадиных сил (с аэродрома в Жювизи).

7 января 1910 г. Латам на моноплане «Антуанетт» поднялся на высоту 1000 метров.

28 марта 1910 г. Первый полет на гидросамолете: Генрих Фабр на поплавковом моноплане «Фабр».

Весна 1910 г. Первый ночной полет, выполненный на аэродроме в Шелони А. Фарманом на биплане «Фарман».

10 июля 1910 г. Леон Моран на моноплане «Блерио» в первый раз показал скорость свыше 100 километров. Несколько позже Эдуард Ньюпор побил этот рекорд на своем моноплане с мотором в 28 лошадиных сил. Этот самолет по своей конструкции явился прототипом будущих быстроходных самолетов.

25 сентября 1910 г. Гео Шевез первый раз перелетел через Альпы из Брига в Домодоссола, разбившись насмерть при посадке.

7 марта 1911 г. Первый перелет без посадки Рено на биплане «Морис Фарман» на приз Мишелена из г. Бюка в Пюи-де-Дом (Франция).

3 августа 1911 г. Первый полет на самолете «Амфибия» (земноводный). Летчик Колье на самолете «Вуазен-Канар» перелетел с аэродрома Исси в Париж и обратно, с посадкой на реке Сене.

23 октября 1911 г. Первое применение самолета для военных целей. Разведка на расстояние в 150 километров, выполненная около Триполи капитаном Пьяцо и лейтенантом Моизо.

1 марта 1912 г. Первый прыжок с самолета на парашюте, сделанный пассажиром Берри в Сан-Луи (США).

6 мая 1913 г. Удачный полет в течение получаса самолета-гиганта «Витязь» конструктора Сикорского с 15 пассажирами (120 квадратных метров; 4 мотора «Аргус» по 100 лошадиных сил; вес без нагрузки 2900 килограммов).

19 августа 1913 г. Прыжок летчика Пегу на парашюте со своего самолета.

9 сентября (27 августа ст. ст.) 1913 г. Первая в мире «мертвая петля», выполненная на самолете «Ньюпор» летчиком П.Н. Нестеровым. Этим опытом дано начало современному высшему пилотажу.

1 сентября 1913 г. Пегу на самолете «Блерио» впервые выполнил полет вверх колесами.

23 сентября 1913 г. Летчик Гарро на моноплане «Моран-Сольнье» перелетел без посадки через Средиземное море из Сан-Рафаэля в Бизерту (790 километров – около 8 часов).

29 сентября 1913 г. Летчик Прево на моноплане «Депердюз-сен» с «Гномом» в 160 лошадиных сил поставил рекорд скорости – 203 километра в час.

11 ноября 1913 г. А.А. Васильев перелетел на приз Абамелек-Лазарева по маршруту Петербург – Москва –

Петербург в 51 час 6 минут; время полета – 10 часов 52 минуты.

10 июля 1914 г. Бем на самолете «Альбатрос» с мотором «Мерседес» в 75 лошадиных сил продержался в воздухе без посадки свыше 24 часов (Иоганнисталь, Германия).

Довоенные русские рекорды

ВЫСОТЫ

30 сентября 1911 г. Д.Г. Андреади («Блерио») – 1250 м

Август 1911 г. Б.В. Макеев (с 1 пассажиром) – 1570 м

13 мая 1912 г. Г.В. Алехнович («Гаккель») – 1350 м

13 мая 1912 г. Т.А. Янковский («Лям») – 1700 м

16 апреля 1913 г. А.М. Габер-Влынский – 3000 м

20 апреля 1913 г. А.М. Габер-Влынский с 1 пассажиром («Нью-пор», «Гном» 80 л. с.) – 1550 м

Апрель 1913 г. Алехнович («Сикорский-10») – 3400 м

31 мая 1913 г. А.М. Габер-Влынский (с 1 пассажиром) – 2200 м

Май 1913 г. Г.А. Янковский («Сикорский-11») – 3800 м

27 мая 1913 г. Земитан с 1 пассажиром («Моран», «Гном» 80 л. с. Севастополь) – 3000 м

12 февраля 1914 г. И.И. Сикорский с 15 пассажирами («Илья Муромец») – 2000 м

4 июня 1914 г. И.И. Сикорский с 10 пассажирами («Илья Муромец») в течение 1 ч. 27 мин. – 2000 м

ПОКРЫТЫЕ РАССТОЯНИЯ

22 мая 1911 г. И. Ефимов – 230 км

10 июля 1911 г. А. Васильев – 667 км

1 августа 1911 г. Д. Андреади с 1 пассажиром – 200 км

5 июня 1914 г. И. Сикорский с 5 пассажирами
продержался 6 ч. 33 мин. 10 сек. – 696,5 км

29 июня 1914 г. И. Сикорский с 3 пассажирами – 750
км

22 июля 1914 г. П. Нестеров – 750 км

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ

	часы	мин.	сек.
22 мая 1911 г. А. Васильев	2	29	13
1 августа 1911 г. Д. Андреади с 1 пассажиром	—	35	—
9 мая 1913 г. А. Габер-Влынский с 1 пассажиром («Фарман-16», «Рон» 80 л. с.)	3	15	—
12 февраля 1914 г. И. Сикорский (Янковский, Алехович с 16 пассажирами («Илья Муромец»)	2	17	—
25 февраля 1914 г. И. Сикорский с 15 пассажирами	2	20	—
5 июня 1914 г. И. Сикорский с 5 пассажирами	6	33	10

Воздухоплаватель. 1914. № 8.

Русский спорт. 1914. № 28.

Оградить честь России

Видит Господь, что не ради воинственных замыслов или суетной мирской славы подняли Мы оружие, но ограждая достоинство и безопасность Богом хранимой Нашей Империи, боремся за правое дело...

Из Императорского Манифеста 26 июля 1914 г.

Манифест

Божиею милостию, Мы, Николай Второй, император и самодержец Всероссийский, царь Польский, Великий князь Финляндский и прочая, и прочая, и прочая, объявляем всем верным нашим подданным.

Следуя историческим своим заветам, Россия, единая по вере и крови со славянскими народами, никогда не взирала на их судьбу безучастно. С полным единодушием и особою силою пробудились и братские чувства русского народа к славянам в последние дни, когда Австро-Венгрия предъявила Сербии заведомо неприемлемые для державного государства требования.

Презрев уступчивый и миролюбивый ответ сербского правительства, отвергнув доброжелательное посредничество России, Австрия поспешно перешла в вооруженное нападение, открыв бомбардировку беззащитного Белграда.

Вынужденные, в силу создавшихся условий, принять необходимые меры предосторожности, мы повелели привести армию и флот на военное положение, но, дорожа кровью и достоянием наших подданных, прилагали все усилия к мирному исходу начавшихся переговоров.

Среди дружественных сношений союзная Австрии Германия, вопреки нашим надеждам на вековое доброе соседство и не внемля заверению нашему, что принятые меры отнюдь не имеют враждебных ей целей, стала домогаться немедленной их отмены и, встретив отказ в этом требовании, внезапно объявила России войну.

Ныне предстоит уже не заступаться только за несправедливо обиженную родственную нам страну, но оградить честь, достоинство, целостность России и

положение ее среди великих держав. Мы непоколебимо верим, что на защиту Русской Земли дружно и самоотверженно встанут все верные наши подданные.

В грозный час испытания да будут забыты внутренние распри. Аа укрепится еще теснее единение царя с его народом, и да отразит Россия, поднявшаяся, как один человек, дерзкий натиск врага.

С глубокою верою в правоту нашего дела и смиренным упованием на Всемогущий Промысел мы молитвенно призываем на Святую Русь и доблестные войска наши Божие благословение.

Аан в Санкт-Петербурге, в двадцатый день июля, в лето от Рождества Христова тысяча девятьсот четырнадцатое, царствования же нашего двадцатое.

Николай

На воздушный флот

Грозный час испытания настал.

Германия, вековой враг славянства, объявила России войну и в союзе с Австрией желает посягнуть на могущество нашей дорогой Родины.

По слову своего державного вождя русский народ, как один человек, встал на защиту своего Отечества.

Высочайше учрежденный Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования, давший флоту и армии за десятилетнее свое существование 23 боевых судна и подготовивший значительное количество военных летчиков, несущих в настоящее время боевую службу, направил ныне все свои средства на постройку самолетов и на непрерывную подготовку летчиков и авиационных мотористов как из чинов армии и флота, так и из числа частных лиц, желающих служить, на правах охотников, в военно-авиационных отрядах.

Ко всем, кому дорого благо Великой России, обращаюсь с горячим призывом оказать состоящему под моим председательством Особому комитету посильную помощь пожертвованиями на воздушный флот – могучее оружие современной войны.

Великий князь Александр Михайлович

1. Прошения принимаются в канцелярии Высочайше учрежденного Особого комитета – Петроград, Офицерская улица, 35.

2. К прошению должны быть приложены документы, указанные в перечне требований, предъявляемых к желающим обучаться искусству летать на аэропланах

или подготовляться к обязанностям авиационных мотористов.

3. Пожертвования принимаются в конторе двора Его Императорского Высочества Великого князя Александра Михайловича - Петроград, Офицерская, 35, в местных комитетах, казначействах, конторах и отделениях Государственного банка, в государственных сберегательных кассах, в Волжско-Камском коммерческом банке и отделениях его, в московском купеческом банке и его отделениях и в конторе газеты «Новое время» - Петроград, Невский, 40.

В. Ткачев

Из воспоминаний русского военного летчика

Три корпуса 4-й русской армии, натолкнувшись вблизи границы на превосходящие силы противника, вынуждены были после горячего боя откатиться на север.

В особенно тяжелое положение попал наш правофланговый 14-й корпус. Неприятель все время старался охватывать его правый фланг.

20-й корпусный авиационный отряд ежедневно освещал три направления перед фронтом армии. Моим незаменимым помощником в производстве воздушных разведок был поручик Головатенко.

12 августа лично я получил от генерал-квартирмейстера специальную задачу: «Обследовать возможно тщательнее, что происходит против почти 50-верстного промежутка между правым флангом нашей 4-й армии и рекой Вислой, где находится слабый отряд и две кавалерийские дивизии генерала Новикова».

В тот знаменательный для меня день, вернее утро, стояла прекрасная погода, что создавало исключительно благоприятные условия для разведки. Я летел на высоте 1000–1200 метров над шоссе, которое шло от интересующего штаб армии «промежутка» в сторону Сандомира, находившегося в глубоком тылу противника.

Углубившись за линию фронта нашей армии, я заметил на белой, сверкающей на солнце ленте дороги передовые части противника, затем главные силы...

На несколько десятков километров протянулась бесконечная лента двигавшихся по шоссе

неприятельской пехоты и артиллерии... Наконец колонны войск остались позади, но мне хотелось убедиться, нет ли еще колонн дальше, и я продолжал путь в глубь неприятельского тыла.

Минут через десять на дороге снова появилась длинная кишка, но уже не войск, а сплошных обозов, наблюдая которые я почти долетел до Сандомира.

Выяснив обстановку против интересующего штаб армии промежутка и собрав исключительной важности сведения о неприятеле, я возвращался домой. И тут мне пришла мысль взглянуть еще, что делается на нашем правом фланге – под Красником.

Еще издали, по артиллерийским разрывам, я заметил, что под Красником идет бой, а подлетев ближе, увидел бригаду неприятельской пехоты, выходящей в тыл и в обход правого фланга наших войск.

Чтобы подробнее обследовать тактическую обстановку самого боя, я стал крутиться над районом Красника и делать на карте наброски расположения неприятельской артиллерии. В это время под крыльями почувствовался «горох», затем вдруг последовал сильнейший удар пуль по металлическим частям аэроплана... Из бака хлынула толстая струя касторового масла. Ротативный мотор «Гном» требовал обильной смазки, и я отлично понимал, что быстрая утечка масла создаст для меня серьезную угрозу, тем более что высота полета не достигала сейчас и 1000 метров.

«Неужели плен?!» – мгновенно промелькнуло у меня в голове, и я почувствовал, как от этой мысли сжалось сердце.

Быстро окинув взглядом окружающую местность, я подумал: «Не сесть ли мне на лес, и если посадка закончится благополучно, то ночью пробраться к своим!»

Однако я тут же отверг это решение и принял другое: с любым риском, но дотянуть до своих и доставить как можно скорее собранные мною сведения! Взяв направление к нашим позициям, я бросил управление ногами, поднял их кверху и носком правого ботинка прикрыл снизу зияющую дыру в баке, чем приостановил буйную утечку масла. В таком положении я дотянул до своих позиций и спустился на полянку, прикрытую кустарником от наблюдения неприятельской артиллерии.

Наши цепи отходили...

Возник вопрос: где, кому передать собранные мною важные сведения?!

Никто ничем в этом отношении помочь мне не мог. В тот момент меня охватило одно стремление – спасти во что бы то ни стало аэроплан, не дать трофей в руки наседавшего неприятеля...

Сзади нажимала австрийская пехота, а сбоку, где-то из-за леса, открыла огонь артиллерия той бригады противника, которую я наблюдал с аэроплана, подлетая к Краснику.

С большим трудом я собрал необходимую «тягу» для аэроплана, так как наши пехотинцы не хотели признавать меня (одетого в кожаную куртку и в кожаные штаны и в каске) за русского офицера. Да и никому не хотелось возиться с какой-то подстреленной машиной, когда сзади и сбоку наседали противник.

И все же солдаты вытянули мой «Ньюпор» на шоссе и привязали его хвостом к отступающей патронной двуколке.

Примерно через два часа я был со своим аэропланом в деревне Вильколаз, уже охваченной с юга стрелковыми окопами... Здесь я застал штаб одной из дивизии 14-го корпуса и немедленно доложил начальнику этой дивизии результаты разведки.

- Большое вам, горячее русское спасибо, - сердечно поблагодарил меня генерал, - ведь вы своей разведкой предупредили на несколько дней вперед о надвигающейся страшной угрозе правому флангу нашей армии, а тем самым спасаете общее положение Юго-Западного фронта.

Вскоре по моей просьбе была установлена прямая связь с Люблином. Я сделал начальнику разведывательного отделения штаба армии доклад о моей разведке и попросил выслать отрядный легковой автомобиль и штабной грузовик с мотористами.

Подъехали автомобили.

Приятно было видеть, как лица всех солдат, особенно Косткина и Мороховского, озарились радостными улыбками.

- Ваше высокоблагородие, живы, невредимы?!

- Все в порядке, братцы, - весело ответил я им. - Вот только аэроплан пострадал.

Отдав распоряжение о доставке аэроплана на аэродром, я выехал на легковом автомобиле для спешного доклада командованию армии.

- Ну, Вячеслав, твоя сегодняшняя разведка настоящая сенсация! - расцеловал меня офицер - ординарец штаба армии, мой однокашник по кадетскому корпусу. И сообщил мне по секрету: - Я слышал, брат, что тебя представляют к высшей награде!

Воспитанный в коллективе (в пансионате кадетского корпуса и артиллерийского училища), я встретил эту новость довольно равнодушно, так как в нашей товарищеской среде ни честолюбие, ни карьеризм не были в почете, к тому же я тогда точно и не понимал, что значит «высшая награда».

Генерал Попов от души поблагодарил меня за добытые мною сведения о противнике и за способ их доставки. Он повел меня к начальнику штаба генералу

Гутору. С ним мы все вошли в кабинет командующего армией, где нас встретил уже не Зальц, а сменивший его генерал Эверт, массивный, внушительного вида мужчина с рыжеватой окладистой бородой. Он крепко пожал мне руку и сказал:

- Ну, воздушный разведчик, поздравляю и искренне благодарю! Вы спасаете наше положение.

По-видимому, еще в ночь на 13 августа Ставка получила сведения об обстановке на правом фланге Юго-Западного фронта и одновременно результаты моей разведки 12 августа, и Верховное командование отдало распоряжение о погрузке и переброске по железной дороге из-под Варшавы 1-го корпуса на юг для предотвращения обхода правого фланга 4-й армии, предпринятого неприятелем.

Случай, произошедший со мной в бою под Красником - 12 августа, - был широко освещен в столичных газетах. Появилась даже специальная брошюрка с иллюстрацией.

ПТА (Петербургское телеграфное агентство) сообщило об этом случае за границу, и в немецкой газете «Берлинер тагеблат» появилась соответствующая заметка. А недавно, то есть сорок пять лет спустя, я получил письмо от незнакомого мне старого летчика, в котором он пишет: «Когда я в середине августа 1914 года читал в газетах о вашем подвиге, а немного позже и о бессмертном подвиге П.Н. Нестерова, я дал себе слово: «Эдгар, ты должен стать военным летчиком!»

Этот юный в то время энтузиаст, Э.И. Меос, уроженец города Тарту, окончил позже Гатчинскую авиационную школу, а в 1916 году французские школы в По и в Казо и был до конца Первой мировой войны достойным членом семьи французских героев воздуха - знаменитой эскадрильи «Аистов».

Тогда же, в августе 1914 года, заведующий авиацией Юго-Западного фронта, Великий князь Александр Михайлович, послал кубанскому наказному атаману телеграмму следующего содержания:

«Счастливы сообщить, что сыны Кубани верны традициям своих предков – они покрывают себя боевой славой не только на земле, но и в воздухе!»

В конце 1914 года меня вызвали в штаб армии, где генерал Попов в присутствии командующего и начальника штаба мне объявил:

- Приказом армиям Юго-Западного фронта от 24 ноября 1914 года за № 290, по удостоению Георгиевской кавалерской думы, учрежденной при штабе главнокомандующего армиями Юго-Западного фронта, вы награждены орденом Святого великомученика и победоносца Георгия 4-й степени.

Генерал взял выписку из списка чинов, признанных достойными награждения этим орденом, и прочел:

- «20-го корпусного авиационного отряда военному летчику подъесаулу Вячеславу Ткачеву за то, что 12 августа 1914 года произвел смелую и решительную воздушную разведку в районе: Люблин – Белжице – Ополе – Юзефов- Боров – Госцерадово – Уржендов – Красник, проник в тыл и фланги неприятельского расположения и, несмотря на действительный огонь противника, повредивший жизненные части аппарата, с исключительной находчивостью, доблестным присутствием духа и беззаветным мужеством выполнил возложенную на него задачу по раскрытию сил и определению направления движения колонны противника, вовремя доставил добытые разведкой сведения первостепенной важности и тем способствовал принятию стратегических решений, приведших к одержанию решительного успеха над противником».

Командующий армией подошел ко мне, приколот на моей груди скромный, покрытый белой эмалью крестик, пожал мне руку и сказал:

- Поздравляю! Наша армия гордится, что в ее составе первый георгиевский кавалер авиации.

После событий 12 августа, когда я приезжал для доклада и для получения новых заданий в штаб армии, меня встречал мой однокашник неизменной фразой: «Ты наше «Вечернее время»^[20], а генерал-квартирмейстер тотчас вел меня в кабинет командующего армией для личного доклада – такое серьезное значение придавалось теперь воздушной разведке.

Хроника

В «Новом времени» напечатано письмо известного французского летчика Пуарэ, который, не имея возможности своевременно пробраться во Францию, с согласия русского и французского правительств поступил на русскую службу и состоит в авиационном отряде при штабе одной из армий.

В период боев ему пришлось неоднократно летать на разведку. Про одну из этих воздушных разведок поделился с читателями.

«Командующий армией приказал мне вылететь на разведку неприятельской позиции с летчиком-наблюдателем, капитаном Генерального штаба. В 10 часов утра мы вылетели. Поднявшись не выше 1200 метров, дабы иметь возможность лучше наблюдать за неприятелем, мы пролетаем над позициями немцев. В это время бой был в полном разгаре. Капитан успел уже сделать некоторые ценные наблюдения о передвижении немецких войск и о местонахождении неприятельской артиллерии, когда немцы, заметив мой «Фарман», открыли по нему стрельбу – сперва ружейную, а затем артиллерийскую. Несколько ружейных пуль пробивают оболочку моего аппарата, другие с сухим треском пробивают его стойки. Но мы продолжаем свой полет: наша задача не была еще окончена, необходимо было выяснить еще точное расположение некоторых неприятельских частей. Но вот по нам открыла огонь немецкая артиллерия. Снаряды рвутся около аппарата, со всех сторон над нами и под нами. При каждом взрыве аппарат мой бросает во все стороны; управление становится все труднее. Двумя осколками снаряда сильно повреждены две стойки.

Этот фантастический воздушный танец аппарата длился более 20 минут. В это время одна из ружейных пуль ранит капитана в ногу. Попав в пятку, пуля вышла через икру. Отважный русский офицер, несмотря на рану и усиленную стрельбу немцев, продолжает свои наблюдения. Но аппарат мой сильно поврежден, и дальнейшее пребывание над неприятелем становится слишком рискованным, тем более что все необходимые сведения капитаном уже собраны. Я поворачиваю в сторону русских войск, и мы возвращаемся в штаб армии с докладом. Осмотрев аппарат свой, я нашел в нем десять пробоин пулевых и два снарядных осколка.

Таким образом, немецкие артиллеристы упустили такую птицу, как мой «Фарман». От души порадовался я более меткой стрельбе русской артиллерии, сбившей в Млаве неприятельский цеппелин».

* * *

Переход артиллерии почти всех государств к тактике закрытых позиций, окопов и щитов и широкое применение к местности других родов оружия, с целью нанести противнику урон, будучи скрытым от взоров его, ставит дело разведки, наблюдения противника и результатов стрельбы средствами батареи во многих случаях в затруднительное положение.

И в этом отношении появление воздушных летательных аппаратов, для которых с высоты 500—1000 метров нет преград для наблюдений, естественно, привлекает на себя особое внимание современной артиллерии.

Возможность использовать для целей разведки и корректирования артиллерийской стрельбы воздушный летательный аппарат, и особенно аэроплан, как малоуязвимый для существующего вооружения,

заставил многие государства заняться вопросом о применении его в артиллерии.

Опыты в этом направлении у нас и за границей показали, что аэроплан является хорошим наблюдательным пунктом, с которого опытный наблюдатель даст ценные сведения о положении противника, направит туда огонь своей батареи и прокорректирует ее стрельбу.

Новое время. 1914.

Воздухоплаватель. 1914.

Письма Нестерова жене

Дорогая Диночка! Ты уже, может быть, беспокоишься, что не получила один день письма, вчера я тебе только мог послать деньги через Кондратова, так как сами улетали на разведку. Был на границе. Наши сделали несколько выстрелов при обратном пути, так как не разобрали: был на высоте 1200 метров, – конечно, попаданий не было. В Дубно при посадке перевернулся, еле вылезли с пассажиром капитаном Лазаревым. Оба невредимы, смешно было сидеть под аппаратом вверх ногами, так как аппарат очень глубоко залез в мягкую землю и вылезти было очень трудно. Пока что не подвезло. Мишель тоже перевернулся, и также благополучно. У меня все время занято. Теперь мы, по всей вероятности, будем при штабе армии.

Пиши мне на Дубно. Нашла ли квартиру? Как здоровье? Целую всех крепко.

Твой Петя.

29 июля 1914 г.

** * **

Дорогая Диночка! При вылете за границу я просил Кондратом послать тебе мои деньги. Он не знал твоего адреса и, наверно, напугал тебя. Эти деньги ты храни для меня, так как они могут мне потребоваться здесь, а с собой я носить не хочу. Себе я немного оставил, так что пока не понадобятся. Сегодня приехал нижний чин из Киева и привез кое-какие сведения о роте. Касяненко привез привет от тебя. Пока живем помаленьку. Какой-то тип пишет в газете «Киев», что я собираюсь

повторить опыт Гарро. Свинство помещать подобные вещи в газетах. Пиши, как живешь, как работа. Целую тебя, детишек, Капу, привет Передковым.

Петя.

* * *

Дорогая Дина! Сегодня у нас был серьезный день: все летали на разведку. Передков и я летали к неприятелю, дали некоторые сведения, стреляли в нас и те и другие, т. е. и наши и австрийцы, но толку не было, так как высоко поднимались. Летали довольно далеко в глубь Австрии, как-то забавно себя чувствовать, смотря на неприятеля сверху. Хотя дел у меня и много сейчас, но чувствую себя довольно хорошо, так как все более или менее урегулировалось. С хозяйством я уже кое-как свыкся и разобрался, так что кое-какой порядок завел. Пиши. Жду от тебя писем, еще ни одного не получил...

7 августа 1914 г.

* * *

Дорогая Диночка! Спешу воспользоваться пребыванием штабс-капитана Маслова, чтобы черкнуть тебе несколько слов о себе, так как здесь почты нет. Мы уже дня три за границей, в Бродах. Сегодня переходим еще глубже, ко Львову. Все мы здоровы, кроме Гавина, которого со вчерашнего дня не дождались. О судьбе его никто не знает, по всей вероятности, попал в плен. Вчера мне сообщили бумагу о награждении меня

орденом Владимира 4-й степени за мирное время, за авиационные заслуги. Это вместо чина.

Живем мы в помещичьем доме как баре, но работа у нас тяжелая. Вчера вечером был в штабе армии и ездил на передовые позиции, наблюдал первый раз бой. Был большой бой, картина очень сильная, впечатление такое получается, что приходишь к заключению о бессмысленности войны. Раненые идут спокойно, с чувством исполненного долга и безропотно.

В тылу, где мы помещаемся, до сих пор этого не было видно, поэтому о войне не думалось.

Ну, целую тебя и детишек крепко. Пиши о себе и о них. Напиши маме. Поклон и привет знакомым.

Твой Петя.

14 августа 1914 г. Броды.

Последнее письмо П. Нестерова жене

Дорогая Диночка! Не получал от тебя уже более недели вестей и сам не писал, так как не было почты, все время в передвижении. Писем у нас никто не получает. Из Брод мы перешли в г. Злочев, а после взятия Львова продвинулись на линию Львова. Пока что отряд работает очень хорошо и счастливо. Штабс-капитан Гавин был сбит под Львовом, но через дня два возвратился через неприятельские линии, притащил с собой пленного австрийца. То же случилось с Мрочковским, который так же, как и Гавин с Лазаревым, пробыв три дня за австрийскими линиями, вернулся обратно, проголодав три дня. Оба взорвали свои аппараты, и теперь я их командирую в Петербург для обучения на новых аппаратах.

Передков летал над Львовом, и раз благополучно с пассажиром. Я летал один два раза над самым Львовом и произвел съемку.

Теперь будет скучновато, так как в отряде очень мало работников. Передков и я.

Последнее время очень плохая погода и летать нельзя или очень тяжело.

Вчера был во Львове, хороший город, все спокойно, ходят трамваи, только запружено нашими обозами. По дорогам, когда езжу на автомобиле по 50—100-150 верст, встречаются картины страшного разрушения, и приходят вместе определенные мысли о зверстве и бессмысленности войны.

Масса пленных австрийцев и раненых производит сильное впечатление. Сдаются целыми полками. Настроение у меня пока хорошее, только несколько дней был не в порядке желудок. Как живешь?

Здорова ли? Помнят ли меня ребятки? Хорошо ли устроились на квартире? Хорошо ли ведет себя Рельмар? Хватает ли денег? Целую. Твой *Петя*.

Крепко целую детишек, пиши маме. Привет знакомым. Если будет возможность, пришли мне орден Владимира 4-й степени мирного времени.

24 августа 1914 г.

А.Н. Толстой

По волыни

Ночью пришло известие о большой победе. В вестибюле моей гостиницы ходили, волоча сабли, поводя рыжими усами, чешские офицеры; наверху, на седьмом этаже, кричали и пели чехи, празднуя победу. Среди чехов-добровольцев есть женщины; наш швейцар зовет их «запасные бабы».

Но город отнесся к известию сравнительно спокойно. Только часа в два на другой день на площадь пред древней Софией стеклась толпа с хоругвями и знаменами, отслужили молебствие, прокричали «ура», спели гимн и долго бросали вверх картузы и смушковые шапки. Простонародье здесь, как и повсюду, пожалуй, горячее отзывается на войну. Например, торговки булками и яблоками ходят к санитарным поездом, отдают половину своих булок и яблок раненым солдатикам.

При мне к знакомому офицеру на улице подошла баба, жалобно посмотрела ему прямо в лицо, вытерла нос, спросила, как зовут его, офицера, и посулилась поминать в молитвах.

В это же утро хоронили Нестерова. На церковном дворе близ Аскольдовой могилы, дожидаясь, собрался народ по бокам асфальтовой дорожки. Распорядителей было немного, держали они себя торжественно, но в облики их было что-то совсем гоголевское, – что-нибудь да лезло вперед, не соответствуя важности события.

Под старыми ореховыми деревьями я прошел в церковь, старинную и прекрасную, залитую огнями свечей. Посреди стояли высокий цинковый гроб в цветах; поверх его лежал кожаный шлем авиатора. Гроб

куплен во Львове; цветы собраны там на поле, где упал герой.

Отважный и умный Нестеров, однажды поднявшись на воздух, не мог уже спокойно жить на земле. Он полюбил воздух и знал, что только там настигнет его смерть. Он первый рассчитал математически и сделал «мертвую петлю». Он изобрел нож для рассечения цеппелинов, считая их допотопными пузырями. Он придумал и много раз репетировал атаку в воздухе на аэроплан. Он был птицей, но захотел стать соколом. На днях, заметив в воздухе австрийского летчика, он приказывает помощнику сесть и прогнать врага. Офицер на мгновение заколебался. Нестеров командует подать машину, садится, не сводя глаз с парящего аэроплана, быстро, спиральями, возносится над ним, накреняется, падает и своими шасси ударяет вражеский аэроплан – австриец-офицер, наблюдатель, машина, разбитые, валяются вниз. Но одного не рассчитал Нестеров, – спеша подняться, он не привязывает себя ремнями к сиденью, от страшного удара сам получает резкий толчок, подлетает, падает вновь на сиденье, у него ломается спинной хребет, смерть наступает мгновенно.

Так передает эту воздушную битву его механик, смотревший с земли в бинокль. Нестеров упал в воду, в болото, и совсем не был поврежден, австрийцы же, найденные близ него, оказались растерзанными ударом шасси.

За гробом шла его жена, закинув голову, закрыв глаза, закусив губу, молодая, маленькая: ей он поверял свои гениальные планы, фантастические мечтания. На кладбище, когда толпа уже прошла, вдруг пробежала, покачиваясь, красная, седая, простоволосая женщина – его мать. Ей стало дурно в церкви, сейчас же она торопилась, чтобы еще раз увидеть сына.

Его похоронили над Днепром, на откосе, откуда такой же широкий вид на черниговские поля и озера, какой открывался ему с воздушной, стремительной высоты. Воистину новых, невиданных героев открывают нам времена...

Весь в зелени, с кривыми улицами, с белыми старыми живописными домами – Владимир-Волинский. Колонки, арки, гостиные двory, церкви, множество пестрых лавчонок – все это, маленькое, белое, старое, теснится и лепится по косогорам у болотистой речки и вокруг большой соборной площади. И надо всем повсюду шумят огромные, раскидистые деревья. Все лавки открыты, все улицы полны народом. Хохлы в серых свитках, пестро одетые хохлушки, евреи в маленьких картузах, в черных лапсердаках, поляки, солдаты. Через город идут войска, громыхает тяжелая артиллерия, тянутся санитарные повозки. Мы нанимаем пару полудохлых лошадей, садимся в грязный, перевязанный проволокой, с измятым ведром на козлах экипаж и выезжаем в поле...

Похороны военного летчика штабс-капитана П.Н. Нестерова

С великою скорбью хоронили киевляне 31 августа погибшего трагической смертью военного летчика штабс-капитана Нестерова. Около 10 часов утра многотысячные, все возрастающие по пути толпы устремились к Никольскому военному собору, доступ в который через несколько минут был прекращен. Дверь и соборная площадь представляли волнующееся стотысячное море голов. Для отдания последнего долга прибыли Великая княгиня Милица Николаевна с августейшим сыном князем Романом Петровичем, весь генералитет, многочисленные представители различных правительственных и общественных учреждений. По окончании панихиды утопающий в живых цветах гроб усопшего вынесли на руках князь Роман Петрович и офицеры воздухоплавательной роты. Траурная процессия проследовала на Аскольдову могилу, где при орудийных салютах состоялось погребение одного из величайших витязей воздушной стихии. В надгробном слове ораторы, отметив слишком тяжелую утрату, понесенную Россией в лице безвременно сошедшего в могилу вдохновителя и художника авиации, подчеркнули необычайную доблесть и отвагу усопшего, поражавшего при жизни мир своими смелыми взлетами и еще более поразившего мир своею смертью. Одновременно, по случаю одержания победы над австро-венгерскими армиями, на Софийской площади совершено всенародное моление. Радость и печаль слились в один аккорд. Громовое «ура» сменилось пением «вечной памяти». По окончании молебствия состоялись грандиозные манифестации. Манифестанты

проследовали к памятникам императору Александру II и П.А. Столыпину, где были исполнены гимны и произнесены соответствующие переживаемому моменту патриотические речи.

Некролог

Погибший под Львовом геройской смертью русский военный летчик штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров слушал теоретический курс авиации в офицерской воздухоплавательной школе. Затем он поступил в авиационный отдел офицерской воздухоплавательной школы, которую блестяще окончил осенью 1912 года.

Еще работая в авиационном отделе, штабс-капитан Нестеров путем долгих, тщательных математических вычислений пришел к убеждению в полной возможности описать «мертвую петлю». По окончании отдела штабс-капитан Нестеров был прикомандирован к 3-й киевской авиационной роте. В Киеве 27 августа 1913 года, без всякой предварительной практической подготовки, на самом обычном «Нью-поре» штабс-капитан Нестеров первым в мире описал «мертвую петлю» над Куреневским аэродромом. Его первенство было признано всеми летчиками, даже самим Пегу, которого он опередил на несколько дней. В Киеве штабс-капитан Нестеров стал известен своими безумно смелыми, но всегда удачными перелетами.

В текущем году, 11 мая, штабс-капитан Нестеров, уже начальник одного из отрядов 3-й авиационной роты, неожиданно для всех совершил блестящий перелет из Киева в Гатчину, вместе с пассажиром, унтер-офицером Нелидовым. Весь перелет он совершил в 18 часов, если не считать времени остановок в пять с половиною часов. Перед самой войной, в первой

половине июля, штабс-капитан Нестеров совершил еще более блестящий перелет из Москвы, где он на заводе «Дук» наблюдал за постройкой аэропланов, в Петроград – всего в четыре с половиной часа. Перелет сделан на только что выстроенном, еще не испытанном аппарате. Своими перелетами штабс-капитан Нестеров установил несколько новых мировых авиационных рекордов. После объявления войны штабс-капитан Нестеров сейчас же отправился в действующую армию. После геройски погибшего летчика остались жена и трое детей.

Гибель Нестерова ужасный удар, постигший нашу авиацию и русскую армию. Этот скромный человек, первый в мире решившийся сделать «мертвую петлю» в воздухе на стареньком аппарате, поставивший на том же аппарате рекордный перелет Киев – Петроград, погиб смертью героя, уничтожив австрийский аппарат, подкравшийся к русским.

Нет слов перед этой свежей могилой и нет слез.

Главное, что одухотворяло этого удивительного человека, – это безграничная храбрость.

Прочтите сообщение, которому мы с грустью должны верить.

Уже раз избегнув опасности под Львовом, он не только вернулся опять в воздушный строй, но и захватил с собой трофей – австрийского часового.

Его душа, все время рвавшаяся к подвигу, к свершению того, что еще никто не делал, требовала жертв своей жизнью, и он погиб.

Тихий, ласковый, милый – он был прообразом русского беззаветного героизма.

Все, кто его знал, кто помнит его подвиги, помянут его светлую душу.

Воздухоплаватель. 1914. № 8.

Памяти Нестерова (Письмо в редакцию)

31 августа киевляне хоронили с великою скорбью национального героя, штабс-капитана Петра Николаевича Нестерова.

Прах его, в присутствии Великой княгини Милицы Николаевны и ее августейшего сына князя Романа Петровича, генералитета, авиационного отряда и представителей различных правительственных и общественных учреждений, при орудийных салютах, опустили на Аскольдовой могиле. В аккорде похоронных звуков и пения «вечной памяти» все еще грезится последняя «мертвая петля» и смелый полет славного героя.

Он, Нестеров, кость от костей наших, принадлежал к счастливой ныне России; его осиротелая семья отныне принадлежит всем нам, ее горе – наше национальное горе. Нельзя, конечно, вернуть семье то, что она потеряла в герое Нестерове, на то Божья воля! Но наш святой долг перед погибшим – это укрепление его в памяти потомства. Пусть отлетевшая душа героя успокоится, что русский народ не забывает его вдовы и сирот.

Мы, нижепоименованные, обращаемся к уважаемой редакции с просьбою принять на себя труд собирать те пожертвования, которые будут направлять пожелавшие примкнуть к нашему предложению, а именно: образовать капитал, дабы приобрести участок земли с усадьбой в той местности, какую укажет нам вдова героя; усадьбу назвать желательно именем героя – Нестеровской, соорудить там часовню с образом святого Петраапостола и с неугасаемой лампадой за упокой «отлетевшей горе» праведной души героя. Быть может, и прах героя возможно будет впоследствии перенести в будущую Нестеровку... Пусть этот уголок, оживляемый

природой и людьми, будет навеки дорог потомству, как стал дорог холмик на могиле Льва Толстого в Ясной Поляне, как свят в памяти народной кульневский храм на мызе Ильзенберг (пора же переименовать по-русски и эту мызу!), что близ станции Кульнево, Северо-Западных железных дорог (станция эта с 18 апреля 1912 года переименована в честь героя - Кульнево и называлась ранее Межвиды).

Прилагая скромную общую нашу лепту, сто рублей, просим ее считать малым камешком на закладку этого будущего уголка Нестеровки.

Воздухоплаватель. 1914. № 9.

М.Д. Бонч-Бруевич В штабах фронтов

Вблизи штаба, за городом, на открытом сухом месте, была устроена площадка для подъема и посадки самолетов; на ней стояли самолеты армейской авиации и было разбито несколько палаток. В одной из них жил начальник летного отряда штабс-капитан Нестеров, широко известный в нашей стране пилот военно-воздушного флота.

В этот роковой для него день Нестеров уже не однажды взлетал на своем самолете и отгонял воздушного «гостя». Незадолго до полудня над замком вновь послышался гул неприятельского самолета _ это был все тот же с утра беспокоивший нас австриец.

Налеты вражеской авиации в те времена никого особенно не пугали. Авиация больше занималась разведкой, бомбы бросались редко, поражающая сила их была невелика, запас ничтожен. Обычно, сбросив две-три бомбы, вражеский летчик делался совершенно безопасным для глазевших на него любопытных.

О зенитной артиллерии в начале Первой мировой войны никто и не слыхивал. По неприятельскому аэроплану стреляли из винтовок, а кое-кто из горячих молодых офицеров - из наганов. Любителей поупражняться в стрельбе по воздушной цели всегда находилось множество, и, как водилось в штабе, почти все «военное» население Жолкиевского замка высыпало на внутренний двор.

Австрийский аэроплан держался на порядочной высоте и все время делал круги над Жолкиевом, что-то высматривая.

Едва я отыскал в безоблачном небе австрийца, как послышался шум поднимавшегося из-за замка

самолета. Оказалось, что это снова взлетел неустрашимый Нестеров.

Потом рассказывали, что штабс-капитан, услышав гул австрийского самолета, выскочил из своей палатки и, как был, в одних чулках, забрался в самолет и полетел на врага, даже не привязав себя ремнями к сиденью.

Поднявшись, Нестеров стремительно полетел навстречу австрийцу. Солнце мешало смотреть вверх, и я не заметил всех маневров отважного штабс-капитана, хотя, как и все окружающие, с замирающим сердцем следил за разворачивавшимся в воздухе единоборством.

Наконец самолет Нестерова, круто планируя, устремился на австрийца и пересек его путь; штабс-капитан как бы протаранил вражеский аэроплан – мне показалось, что я отчетливо видел, как столкнулись самолеты.

Австриец внезапно остановился, застыл в воздухе и тотчас же как-то странно закачался; крылья его двигались то вверх, то вниз. И вдруг, кувыркаясь и переворачиваясь, неприятельский самолет стремительно полетел вниз, и я готов был поклясться, что заметил, как он распался в воздухе^[21].

Какое-то мгновение все мы считали, что бой закончился полной победой нашего летчика, и ждали, что он вот-вот благополучно приземлится. Впервые примененный в авиации таран как-то ни до кого не дошел. Даже я, в те времена пристально следивший за авиацией, не подумал о том, что самолет, таранивший противника, не может выдержать такого страшного удара. В те времена самолет был весьма хрупкой, легко ломающейся машиной.

Неожиданно я увидел, как из русского самолета выпала и, обгоняя падающую машину, стремглав

полетела вниз крохотная фигура летчика. Парашюта наша авиация еще не знала; читатель вряд ли в состоянии представить себе ужас, который охватил всех нас, следивших за воздушным боем, когда мы увидели славного нашего летчика, камнем падавшего вниз...

Вслед за штабс-капитаном Нестеровым на землю упал и его осиротевший самолет. Тотчас же я приказал послать к месту падения летчика врача. Штаб располагал всего двумя легковыми машинами – командующего и начальника штаба. Но было не до чинов, и показавшаяся бы теперь смешной длинная открытая машина с рычагами передачи скоростей, вынесенными за борт, лишенная даже смотрового стекла, помчалась к месту гибели автора первой в мире «мертвой петли».

Когда останки Нестерова были привезены в штаб и уложены в сделанный плотниками неуклюжий гроб, я заставил себя подойти к погибшему летчику, чтобы проститься с ним, – мы давно знали друг друга, и мне этот авиатор, которого явно связывало офицерское звание, был больше чем симпатичен.

Потемневшая изуродованная голова как-то странно была приложена к втиснутому в узкий гроб телу убитого. Случившийся рядом штабной врач объяснил мне, что при падении Нестерова шейные позвонки ушли от страшного удара внутрь головы...

На панихиду, отслуженную по погибшему летчику, собрались все чины штаба. Пришел и генерал Рузский. Щуплый, в сугубо «штатском» пенсне, он здесь, у гроба разбившегося летчика, еще больше, чем когда-либо, походил на вечного студента или учителя гимназии, нарядившегося в генеральский мундир.

На следующий день Рузский в сопровождении всего штаба проводил останки Нестерова до Жолкиевского

вокзала – отсюда, погруженный в отдельный вагон, гроб поездом был отправлен в Россию.

В полуверсте от места падения Нестерова, в болоте, были найдены обломки австрийского самолета. Под ними лежал и превратившийся в кровавое месиво неприятельский летчик. Он оказался унтер-офицером, и, узнав об этом, я с горечью подумал, что даже в деле подбора воздушных кадров австрийцы умнее нас, сделавших доступ в пилоты еще одной привилегией только офицерского корпуса. Нижние чины русской армии сесть за руль самолета военно-воздушного флота Российской империи не могли [\[22\]](#).

В. Соколов Таран Нестерова

Петр Николаевич Нестеров, наш народный герой, окончил Гатчинскую авиационную школу в марте 1913 года, а в августе 1914 года его уже не стало, и за этот короткий промежуток времени – менее полутора лет – он выполнил столь громадную и значительную работу, что она оставила неизгладимый след как в отечественной, так и в мировой авиации.

Волею судеб я был сослуживцем и другом Петра Николаевича Нестерова. Вся его авиационная деятельность протекала на моих глазах, и в настоящее время я последний оставшийся в живых из числа военных летчиков – свидетелей первого в мире воздушного боя, закончившегося первым в мире воздушным тараном и гибелью нашего национального героя.

Первые русские авиационные части формировались в 1913 году. Это были авиационные роты: 1-я – в Петербурге, 2-я – в Севастополе, 3-я – в Киеве и отдельный авиационный отряд – в Чите.

Мы, военные летчики, окончившие Севастопольскую авиационную школу и получившие назначение в Киев, прибыли туда зимой 1912 года. В конце января и весь февраль 1913 года мы были заняты оборудованием аэродрома на западной окраине Киева, около полустанка Святошино. Затем мы собирали самолеты, и к середине марта они закружились над аэродромом.

В первых числах марта прибыли военные летчики, окончившие Гатчинскую авиационную школу, в их числе был и поручик Нестеров.

Вначале он ничем не отличался от других гатчинцев, усердно собиравших свои «Ньюпоры-4»,

тогда как мы, севастопольцы, были уже в воздухе, но первый же его взлет привлек наше внимание и вызвал оживленные споры. В то время как мы, согласно указаниям наших школьных инструкторов, делали повороты, как мы говорили, «блинчиком», то есть с большим радиусом и не давая крена, Нестеров, взлетев, смело «загнул» большой вираж, сильно нас испугавший. А затем его крены в последующих полетах уже вызывали всеобщий восторг.

Вскоре и в нашем офицерском собрании на Печерске (рядом с Киево-Печерской лаврой, где стояла 3-я авиарота), и в комнате дежурного офицера на Святошинском аэродроме начались нескончаемые горячие споры, в которых затрагивались вопросы теории и практики полета. Нестеров, сделав из бумаги модель самолета, доказывал нам, что в авиашколах нас обучали неправильно и что для резкого, крутого поворота надо делать большой крен. Если же крен перейдет 45 градусов, то рули поворота и высоты меняют свое назначение. Многим из нас эти высказывания первое время казались непозволительной ересью.

- Военный летчик должен владеть своим аэропланом в совершенстве, - горячо говорил Петр Николаевич. - Ему во время войны, может быть, придется вести воздушный бой, а для этого он должен уметь выходить из любого положения. В воздухе везде опора!

Вскоре мы узнали от гатчинцев, что еще в авиашколе Нестеров говорил об этом и даже утверждал, что на аэроплане можно сделать «мертвую петлю». В школе его подняли на смех. Нужно сказать, что первое время мы также не верили тому, что говорил Нестеров о «мертвой петле», и многие открыто насмехались над ним. Но когда нам стало известно, что профессор Николай Егорович Жуковский, ученый с

мировым именем, «отец русской авиации», как впоследствии назвал его Ленин, также считает выполнение «мертвой петли» вполне возможным делом, голоса оппонентов Нестерова смолкли.

И 27 августа 1913 года в Киеве, на Святошинском аэродроме, Петр Николаевич Нестеров выполнил первую в мире «мертвую петлю».

В совершенстве овладев искусством пилотирования, Петр Николаевич совершает ряд блестящих полетов, из которых следует отметить перелет без посадки Киев – Одесса (во время снежной метели) и перелет за один день Киев – Петербург. Для того времени они являлись рекордными. В этих перелетах, пользуясь сильным попутным ветром, а иногда и штормом, Нестеров увеличивал в полтора раза скорость своего самолета, то есть его «Ньюпор-4» вместо нормальной скорости 100 километров в час давал 150 километров в час.

Так летать осмеливался только один Нестеров.

Своей неустанной работой над техникой пилотажа, своими рекордными перелетами Петр Николаевич давал блестящий пример другим летчикам авиароты. Многие из нас признавали его руководство, подражали ему, и вскоре 3-я авиационная рота заняла среди авиарот России первое место как по числу залетных часов, так и по количеству дальних перелетов.

Нестеров также ни на минуту не забывал об ответственности, лежавшей на нас, молодых военных летчиках, которым приходилось самим думать о применении авиации в будущей войне. Отношение же Генерального штаба царской армии к этому вопросу было более чем легкомысленным. Я хорошо помню одну горячую речь Петра Николаевича в нашем офицерском собрании.

– Мы видим, что нас предоставили самим себе, – волнуясь, говорил он. – Никаких инструкций, никаких указаний мы не получаем. Как будет применяться

авиация в будущей войне, приближение которой ясно чувствуется, точно никто не знает и никого это не беспокоит. Но если об авиации не думают те, кому об этом думать надлежит, то ответственность за подготовку к войне падает на нас. Мы не имеем права сидеть сложа руки.

И Нестеров тренирует личный состав своего 11-го корпусного авиационного отряда, создавая по возможности условия военной обстановки. Он разрабатывает правила корректирования артиллерийского огня с самолета и работает над тактикой воздушного боя.

Перед войной 1914 года и в первый период этой войны летчики и наблюдатели были вооружены только лишь пистолетами Маузера, и это было все наше оружие: не было ни пулеметов, ни бомб.

Нестеров усиленно ищет способы использования самолета как боевого оружия. Он думает о бомбе, подвешенной на длинном тросе и предназначенной для уничтожения дирижаблей противника. Он спускает с хвоста самолета тонкую медную проволоку с грузом, чтобы, перерезав дорогу вражескому самолету, разбить ему винт. Он приспособливает к хвосту самолета пилообразный нож и думает им вспарывать оболочку дирижаблей и привязанных наблюдательных воздушных шаров. Он пробует бросать вместо бомб артиллерийские снаряды. Наконец, его мысль останавливается на таране как на наиболее надежном оружии в воздушном бою того времени.

- Смелость, верный глаз, твердая рука - и победа твоя! - говорил Петр Николаевич.

Когда он погиб, в некоторых газетных заметках, в особенности в зарубежных, его охарактеризовали как отчаянного человека - *tete brulee* (бесшабашная голова), готового на что угодно, только бы прославиться. Характеристика, не соответствующая

действительности. Нестеров каждое свое новое начинание всегда выносил на обсуждение товарищей и в критике коллектива летчиков искал окончательное решение. Он принадлежал к числу тех рассудительных русских людей-героев, которые каждое свое начинание раньше обдумывают во всех деталях, а потом уже выполняют его, не дрогнув перед любой опасностью.

Мысль о таране возникла у Нестерова задолго до войны – во время осенних маневров в 1913 году.

Когда в районе города Гадяча, где стоял 11-й авиационный отряд, появился «неприятельский» самолет («Фарман-7», на котором летел поручик Гартман), Петр Николаевич, поднявшись в воздух, «атаковал» его. Пользуясь преимуществом в скорости («Ньюпор-4» давал 100 километров в час, а «семерка» – 80), Нестеров начал раз за разом перерезать путь «противнику», заставляя его сворачивать с дороги. После четвертой атаки Гартман погрозил кулаком Нестерову и полетел обратно, не выполнив разведку.

Когда Петр Николаевич приземлился, ему кто-то сказал, что его атака была возможна только в условиях мирного времени, а на войне такие маневры вряд ли подействуют на противника. Нестеров задумался и потом убежденно ответил:

– Его можно будет ударить сверху колесами...

Впоследствии Петр Николаевич неоднократно возвращался во время наших бесед к вопросу о таране. Он доказывал его возможность и допускал два варианта. Первый – надо подняться выше вражеского аэроплана, а потом, круто пикируя, ударить колесами по концу крыла противника: вражеский аэроплан будет сбит, а самому можно благополучно спланировать. Второй – врезаться винтом в хвост противника и раздробить ему рули. Винт, конечно, разлетится вдребезги, но благополучное планирование не

исключено. Следует не забывать, что в то время парашютов у нас не было.

Разразившаяся война давала возможность проверить теорию на практике, и мы не сомневались, что Нестеров, как всегда, доведет свою мысль до конца и, выбрав удобный момент, таранит противника. Такой момент, как мы знаем, наступил 26 августа 1914 года.

Хотя война только начиналась – прошел всего месяц с небольшим, – Петр Николаевич уже сильно устал от той напряженной работы, которую он вел. Крепким здоровьем он похвастаться не мог, а летать нам приходилось много, так как летчиков было мало. Летали мы на двух фронтах: на главном, который тянулся от Балтийского моря до Румынии, и на Кавказском. А нас, военных летчиков, было всего лишь двести человек.

В 3-й армии, которую обслуживали 9-й корпусный авиационный отряд, где служил я, и 11-й корпусный авиационный отряд Нестерова, числилось десять летчиков. Разбил самолет, значит, выбыл из строя. В бытность нашу в Жолкиеве в отряде Нестерова уже не доставало двух летчиков, уехавших раздобывать новые самолеты, что, кстати сказать, было довольно трудным делом. Из этих двух летчиков поручик Гавин сел в неприятельском расположении, сжег самолет и вернулся, а поручик Мрачковский с наблюдателем Генерального штаба капитаном Лазаревым были сбиты во время разведки в глубоком тылу противника. Они вернулись на третьи сутки и привели с собой пленного австрийца. Этот подвиг какой-то корреспондент по ошибке приписал Нестерову, что дало повод некоторым его биографам повторить эту ошибку.

На всю русскую армию запасной самолет был только у Нестерова. Он его получил как награду за «мертвую петлю» и ряд блестящих перелетов перед войной, причем второй, новый самолет «Моран» давал скорость 135 километров в час, то есть на 35 километров больше,

чем наши «Ньюпоры»; по тому времени это было уже достижение.

Так как у Нестерова было два самолета, то он считал своим долгом выполнять работу за двух летчиков и летал утром и вечером. Долетался до того, что 12 августа вечером, когда мы стояли в местечке Броды, возвратившись с разведки, он упал в обморок. В этот день он летал три раза. Несмотря на требование врача перестать летать минимум на месяц, Петр Николаевич после двух дней отдыха снова был в воздухе.

В Жолкиев, куда перешел после взятия Львова штаб 3-й армии, наши отряды перелетели 21 августа.

И вот каждый день утром над Жолкиевом стал появляться австрийский биплан. Он делал над городом крут и уходил обратно. В штабе нервничали, мы, летчики, тоже. Но чем же можно было остановить эти регулярные полеты австрийца? Оружия ведь у нас никакого не было. Но тем не менее некоторые офицеры Генерального штаба, служившие в штабе 3-й армии, считали, что мы должны сделать невозможное: прекратить полеты австрийского летчика. Особенно настаивал на этом генерал-майор Бонч-Бруевич, ведавший разведкой и контрразведкой и по роду службы стоявший близко к летчикам.

В 1957 году вышла книга М.Д. Бонч-Бруевича «Вся власть Советам», в которой автор, говоря о гибели Нестерова, пишет: «Мы давно знали друг друга, и мне этот авиатор, которого явно связывало офицерское звание, был больше чем симпатичен».

Не берусь судить со стороны о степени симпатии Бонч-Бруевича к Нестерову, но позволю себе заметить, что офицерское звание Петра Николаевича не тяготило никогда. Кто-кто, а мы, его сослуживцы и друзья, заметили бы это раньше кого бы то ни было.

Я особенно четко запомнил разговор Бонч-Бруевича с группой летчиков вечером 25 августа 1914 года в вестибюле Жолкиевского замка, где помещался в то время штаб 3-й армии. Из летчиков присутствовали: 11-го отряда – Нестеров, Передков и Кованько, накануне прибывший в отряд; 9-го отряда – Войткевич и я.

Мы выходили из отдела разведки и в вестибюле встретили Бонч-Бруевича, остановившего нас. Начавшийся разговор быстро принял обычное направление: Бонч-Бруевич стал нас упрекать в недобросовестном отношении к нашей работе, в том, что мы выдумываем всевозможные предлоги, чтобы не летать, в то время как австрийцы летают ежедневно. Мы, зная, что командующий армией генерал Рузский нашей работой доволен – о чем он неоднократно говорил, – отмалчивались, но Петр Николаевич не выдержал и стал возражать. Во время спора генерал Бонч-Бруевич, указывая на регулярные полеты австрийца – это был Розенталь, – сказал:

– Вот летает, а вы только ушами хлопаете и на него смотрите.

– А что же мы можем сделать?

– Напасть на него!.. Дать бой!.. Мы на войне, не на маневрах!

– Но у нас нет оружия, что сделаешь с одними пистолетами Маузера?

– Это все отговорки!.. Надо придумать способ атаки. А вы просто боитесь! Не хотите рискнуть!

Нестеров вспылил:

– Хорошо! Мы примем меры и остановим полеты австрийца.

– Какие же это вы меры примете? – насмешливо спросил Бонч-Бруевич. – Ведь это одни слова и втирание очков. Так я вам и поверил!

– Я даю вам честное слово русского офицера, ваше превосходительство, что этот австриец перестанет

летать! – воскликнул глубоко оскорбленный Нестеров.

– Это как же? Что же вы думаете предпринять?.. Помните, капитан, честным словом русского офицера нельзя бросаться, легкомысленно!

– Я, ваше превосходительство, никогда не давал повода обвинять меня в легкомыслии. Разрешите идти?

Конечно, текстуально за каждое слово этого разговора я ручаться не могу, но содержание его помню твердо, а фраза Бонч-Бруевича: «Это одни слова и втирание очков. Так я вам и поверил!» – гордый ответ Нестерова: «Я даю вам честное слово русского офицера, что этот австриец перестанет летать!» – и весь конец разговора врезались мне в память по вполне понятным причинам.

Мы вышли из замка и сразу набросились на Нестерова. Особенно сильно напирал на него Еж – Кованько.

– Как ты мог давать такое слово?! Я ведь знаю, что ты хочешь таранить австрийца. Ведь погибнешь... Знаешь что? Мы его атакуем вдвоем. Будем делать вид, что хотим таранить его сверху, придем к земле и заставим сесть!

Мы все дружно поддержали Кованько. Петр Николаевич спорил, утверждал, что можно, набрав над австрийцем высоту, круто на него спикировать и ударом шасси по концу крыла его обломать. Но в конце концов под нашим напором Нестеров сдался и сказал:

– Ну хорошо, Саша, полетим вместе.

На следующий день австрийский аэроплан появился над Жолкиевом рано утром. Нестеров и Кованько поднялись за ним в погоню, но у Нестерова при подъеме оборвался трос с грузом, которым он хотел попытаться разбить винт у австрийца, а затем в воздухе мотор стал давать перебои, и Петр Николаевич сел. Вслед за ним опустился и Кованько. Нестеров приказал спешно отремонтировать мотор, а сам сел в автомобиль и

поехал в казначейство армии, где он получил деньги для нужд 11-го отряда.

Когда он возвращался в канцелярию отряда, расположенного рядом с аэродромом, в воздухе показался австрийский самолет, производивший вторичную разведку. Нестеров подъехал на автомобиле прямо к «Морану», около которого уже стоял Кованько, и спешно сел в самолет. Кованько хотел занять место наблюдателя, но Петр Николаевич сказал ему:

– Не надо, Саша, я полечу один.

– Но что же ты будешь делать? Возьми по крайней мере хоть браунинг, – сказал Кованько.

– Ничего, я как-нибудь обойдусь, – ответил Нестеров и поднялся в воздух.

(Этот эпизод я передаю со слов А.А. Кованько.)

Около 11 часов утра, когда появился австрийский аэроплан, я был в штабе армии. Услышав звук мотора и крики: «Летит! Летит!» – я выскочил на площадь перед замком. Австриец сделал круг над городом на высоте 900-1000 метров и стал делать второй. В городе поднялась беспорядочная винтовочная трескотня.

Когда я услышал знакомый шум мотора «Гном» и увидел маленький моноплан Нестерова, я решил, что Петр Николаевич хочет только испугать австрийца, так как ни в коем случае не мог предположить, что Нестеров пойдет сразу же на таран.

Австриец уже в это время, сделав круг, шел над городом прямо на запад, слегка набирая высоту. Очевидно, он увидел все, что ему было нужно. А Нестеров обходил город с южной стороны и, быстро поднимаясь, шел наперерез противнику, заметно догоняя его. Было ясно, что скорость «Морана» намного выше скорости «Альбатроса» австрийца.

Вот они уже на одной высоте. Вот Нестеров уже выше противника и делает над ним круг.

Австриец заметил появление страшного врага, видно было, как его аэроплан начал снижаться на полном газу. Но уйти от быстроходного «Морана» было нельзя. Нестеров зашел сзади, догнал врага, и как сокол бьет неуклюжую цаплю, так и он ударил противника. Сверкнули на солнце серебристые крылья «Морана», и он врезался в австрийский аэроплан.

После удара «Морав» на мгновение как бы остановился в воздухе, а потом начал падать носом вниз, медленно кружась вокруг продольной оси.

- Планирует! - крикнул кто-то.

Но для меня было ясно, что аэроплан не управляется и это падение смертельно.

Австриец же после удара некоторый момент еще держался в воздухе и летел прямо.

«Неужели напрасная жертва?!» - мелькнуло у меня в голове.

Но вот и громоздкий «Альбатрос» медленно повалился на левый бок, потом повернулся носом вниз и стал стремительно падать. Более тяжелый, чем «Моран», он быстро обогнал его в воздухе и упал на землю первым.

Стоявшая на площади толпа, тихо и напряженно следившая за воздушным боем, вдруг задвигалась и закричала. Из окна второго этажа замка выглянул командующий армией генерал Рузский и, увидев меня, спросил:

- Что случилось, поручик Соколов?

(Командующий всегда требовал личный доклад летчиков о результате разведки и всех нас знал.)

- Капитан Нестеров таранил австрийский аэроплан, сбил его, но и сам упал, - ответил я.

Командующий схватился за голову.

- Зачем он это сделал?! - воскликнул он.

Я вскочил в уже отъезжавший штабной автомобиль и помчался с несколькими офицерами к месту

катастрофы.

Когда мы выехали из города, то увидели, что все поле было покрыто людьми, бежавшими к месту падения самолетов. Они упали километрах в пяти от Жолкиева, с левой стороны шоссе, ведущего в Раву-Русскую. Никаких строений поблизости не было, но повсюду виднелись палатки военных лагерей: километрах в двух, около леса, стояли казаки; в километре от «Морана», за дорогой, разместился большой обоз, а ближе к Жолкиеву, около села Воля Висоцка, виднелись большие палатки походного госпиталя.

Около разбитых самолетов уже толпилось человек двадцать солдат и казаков.

«Моран» Нестерова лежал шагах в тридцати от дороги, на невспаханном поле. Шасси у него было разбито, крылья сложились, мотора не было, рули погнуты.

Перед самолетом шагах в двадцати лежал Нестеров. Его уже кто-то прибрал как покойника, сложив ему руки на груди. Его тело, руки и ноги были целы, даже одежда нигде не была порвана. Крови нигде не было видно. Только на правом виске виднелась вмятина с капелькой крови.

Мне сразу бросилось в глаза, что на голове у Петра Николаевича не было шлема, а на ногах ботинок, он лежал в шерстяных чулках.

Шагах в пятидесяти от «Морана» было небольшое болото, упирившееся в дорогу. Часть его была покрыта камышами, среди которых был виден «Альбатрос» с задранной кверху отломанным хвостом. На берегу болота в луже крови лежал разбившийся вдребезги австрийский солдат. Он, очевидно, выпал с падающего австрийского самолета.

Минут через пять после нас приехал автомобиль 1-го отряда в летчиками Кованько и Передковым и с

летчиком-наблюдателем Генерального штаба Лазаревым. Они наблюдали бой с аэродрома. Мы молча, со слезами на глазах смотрели на лежавшего перед нами Нестерова. Он был нашим другом и учителем, которому мы подражали и которым мы гордились.

После нескольких минут молчания я спросил у Кованько, который после смерти Нестерова вступал в командование 11-м отрядом:

- Александр Александрович, почему Петр Николаевич без ботинок?

Кованько пришел в себя.

- Действительно... Странно... Улетал он в ботинках.

- А где его шлем? - спросил Передков.

- Непонятно... Я хорошо помню, что он, улетаю, застегнул шлем, - сказал, вытирая слезы, Кованько. - Надо посмотреть документы.

Он начал осматривать карманы куртки. Нашел записную книжку, носовой платок, перочинный нож, но бумажника не было.

- Его обокрали! Обокрали, сволочи, мародеры! - закричал Александр Александрович. - Ведь Петр Николаевич приехал на аэродром прямо из казначейства, где он получил деньги для отряда... Кто первым подбежал к аэроплану? - обратился он к толпе солдат.

Из расспросов солдат выяснилось, что первыми подбежали к «Морану» четыре обозных солдата, но они не прикасались к Нестерову, который лежал в том же положении, как и сейчас. Издалека они видели двух человек, которые были около погибшего летчика, а потом побежали по направлению к казачьему лагерю. Но когда обозники подбежали близко и увидели аккуратно уложенное тело с сложенными на груди руками, то они подумали, что те двое, которые были около летчика, прибрали его как покойника. Поэтому они и не смотрели, куда девались те люди. Это

показание подтвердили другие солдаты, подбежавшие тотчас же после четырех обозников. Некоторые из них также заметили убежавших мародеров.

- Ну ладно. Потом разберемся, - решил Кованько. - Давайте осмотрим австрийца.

Разбившегося австрийца стали обыскивать и нашли у него легитимационную карточку.

- «Унтер-офицер Франц Малина», - прочитал громко Кованько.

- Наш брат славянин, - тихонько отозвался стоящий рядом со мной солдат.

- В легитимации указано, что он механик, - сообщил нам прочитавший легитимацию Передков.

Пришел грузовик 11-го отряда. На нем приехали мотористы. Нелидов подошел к телу Нестерова и горько заплакал. Остальные мотористы, постояв около «Морана», пошли к болоту осматривать «Альбатрос» и нашли в грязи мотор «Гном»; во время тарана он оторвался от аэроплана Нестерова. Его уложили в грузовик. После на привезенный ковер туда же положили Нестерова.

Солдаты и казаки, которых набежало уже больше сотни, полезли в болото, чтобы вытащить «Альбатрос». Он так увяз в болоте, что его долго не могли сдвинуть с места. Наконец аэроплан сдвинулся, и в тот же момент кто-то из солдат кричал:

- Стойте, стойте! Тут человек лежит!

Из болота вытащили австрийца. У него также нашли легитимацию. «Лейтенант барон Розенталь, летчик». В карманах у него обнаружили бумажник с крупной суммой денег и фотографией, где были сняты он сам, молодой и красивый, жена-красавица и две очаровательные девочки-дочки. Семья производила чарующее впечатление. В кармане брюк нашли небольшой кожаный мешочек с золотыми монетами.

- Это на случай вынужденной посадки в нашем расположении, - заметил кто-то.

Вдруг один местный житель, стоявший в толпе солдат, закричал:

- Так это же наш барон Розенталь! Наш помещик! Его имение рядом с вашим аэродромом.

Действительно, впоследствии, к нашему глубокому изумлению, выяснилось необычайное совпадение. Оказалось, что 11-й авиаотряд стоял в имении Розенталя, Нестеров жил в его доме и спал на его постели. Розенталь был богатым помещиком, раньше служил в кавалерии, затем перешел в авиацию и стал известным летчиком. Летал он на собственном самолете, для которого у себя в имении построил ангар, где Нестеров поместил походную мастерскую отряда.

Толпа вокруг самолетов беспрерывно увеличивалась. Многие начали бродить по полю и искать обломки самолетов. Были найдены небольшой обломок от «Альбатроса» и стеклянный козырек «Морана», защищавший летчика от ветра. Было высказано предположение, что во время тарана Нестеров ударился виском об этот козырек, сорвал его, и это было причиной его смерти.

Какой-то военный врач нашел шлем приблизительно в километре от «Морана», по направлению к казачьему лагерю. Шлем был мягкий, на обезьяньем меху. Очевидно, мародер сообразил, что такая редкая вещь легко может послужить вещественным доказательством мародерства, и выбросил шлем.

Тем временем к нам подъехала пароконная повозка 11-го авиаотряда. Механик Нелидов решил погрузить на нее свой разбитый аэроплан. Так как исковерканное шасси мешало положить «Моран» на повозку, то механик отряда и помогавшие им солдаты перевернули его вверх колесами и хотели так грузить его. Но Кованько решил ни «Моран», ни «Альбатрос» не брать, а

приказал положить на повозку двух разбившихся австрийцев. «Моран» положили на землю вверх колесами, и мы поехали в Жолкиев.

Тело Нестерова решили срочно отправить в Киев, но не находился подходящий гроб. Так как Петра Николаевича в Киеве должны были переложить в другой гроб, то временно его с трудом уложили в узкий и короткий. Для этого пришлось слегка подвернуть его голову. Это дало повод Бонч-Бруевичу в его книге «Вся власть Советам» написать, что у Нестерова «шейные позвонки ушли от страшного удара внутрь головы», чего в действительности не было.

Тело Нестерова было отправлено в Киев в сопровождении казначея 3-й авиационной роты поручика Микоса. По дороге, на одной из станций, их встретила жена Нестерова Надежда Рафаиловна. С ней в товарном вагоне был металлический гроб. Туда переложили Петра Николаевича, привезли в Киев и там похоронили в Киево-Печерской лавре, на Аскольдовой могиле.

Как же Нестеров таранил австрийский самолет?

Он промахнулся и не ударил по краю несущей плоскости, как он собирался это сделать. Удар пришелся в середине «Альбатроса», причем колеса попали под верхнюю плоскость, а винт и мотор ударили ее сверху. Удар был настолько сильным, что тонкостенный вал, на котором держался ротативный мотор «Гном», переломился. Мотор оторвался и упал отдельно.

Удар же шасси были сравнительно слабым, так как разница в скоростях самолетов была небольшая и «Моран» ударил «Альбатрос» в направлении движения. Он толкнул биплан австрийца, остановился и начал падать, а «Альбатрос» некоторое время продолжал лететь прямо.

«Моран» без мотора стал легким, как планер, и поэтому падал очень медленно.

Невольно возникает вопрос: почему же Нестеров, непревзойденный мастер полета, в этом бою нанес неверный удар?

На этот вопрос трудно ответить, он до сих пор не решен. Я думаю, что здесь сыграло роль крайнее переутомление.

Известие о таране Нестерова громким эхом отозвалось по всей нашей планете, но никто – в том числе и у нас – правильно не оценил геройский поступок Нестерова, давшего новое оружие воздушного боя отважным летчикам нашей авиации. И только через несколько месяцев, когда ротмистр Казаков 19 марта 1915 года на аэроплане «Моран-Ж» (того же типа, что был и у Нестерова) повторил таран, стали осознавать ценность подвига нашего национального героя. Казаков ударил своим шасси по краю крыла вражеского самолета, и тот рухнул камнем в немецкие окопы, а герой-летчик благополучно спланировал в наше расположение.

Следует сразу же отметить, что авиационный таран является боевым приемом только летчиков нашей, отечественной авиации. Одиночные случаи таранов в других странах – редчайшие исключения.

Вначале шли на таран, потому что на самолете не было никакого оружия, впоследствии, когда самолеты получили оружие, наши летчики все же шли на таран, когда кончились боеприпасы.

Первые советские тараны имели место в 1939 году, когда японцы напали на дружественную нам Монгольскую Народную Республику и мы пришли к ней на помощь. Тогда в боях на реке Халхин-Гол таран применили три советских летчика: Скобарихин, Машнин и Кустов.

Великая Отечественная война полностью показала значение нестеровского оружия.

Честь первого тарана в Отечественной войне, по опубликованным до сего дня данным, принадлежит младшему лейтенанту Леониду Бутелину, уничтожившему немецкий самолет в первый же предательский налет гитлеровской авиации - утром 22 июня 1941 года.

Затем тараны следуют один за другим. Достаточно указать на то, что только до 1 января 1942 года наши отважные летчики, защищая Ленинград, таранили 17 фашистских самолетов. И за тот же срок защитники Москвы таранили 23 немецких самолета. Причем Виктор Талалихин осуществил таран в ночном бою.

Появляются летчики, совершающие таран дважды. И наконец, наши летчики-герои начинают осуществлять два тарана за один бой.

Нестеровское оружие воздушного боя в определенной степени способствовало завоеванию воздуха нашими летчиками в Великой Отечественной войне.

Для царского правительства таран Нестерова прошел незаметно, но правительство Советского Союза оценило подвиг нашего национального героя и увековечило его имя, переименовав город Жолкиев, у которого произошел исторический воздушный бой, в город Нестеров.

Авторы многих статей и книг, дающих описание этого исторического боя, в большинстве случаев Нестерова не знали, писали о нем спустя 30 или 40 лет после боя, часто пользовались случайными, непроверенными свидетельствами и документами, которые не всегда точно устанавливали детали тарана. Кроме того, все эти авторы, без исключения, дополняли скудность документации фантазией.

Для установления точной картины исторического боя мы имеем следующие документы и свидетельства:

1. «Акт расследования по обстоятельствам геройской кончины начальника 11-го корпусного авиационного отряда штабс-капитана Нестерова», подписанный председателем комиссии, летчиком-наблюдателем 11-го авиаотряда Генерального штаба капитаном Лазаревым и членами комиссии, военными летчиками 11-го авиаотряда поручиком Передковым и поручиком Кованько, вступившим после смерти Нестерова во временное командование отрядом. Акт составлен 26 августа 1914 года, немедленно после боя.

2. Письмо поручика Кованько к Надежде Рафаиловне Нестеровой. Письмо написано 27 августа 1914 года, на следующий день после боя.

3. Удостоверение, выданное старшим ординатором 363-го полевого передвижного госпиталя от 31 августа 1914 года, о травматических повреждениях, полученных штабс-капитаном Нестеровым во время боя. (Смерть от удара в голову – других повреждений не обнаружено. – В. С.)

4. Моя заметка о подвиге Нестерова, опубликованная в газете «Русские ведомости» № 211 от 14 сентября 1914 года.

Заметка была передана мной 8 сентября 1914 года сотруднику «Русских ведомостей» профессору Кременецкому и помещена им в газете с его введением и заключением, но без подписи.

Указанные четыре свидетельства увидели свет непосредственно после тарана Нестерова, имеют бесспорную достоверность, дают одну и ту же картину боя и дополняют друг друга.

И все же даже эти свидетельства четырех летчиков, товарищей Нестерова, имеют существенный пробел: в них нигде не говорится об ограблении Нестерова. Произошло это потому, что начальник

разведывательного отделения армии полковник Духонин (будущий Верховный главнокомандующий) приказал нам молчать об этом происшествии, так как оно «позорит русскую армию», хотя совершенно непонятно, кому пришло бы в голову судить о целой армии по поведению двух негодяев.

Кроме того, параграф 9 акта утверждает, что «штабс-капитан Нестеров вылетел из аппарата и упал на землю отдельно от машины, метрах в 25 от нее». Но на следующий после боя день мне пришлось присутствовать при разговоре, который заставил меня усомниться в справедливости этого утверждения.

Летчик нашего отряда поручик Войткевич, прочитав копию акта, уже отосланного в штаб армии, сказал Кованько:

- Как же вы указываете, что Нестеров выпал из аэроплана? Ведь этого никто не видел. Свидетелей нет.

- Так ты же сам его видел выпавшим из машины.

- Извини, Александр Александрович, я его видел лежащим на земле недалеко от аппарата, причем он не только не разбился, но даже одежда на нем была целая, нигде не была порвана. Лицо и руки его были совершенно чистыми. Я что-то еще не видел выпавших из аппарата такими чистенькими. А как ты можешь доказать, что Нестеров выпал из аэроплана? Может, его оттуда вытащили уже на земле?

- Ты фантазируешь, этого не могло быть.

- Почему не могло быть?.. А ты представь. Идут два негодяя по дороге или сидят под деревьями у дороги и смотрят воздушный бой. И вдруг один аэроплан врезается в другой и начинает падать, а на этих двух мерзавцев неожиданно посыпались с неба: первым мотор «Гном», незамедлительно за ним австриец, а потом «Альбатрос» плюхнулся в болото, а затем, совсем рядом, упал «Моран», и в нем эти жулики видят летчика. Они бросаются к нему. Летчик без памяти, он

еще теплый. Умер летчик или живой, мародеры не знают. Они моментально вытаскивают летчика из аппарата и несут к дороге, чтобы остановить какую-нибудь повозку и отправить его в госпиталь. Но они видят, что летчик мертв. Тогда они кладут его на землю и складывают руки на груди. Один из мародеров запускает руку во внутренний карман кожаной куртки и вытаскивает бумажник, набитый деньгами. Затем они моментально снимают с ног ботинки, с головы шлем и спешно драпают, так как люди, бегущие к упавшим аэропланам, уже недалеко. Ну что? Скажешь, что не могло так быть?

- Но какие у тебя доказательства, что именно так и было?

- А какие у тебя доказательства, что это было не так?

Я слушаю Мишу Войткевича и убеждаюсь, что он прав: не надо было в акте так категорически утверждать, что Нестеров выпал из аэроплана в воздухе.

В штабе армии сразу же стало известно, что Петр Николаевич был найден без ботинок, но случай мародерства Духонин от всех скрыл. Он, очевидно, не доложил о нем даже своему прямому начальнику, генералквартирмейстеру армии Бонч-Бруевичу, и тот в своей книге «Вся власть Советам» так объясняет отсутствие ботинок: «Потом рассказывали, что штабс-капитан, услышав гул австрийского самолета, выскочил из своей палатки (которой не было: Нестеров жил в доме Розенталя. -В.С.) и, как был, в одних чулках, забрался в самолет и полетел на врага, даже не привязав себя ремнями к сиденью» (никто из нас к сиденью не привязывался. -В.С.).

Генерал-майор В.Г. Баранов Двадцатипятилетие «мертвой петли» на самолете

Двадцать пять лет тому назад, 27 августа 1913 года (10 сентября по новому стилю), русский военный летчик Петр Николаевич Нестеров совершил первый в мире «мертвую петлю», описав самолетом полный круг в вертикальной плоскости.

Сейчас, когда прошло двадцать пять лет и когда высший пилотаж, получивший огромное развитие в Великую войну, является обязательной частью обучения каждого летчика в авиационных школах, трудно даже представить, какие широкие горизонты открылись перед летчиками после совершения Нестеровым «мертвой петли». Ведь в 1913 году, хотя уже и появились фигурные полеты, как, например, крутые виражи и спирали, но в представлениях летчиков существовали еще «критические углы смерти», после перехода которых самолет не мог быть выровнен и обрекался на падение. Вот эту легенду и разрушил Нестеров, доказав своей «мертвой петлей», что опытный, нерастерявшийся летчик может выровнять самолет из любого положения, если высота будет достаточной.

Сохранилось записанное самим Нестеровым описание его «мертвой петли», оно поражает отсутствием всякой позы, всякой рисовки, поистине это скромность героя.

Французы долгое время честь совершения первой в мире «мертвой петли» приписывали их знаменитому летчику Пегу. Но Пегу сделал «мертвую петлю» неделей позже Нестерова. Правда, что он 19 августа

1913 года (1 сентября по новому стилю) на аэродроме Жювизи и Бюк, под Парижем, продемонстрировал на моноплане «Блерио-11» полет вверх колесами: он сделал пикирующий спуск, перевалил аппарат на спину и, пролетев некоторое расстояние вниз головой, снова выровнялся, описав в вертикальной плоскости букву. Свои опыты Пегу повторял много раз с полным успехом. Мысль о возможности полета вверх колесами была внушена Пегу наблюдениями за фигурами падавшего неуправляемого самолета, с которого он выпрыгнул на парашюте.

В 1912 году был случай неумышленного полета вниз головой французского летчика Обри на самолете системы «Депердюссен». Самолет был опрокинут ветром, но летчик сумел выправить аппарат.

Нестеров же сделал «мертвую петлю», то есть описал полный круг в вертикальной плоскости. Знаменитый французский летчик Пегу во время своего пребывания в Москве, в октябре 1913 года, сам лично признал за Нестеровым первенство выполнения «мертвой петли» на совместной лекции своей и Нестерова, устроенной под председательством профессора Жуковского в Москве, в Императорском техническом училище. Знаменитый русский ученый профессор Жуковский увидел своими глазами тех людей, которые сделали то, что он предсказывал в своих научных трудах в 1891 году, когда еще не существовало самих самолетов. Под гром аплодисментов Нестеров и Пегу обнялись на эстраде...

В настоящее время, после доказательств, представленных Союзом русских летчиков во Франции, Франция признала первенство Нестерова и в великолепно изданном труде Дольфус - Буше «Истуар де л'Аэронастик» на странице 265 имеются следующие строки:

«Русский военный летчик поручик Нестеров несколькими днями раньше Пегу сознательно совершил «мертвую петлю» на самолете «Ньюпор», с мотором в 70 лошадиных сил».

Да, «мертвую петлю» Нестеров сделал сознательно, и она не была случайностью. Еще в бытность в авиационной школе в Гатчине и в Варшаве в 1912 году, где обучался Нестеров и еще около 30 русских летчиков, постоянно происходили разговоры и споры о возможности совершения «мертвой петли» на аэроплане. Нестеров утверждал, что она может быть сделана и что он сделает ее, когда выйдет из школы и получит «Ньюпор-4». Сохранился и в настоящее время исторический документ - тетрадь-дневник учеников авиационной школы 1912 года, в которой часто упоминается имя Нестерова в связи с «мертвой петлей».

...Почти в течение года Нестеров теоретически и практически изучал возможности выполнения «мертвой петли», обращался к профессору Жуковскому за разъяснением некоторых сложных вопросов аэродинамики, и, когда все было продумано и взвешено, он решил ее выполнить. Накануне полета, 26 августа, Нестеров пошел к киевскому фотографу и снялся со своими двумя детьми. Ни жене, ни своим близким друзьям не сказал Нестеров, что собирается выполнить свою заветную мечту. Только некоторые летчики и механики обратили внимание, что Нестеров перед своим, ставшим знаменитым полетом очень крепко привязался к сиденью «Ньюпора» специальными ремнями.

В 1914 году, перед войной, русскими летчиками было совершено много выдающихся по тому времени полетов, но и среди них первое место принадлежит Нестерову. Замечательны были его перелеты из Киева в Гатчину (1200 километров) за 8 летных часов в течение одного дня, из Москвы в Гатчину без спуска на

одноместном «Моран-Ж» и его перелет Киев – Одесса во время сильнейшей бури, когда никто не мог и думать о полете. По тогдашнему масштабу все эти полеты были рекордными.

Все время Нестеров ищет новых путей в авиации. Прирожденным чутьем человека-птицы он чувствует много недостатков в современных самолетах, переделывает по своим соображениям самолет «Ньюпор-4» и производит целый ряд испытаний в воздухе.

Получив необходимые ему опытные данные, Нестеров мечтает уже о постройке самолета своей собственной, оригинальной конструкции и производит расчеты и схематические чертежи. Но вспыхивает война 1914 года... Много бы совершил выдающегося этот исключительной доблести человек, если бы смерть не подкосила его так безвременно и трагически. Самая гибель его была необыкновенной. Так не погиб никто ни до него, ни после него не только в среде русских летчиков, но и в мировой авиации. Только знаменитый русский истребитель ротмистр Казаков отважился на то, что погубило Нестерова, – таранить неприятельский самолет. Но к Казакову судьба была милостивее – он уцелел.

В солнечное утро 26 августа 1914 года, почти точно в годовщину «мертвой петли», над галицийским местечком Жолкиев пролетел австрийский аэроплан и, сбросив две бомбы, одну в район радиостанции, другую на аэродром, направился в юго-западном направлении, на Львов. Не теряя ни минуты времени, Нестеров вскочил в автомобиль и с поручиком Кованько, летчиком своего отряда, и начальником радиостанции 4-й искровой роты поручиком Мигулиным помчался на аэродром.

Разговор не клеился, все молчали. Только у Нестерова вырвалась фраза: «Больше над моим

аэродромом немцы не будут летать». Приехали на аэродром. Пока Нестеров расспрашивал про обстоятельства прилета австрийца, прошло минут пятнадцать. Вдали показался русский самолет, летевший с разведки. Нестеров пошел по полю к нему навстречу. «Как сейчас помню эту картину, – рассказывает капитан Мигулин, ныне находящийся в Париже, – так ярко почему-то запомнилась мне стройная фигура Нестерова на фоне поля и надвигавшихся черных туч и движущийся навстречу самолет».

Приняв доклад летчика, Нестеров заговорил с поручиком Кованько о плохой видимости из аппарата, и результатом этого разговора была дыра в обшивке сбоку сиденья летчика. Нестеров собственноручно вырезал ее ножом. Вдруг на небе показался австрийский самолет. Нестеров бросился к своему аппарату и стал пробовать рули. Поручик Кованько снял с себя револьвер и уговаривал Нестерова взять револьвер с собой. Но Нестеров не слушал, лихорадочно продолжая осмотр аппарата и торопясь подняться. Было ясно видно, что он боялся упустить австрийца, который был в полуверсте примерно и шел на очень низкой высоте. Несмотря на то что австрийский самолет был от зрителей к югу и в глаза било солнце, можно было ясно различить неприятельских летчиков. Нестеров быстро нагнал противника, держась несколько выше его. Через несколько секунд, уплывая вдаль, оба самолета скрылись за крышами домов местечка и вынырнули скоро снова... Сильное понятное волнение царило среди тех, кто был свидетелем этого зрелища... Внезапно аппараты сблизилась до соприкосновения. Верхний стремительно клюнул носом в находившийся под ним аппарат... Мгновение – и австриец стал быстро падать и исчез за местечком. Нестеров же, казалось, продолжал свой победный лёт...

«Падает!.. – вдруг вырвалось из всех уст. – Падает... Падает... Нестеров падает...»

Заломившись набок, круто падал аэроплан Нестерова и исчез из глаз.

Через несколько секунд авиационный автомобиль уже мчался по направлению места падения. Два солдата авиационного отряда стояли на подножках машины, криками и бранью очищали путь автомобилю среди бесконечных обозов, загромаждавших шоссе. Автомобиль мчался по направлению Равы-Русской.

Глаза всех жадно смотрели по сторонам. Верстах в трех от Жолкиева ехавшие увидели солдат, бежавших с шоссе в поле. И там, на болоте, окаймленном редким невысоким леском, недалеко одна от другой, стояли две группы людей, которые рассматривали что-то на земле. От первой группы отделился казачий офицер и подошел к приехавшим...

– Это ваш... Узнаете...

Узнать было невозможно... Если бы не серебряные погоны с черными орлами. При падении голова Нестерова сплющилась, и лицо было совершенно круглым. Ни капли крови не было видно ни на трупке, ни на земле... Бросались в глаза фиолетовые носки на неподвижных, застывших ногах... Сапог не было. Возле тела валялся маузер Нестерова. Сбитые противники, мертвые, лежали от Нестерова в нескольких десятках саженой. Подоспели носилки. Солдаты авиационного отряда, плача, уложили на них тело героя-командира.

Нестеров погиб, таранив неприятельский самолет... Беспримерный случай... Защищая честь и славу своей Родины, Нестеров таранил неприятеля, не имея других средств борьбы с неприятельскими летчиками.

Мысль о сбитии неприятельского самолета зародилась у Нестерова с самого начала войны, и Нестеров работал над практическим осуществлением своей мысли. Так, например, для сбития неприятельских

дирижаблей и аэростатов Нестеров приспособил на конце фюзеляжа длинный кривой нож, рядом с костью, который мог становиться в вертикальное опасное положение при помощи троса, протянутого в кабину летчика. Для сбития самолетов противника Нестеров думал приспособить особые тросы с грузом, выпускаемые с самолета при пролете над неприятельским аэропланом. Теперь эти средства могут представиться наивными и примитивными, но не надо забывать, что в те времена самолеты обладали чрезвычайно малой грузоподъемностью и, кроме того, самолет Нестерова был одноместный «Моран-Ж».

Это был первый воздушный бой не только на русском фронте, но и во всей истории человечества...

Нестеров правильно рассчитал, что его самолет после удара колесами о верхнюю плоскость неприятельского аппарата останется почти без повреждений, но не рассчитал физических сил человека. Существует предположение, что Нестеров потерял сознание от удара и в бессознательном положении выпал из своего самолета с высоты 20-30 метров.

Дорогой ценой купил великий русский летчик свою победу над врагом. Победа эта приобрела особенно жуткий, мистический смысл, когда из бумаг погибшего австрийца выяснилось, что он был лейтенантом бароном Розенталем, владельцем того самого дома, который занимал в Жолкиеве Нестеров со своими офицерами. Один из трагических непостижимых капризов судьбы...

В тот же вечер в старинном замке гетмана Жолкиевского-Собесского, куда перенесли тело Нестерова, служили первую панихиду. В конторе, где он лежал, нельзя было протолкаться. Столько народу пришло поклониться его праху и помолиться за него. Принц Петр Ольденбургский, генерал Рузский,

командующий армией, генерал Драгомиров присутствовали на этой панихиде.

На месте гибели Нестерова был поставлен простой деревянный крест. Похороны Нестерова происходили 31 августа в Киеве, они были торжественны и многолюдны. Улицы, по которым траурное шествие направлялось к Аскольдовой могиле, где было уготовлено герою место вечного упокоения, были запружены народом. Масса цветов и венков покрыли могильный его холм, в головах которого был водружен огромный белый крест из пропеллеров и горела неугасимая лампадка. Внизу креста вдова покойного сделала надпись: *«Путник, преклони колени, здесь покоится Нестеров»*.

Русские летчики с большой любовью берегли и охраняли памятник герою. В 1917 году мой помощник по 7-му авиационному дивизиону капитан Вальницкий привел в полный порядок крест и могилу Нестерова. В последний раз мне пришлось видеть могилу Нестерова в 1918 году. Крест Нестерова был весь покрыт трогательными, подчас наивными, подчас трагическими, надписями. Вот некоторые из них, списанные мною в 1918 году.

«Напрасно ты это сделал. Россия все равно погибла, а своих героев затоптала в грязь».

«Из далекой, далекой Сибири я пришел поклониться тебе. Вилли».

«Геройская память о тебе в поруганной России останется навсегда».

«Дорогой герой, апостол воздушного флота».

«Солдаты 97-го Финляндского полка преклонили головы перед могилой героя».

«Спи, товарищ. Вечный покой ты нашел в этой могиле. Счастлив, что ты не видел позорной гибели Великой России».

«Христос Воскресе».

...Теперь этой могилы не найти. Большевики уничтожили ее и сровняли с землей, как и все могилы этого древнего исторического памятника. Но если уничтожена могила Нестерова, то память о том, кто умел дерзать, о том, чьи доблестные подвиги нашли отклик в мировой душе, не изгладится в душах тех, кто умеет читать доблесть и склоняться перед героями... И когда воскреснет ныне распинаемая на Голгофе Россия, на Аскольдовой могиле будет снова поставлен памятник Нестерову. Нестеров... Помните это имя, одно из самых славных, одно из самых чистых, которые только дала нам наша Россия...

Высочайшие приказы

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОР, в 16-й день декабря 1914 года, всемилостивейше соизволил пожаловать за отличия в делах против неприятеля.

Орден Святого Великомученика и Победоносца Георгия 4-й степени: 4-го Туркестанского стрелкового полка поручику Андрею Олейнику за то, что 16, 17, 19, 24, 26, 27 и 28 августа 1914 года, сначала в окрестностях Галича, а потом у Городка, каждый раз под сильным орудийным и ружейным огнем противника, с явной опасностью для жизни, спокойно и мужественно совершал разведку расположения частей противника и каждый раз доставлял весьма ценные сведения, явно содействовавшие успеху наших боевых операций, причем 17 августа совершил два полета, 27 августа – пять и 28 августа – четыре полета, из коих первый и последний привлекли на аппарат такой напряженный и сосредоточенный огонь неприятельских батарей, что он колебался от близких разрывов шрапнелей и был пробит в двенадцати местах, но тем не менее поручик Олейник неустрашимо продолжал совершать опасную разведку.

Начальнику 11-го корпусного авиационного отряда штабс-капитану Петру Нестерову за то, что в бою 26 августа 1914 года, заметив в воздухе над городом Жолкиевом неприятельский аэроплан, производивший разведку, по личной инициативе, поднявшись на аппарате, протаранил неприятельский аэроплан, упавший с двумя летчиками около деревни Воля Высоцка, при этом сам погиб славной смертью героя.

Орден Святого Великомученика и Победоносца Георгия 4-й степени: 5-й Кубанской казачьей батарее подьесаулу Вячеславу Ткачеву за то, что 12 августа

1914 года произвел смелую и решительную воздушную разведку в районе Люблин - Бельжице - Ополе - Юзефов- Аннополь - Боров - Госцерадово - Уржендово - Красник - Люблин, проник в тыл и фланги неприятельского расположения и, несмотря на действительный огонь противника по аппарату, сопровождавший его в течение всего полета и повредивший жизненные части аппарата, с исключительной находчивостью, доблестным присутствием духа и беззаветным мужеством выполнил возложенную на него задачу по раскрытию сил и определению направления движения колонн противника, вовремя доставил добытые разведкой сведения первостепенной важности и тем способствовал принятию стратегических решений, приведших к одержанию решительного успеха над противником.

Военный летчик полковник Бордовский Первая воздушная эскадренная битва

Летом 1916 года, когда службе авиации на русском фронте стали придавать наконец заслуженно серьезное значение, когда штабы уже не могли обходиться без систематических воздушных разведок, - деятельность русской разведывательной авиации резко сократилась по причине больших потерь от истребителей противника.

Одного истребительного отряда на армию, для охранения как армии, так и ее авиации, стало недостаточно, а потому для непосредственной охраны отрядов было придано по два истребителя к каждому отряду разведки. Но и эта мера не решала задачи и наполовину... Главная причина заключалась в огромной разнице качеств самолетов наших и противника - приблизительно на год, что составляет для авиации срок убийственно большой, - не говоря уже о постоянном количественном превосходстве противника.

Много русских летчиков погибло весной и летом 1916 года в этой неравной борьбе, и все же там, где назревали операции, противнику удалось и вовсе достигать почти полного господства на более или менее продолжительное время.

Особенно резко это господство проявилось летом 1916 года на Луцком направлении, после Брусиловского наступления, где подавляющее господство противника в воздухе было уже около двух месяцев на огромном участке фронта с центром в городе Луцке, когда противник закрыл почти полностью доступ к себе, тогда

как он сам раздвинул свои полеты до линии Сарны – Ровно – Кременец. В это время только в одном Ковеле у противника было около 75 самолетов – в начале августа 1916 года, – согласно нашей воздушной фотографии.

Естественно, что главное командование было очень озабочено воздушным господством врага, так как он таким способом следил за нашим тылом и одновременно лишал наше командование необходимых сведений о жизни своего тыла. Поэтому для успешной и планомерной борьбы с авиацией врага на Луцком направлении решено было спешно создать истребительную группу из трех отрядов – в составе тридцати самолетов. Так возникла 1-я истребительная группа (1-я боевая авиационная группа), для чего было выбрано по одному из лучших отрядов с каждого из трех фронтов – от Балтийского моря до румынской границы. Это были корпусные авиационные отряды: 19-й – ротмистра Казакова, 2-й – капитана Залесского и 4-й – капитана Якобошвили, которые были в середине августа срочно вызваны в город Луцк, куда и прибыли к 18 августа. Вооружение этих отрядов состояло из двухместных самолетов, «Моран-Сольнье» по преимуществу, частью – «Спад» с наблюдателем впереди мотора, и был даже один «Депердюссен» (какая старина!). Был единственный «Ньюпор» у ротмистра Казакова, каковой самолет и мог только относительно почитаться истребителем при нашей технической бедности. Группа должна была постепенно перевооружиться в Луцке на истребитель «Ньюпор»: бебе, 10, 21 и 17.

18 августа утром, как и накануне, отряды выгружались под аккомпанемент воздушной бомбардировки Луцкого железнодорожного узла.

18-го же, около двух часов пополудни, инспектор авиации Юго-Западного фронта, военный летчик, войсковой старшина Ткачев, вошел в офицерскую

палатку 2-го корпусного авиаотряда и, поздоровавшись со всеми, обратился к командиру: «Адя (они были дружны еще до войны)! Ты назначаешься командиром (начальником) 1-й боевой авиагруппы в составе трех отрядов: твоего (2-го), 19-го и 4-го. Постепенно получишь истребительные машины - наряд уже сделан, - а теперь тебе надлежит войти в связь со штабом армии в Луцке, так как хотя группа непосредственно подчинена штабу фронта, но районом твоей группы в данное время будет эта армия. Первым делом выбери себе опытного заведующего оперативной службой, ибо роль его очень важна, и - с Богом, за дело. Отряды, их командиров ты знаешь. Работы много, так как противник обнаглел, - силы же наши и раньше были невелики, а после последних потерь и того хуже. Командование и я очень надеюсь, что группа справится с задачей. Надо прекратить налеты противника и восстановить наши разведки - ведь не только глубокой, а просто тыловой разведки здесь нет уже два месяца. Теперь же пойдём посмотрим отряды, а затем в штаб».

Началась, вернее, продолжалась обычная работа в новом месте и подготовка самолетов к бою и их ремонт. Противник же продолжал свои налеты.

Еще до получения истребительных машин группа успела проявить свою будущую мощь и свой характер: 24 августа ротмистр Казаков сбил немца. Ротмистр Казаков был душой, гордостью и славой группы, в командование коей он вступил через полгода и был ее командиром до развала армии, а затем, через Киев и Москву, пробрался в Архангельск для борьбы с красными.

28 августа был совершен первый групповой полет для разведки тылов противника в центральном участке армии. Этот полет был под личным командованием инспектора авиации Юго-Западного фронта. Аля

данного полета группа могла дать только 4 самолета, которые сопровождали трех разведчиков от двух отрядов, стоявших между Луцком и Рожище, – так была ослаблена авиация армии.

Результаты этой разведки были весьма важны. Она отметила наличие очень больших приготовлений противника: оборудование железной дороги из Владимира-Волынского к Луцку, устройство больших складов, наличие сильно развитых окопов в тылу – в частности, до 8 линий в направлении Луцк – Владимир-Волынский, а также скопление войск, в частности кавалерии, к северу от отмеченного выше особо укрепленного участка, в непосредственной близости лесов. Подобная картина тыла противника была штабу не известна, дневное же передвижение противника способствовало данной разведке, ибо враг, по видимому, отвык принимать предосторожности при дневных передвижениях, так как господство его в воздухе, как сказано выше, было и полным, и длительным. Пять немецких истребителей, поднявшись навстречу группе, в бой не вступили. Немцы были очень встревожены нашей глубокой разведкой с охранением, и их истребительная деятельность еще усилилась, налеты также продолжались.

Чтобы бомбардировать его склады и скопления войск, а также ответить на налеты, была составлена с большим трудом 6 сентября группа из 12 самолетов, совместно с разведывательными отрядами.

Едва наши самолеты приступили к бомбардировке тыла, как немецкие истребители их атаковали. Тренированным атакам противника, да еще более сильным, наши истребители противопоставляли смелость и дерзость – и счастье нам улыбнулось: нами сбит наиболее мощный боевик, «двуххвостка». Два наших самолета подошли к нему почти вплотную. На одном из них был отважный летчик поручик Лебедев,

который затем геройски погиб 13 сентября в эскадренной битве. Эта «двухвостка» загорелась в воздухе и, падая в огне и черном дыме, произвела сильное впечатление как на противника, так и на группу, вдохнув в нее уверенность в борьбе и с неравными силами. В ответ на этот полет противник предпринял 13 сентября большой налет на Луцк – эту богатую цель для бомб.

Наша передовая специальная телефонная связь была при каждой дивизии армии и пользовалась особым преимуществом: «Авиация – вне очереди», – тотчас же сообщила в центральный штаб и на аэродром, что 16–20 самолетов идут через Киселин на Луцк. В это время от группы в воздухе, на барраже, был патруль из трех самолетов, еще группа имела только 5–6 машин на аэродроме. Патруль был тотчас же ориентирован знаками о месте противника, и одновременно поднялись 4 самолета на его усиление.

Спустя приблизительно четверть часа со времени оповещения о противнике наши 7 самолетов уже встретились с его 18–20 машинами в нашем непосредственном тылу. Так завязалась первая воздушная эскадренная битва в истории России. Эта битва представляла собой изумительную картину. В объеме, казалось, одной версты носились самолеты, как листья осенью, осыпая друг друга пулеметным огнем в течение каких-нибудь трех минут. Небо, казалось, стонало, оглашаемое трескотней пулеметов, гулом моторов и свистом полета нападающих машин. Противник был сильнее, да, кроме того, наши самолеты вошли разновременно в бой, так что каждый имел против себя двух-трех немцев. Битва явно неравная, и тем не менее небо осталось за нами. Большая битва (по времени) и большая удача, и цель достигнута – противник принужден был уйти к себе.

В этой битве мы потеряли один самолет с двумя летчиками, но и сами ссадили двух немцев, кои снизились за окопами, при этом один из них перевернулся – скапотировал. С этого дня фронт окопов как бы стал и фронтом авиации. Полеты противника в наш тыл резко упали, встречая постоянно на своем пути патрули перевооружающейся группы. Когда же врагу удастся проникнуть незамеченным в наш тыл, то не всегда благополучно ему удастся вернуться к себе. Бои постоянны – то и дело противозащитная артиллерия, наша и противника, обстреливает самолеты, куда слетаются патрули для боя и выручки своих разведчиков.

Невольно напрашивается сравнение. В сущности, какая жестокая преемственность и разительная аналогия! Как и на протяжении минувшего века, Россия вела свои последние битвы не численным превосходством своих сил, а боролась по преимуществу силой порыва и духа, подчас расточая неиссякаемый запас своих материальных и духовных сил. Брала же Россия Измаил с значительно меньшим числом войск и даже без достаточной артиллерии, когда на приступ этой первоклассной крепости шли казаки (около трети осаждающих) только с холодным оружием! Севастопольская кампания отмечена явно устарелой винтовкой, а также сильно устарелым флотом. В последнюю Турецкую кампанию наша артиллерия была беднее турецкой. Недостаточность артиллерии еще более характерна и пагубна в Японскую и Великую войну, что влекло за собою тяжелые потери и совершенно изменяло обстановку борьбы. История русской авиации в последнюю войну являет собою ту же вековую печать духа и порыва, но ту же бедность, а часто просто негодность технических средств.

Как и раньше, только мужество и приверженность долгу, смелость и лихость до дерзновения отдельных

начальников и их частей вершили порой даже чудеса, а не только спасали положение, несмотря на слабость снабжения. Так было и в русской авиации в эту войну.

Наш знаменитый и несравненный, поистине легендарный А.А. Казаков, в то время ротмистр, а к концу войны полковник, только он один имел около 60 боев и встреч за два с половиной месяца после описанной битвы. Надо отдать должное справедливости – он обладал исключительной доблестью, за что – плюс к тому и личные качества прекрасного рыцаря, действительно без страха и упрека, – он пользовался неповторимой всеобщей любовью, авторитетом и глубоким уважением всей русской авиации, восхищавшейся величию его духа в соединении с простотой и скромностью. Не только русская авиация, но и противник знал его, уважал и боялся. Помимо какое чувство гордости и радости вызвал во мне один немецкий авиационный журнал за 1917 год, который мне случайно попался в Тифлисе весной 1918 года, где я дважды прочитал о подвигах ротмистра Казакова и о подвиге капитана Крутеня. Не многих судьба так оберегала, как Казакова, чем еще ярче отмечала его избранность, ибо очень часто он возвращался на самолете с пулевыми пробоинами. Когда его первый «Ньюпор», который он так трогательно любил, несмотря на наличие другого, лучшего, был отдан в ремонт, то его корпус нужно было полностью перестроить, настолько много в нем было пулевых пробоин.

Нельзя не упомянуть тут же и о другом, также исключительном и легендарном герое русской авиации – капитане Крутене, командире 1-го истребительного отряда, а затем и 2-й истребительной группы. Высокая роль 1-й истребительной группы вызвала создание еще трех таких же групп на важнейших участках фронта. Весной 1917 года 1-я группа, ротмистра Казакова, занимала фронт южнее Тарнополя и почти до

румынской границы. 2-я группа, капитана Крутеня, сформированная им весной 1917 года, занимала фронт к северу от первой и до Радзивиллова, с центром в Тарнополе. 3-я группа, капитана Аргеева, сформированная летом, занимала фронт с центром в Молодечно. 4-я группа, капитана Заметана (позже капитана Кульвинского), сформированная осенью, занимала фронт с центром в Двинске.

Надлежит совершенно особенно отметить и оценить неповторимые боевые и личные качества ротмистра Казакова и капитана Крутеня и их роль в русской авиации. Эти летчики-герои ушли в иной мир вне ратного боя. Капитан Крутень еще в конце лета 1917 года под Тарнополем, возвращаясь с фронта на аэродром без бензина, планируя, врезался в землю и разбился.

Полковник Казаков в 1919 году под Архангельском, и тоже в конце лета, когда на крутом подъеме от земли его мотор внезапно остановился, тоже врезался в землю и разбился.

Ныне, спустя более двадцати лет с начала войны, когда авиации уделяется столько внимания повсюду, подлежит особенно отметить самые яркие проявления высокого чувства доблести в исполнении долга летчиками русской *авиации*.

Военные летчики полковник Казаков и капитан Крутень представляют собою именно тот облик героев воздуха, на морали и подвигах которых должна бы возродиться русская авиация.

Генерал-майор И.К. Спатарель

Канун

В октябре 1910 года меня призвали в армию. Врач осмотрел меня, пощупал руки, ноги и крикнул: «Годен!» Я и в самом деле был крепок. Очень хотел попасть в воздухоплавательную роту. Знал: есть приказ направлять лиц, окончивших технические училища, в инженерные части. Но такие же парни, как я, ожидавшие во дворе решения своей участи, сказали, что надо дать писарю взятку. Я помнил, что отец учил честности. А большевик теперь Гриша Кузнецов не раз говорил о незамазанной чести рабочих. Да я сам уже понимал: середины нет – человек может быть чист или грязен. Взятки писарю, как, впрочем, никому за всю свою жизнь, я не дал. И был назначен в пехоту.

Красные казармы. Каменный глухой забор. Зуботычины унтеров. Зубрежка фамилий, имен, отчеств, званий и титулов всех родственников царя, их тезоименитств, то есть дней рождения, и... муштра под залихватскую и тоскливую песню: «Соловей-соловей, пташечка...» Все это угнетало и бесило.

Но однажды для знакомства с новобранцами к нам пришел командир роты капитан Иегулов. Обходя строй, он разговаривал с каждым. Наконец подошел ко мне. Я увидел невысокого худощавого офицера лет сорока пяти, в поношенном, но опрятном мундире. На смуглом лице – добрые глаза, понимающие, как трудны для солдат первые недели службы. Узнав о моем образовании и специальности, Иегулов удивился. Спросил, где бы я хотел служить. Задал даже совсем необычный для старой армии вопрос:

– О чем ты вообще мечтаешь, Спатарель?

О революции, разумеется, я не мог даже упомянуть. Но о том, что мечтаю стать летчиком, сказал.

Иегулов внимательно посмотрел на меня и что-то записал в свою книжечку.

Потянулась обычная казарменная жизнь. Я видел, что командир роты всегда вежлив с солдатами, никогда не повышает голоса, старается дать отдых на смотрах, учениях, работах. Да, конечно, он был не из богатой семьи: там вырастали совсем другие.

В конце февраля меня вызвали в канцелярию роты. Я доложил по уставу, ожидая приказания.

- Спатарель, - спросил Иегулов с улыбкой, - ты не раздумал стать летчиком?

- Никак нет! Был бы счастлив.

- Ну так вот тебе документ. Поедешь в Севастополь, в школу авиации. Будешь работать механиком, обслуживать полеты офицера нашего полка. А потом и тебя будут учить летному делу...

- Я столько об этом мечтал! Не думал, что так быстро... От всей души благодаря вас... - От радости я готов был обнять командира. Он видел это. Но, пожелав мне успеха, руку на прощание не подал. Видимо, вспомнил о своих погонах.

Нет, это не сон. Сегодня, 1 марта 1911 года, я, рядовой 52-го Виленского пехотного полка, прибыл в Севастополь, в первую русскую школу авиации, для работы механиком и обучения полетам. Мечта начинает становиться явью.

Спускаясь вниз с Исторического бульвара, вдруг вижу квадрат поля, нежно-зеленый от первого пушка травы, и на нем больших белых стрекоз с двойными крыльями. Они! Аэропланы. Я не выдерживаю и изо всех сил бегу с горы.

У одного из самолетов собралась группа людей. Подхожу ближе и вдруг различаю - это стоят офицеры.

Перехожу, как учили по уставу, на строевой шаг, останавливаюсь невдалеке от них и отдаю честь. Кто-то из офицеров взглянул на меня. Раздался смешок, я отчетливо расслышал слово «деревенщина».

Офицеры отворачиваются и снова сосредоточивают подобострастные взгляды на своем собеседнике в штатской одежде. Крепкий, широкоплечий, он в своем коричневом свитере из толстой шерсти чем-то напоминает медведя. Его открытое круглое лицо украшают короткие усики. Слышу, как он спокойно говорит офицеру в высокой каске:

- Хорошо...

Вот она, чудоптица! Аэроплан! Какой хрупкий в сравнении с могучей чугунной машиной – паровозом. Узенькие деревянные планочки стянуты стальными струнами. На металлическом подкосе впереди, слева и справа по два маленьких колесика, похожих на велосипедные. На солнце поблескивают нежные, из белого шелка крылья. Как зачарованный, любовался я аэропланом. Казалось, ничего вокруг не видел и не слышал.

- Эй, годок, чего рот разинул? – вдруг раздался рядом чей-то голос. Молодой курносый солдат, взяв меня за плечо, спокойно, но властно добавил: – Отойди! Сейчас господин Ефимов на «Фармане» в полет пойдут...

Ефимов? Король воздуха?! Миша-железнодорожник... Сердце прыгнуло в груди: неужели он?

Отскакиваю в сторону. Вижу, человек в ворсистом свитере уже подошел к самолету. Так это и есть Ефимов? Солдат в замасленной гимнастерке подлезает под деревянную ферму и становится около пропеллера. А офицер в высокой каске устроился на жердочке позади Ефимова. Михаил Никифорович повернул кепку козырьком назад. Догадываюсь, это для того, чтобы в

полете ее не сдуло ветром... Ефимов крепко обхватывает правой рукой конец торчащей перед ним тонкой и длинной губчатой палки. Значит, это рычаг управления...

Офицер в каске, сидящий сзади, заметно волнуется. Понимаю, это ученик. А Ефимов спокоен и сосредоточен. В перевернутой кепке, круглолицый, он похож на простого рабочего парня, который приступает к сложной работе.

Что-то щелкает. Солдат отскочил от пропеллера. Мотор вдруг затрещал, и лопасти пропеллера завертелись, сливаясь в сверкающий круг.

Самолет, все убыстряя бег, покатился по траве. Вот его хвостовое оперение отделилось от земли. Машина, будто выпрямляясь, круто полезла вверх и, поднявшись метров на десять, поплыла в воздухе. Летит! Летит! У меня от волнения пересохло во рту. Не могу глаз оторвать от самолета. Он плавно выписывает левый круг. Между его белоснежными крыльями ясно видны фигуры Михаила Ефимова и прильнувшего к нему ученика.

Офицеры, переговариваясь, смотрят вверх. Рядом со мной стоит тот самый курносый солдат, который держал крыло перед взлетом. Спрашиваю его:

- А что, Миша... то есть господин Ефимов, только сегодня учит?

- Вот чудак - сегодня! - снисходительно говорит солдат. - Они, братец, служат руководителем полетов. (Так тогда называли летчика-инструктора.)

С замиранием сердца я подумал: может быть, он и меня выучит.

- Гляди, садятся! - объявляет курносый.

Верно, аэроплан медленно теряет высоту. Кажется, он снижается прямо на нас. Вот уже хорошо видны лица Ефимова и офицера в каске. Коснувшись колесами земли, самолет плавно побежал и остановился.

- Ефимов опять сел прямо в точку взлета! - громко говорит один из офицеров.

- Да, поразительно! - вторит ему другой.

- Какая точность расчета!

- На то он, господа, и Ефимов-с... Другого бы не держали... Офицеры, посмеиваясь, спешат к самолету. Я было тоже решил пойти туда, чтобы лучше рассмотреть Михаила Никифоровича. Но проходящий мимо поручик с черными усиками вдруг резко останавливается и кричит:

- Ты что, болван, здесь путаешься? Вон с летного поля!

- Слушаюсь, ваше высокоблагородие! - заученно отбарабаниваю я и поворачиваюсь кругом.

Позади слышится рокот мотора. Это другой самолет готовится к взлету. Иду и думаю: «Нет! Никаким поручикам не омрачить моей радости. Я буду летчиком! И постараюсь летать так же красиво, как Михаил Ефимов. Это он, а не щеголь с черными усиками, стал первым пилотом-авиатором России. Именно он, крестьянский сын, учит их теперь летать...»

Мне посчастливилось: я попал в Севастополь на заре существования русской авиации. Именно здесь, на Куликовом поле, 9 ноября 1910 года открылась школа военных летчиков. В тот день на единственном учебном аэродроме России стояли всего три самолета. На них летали шесть первых в стране летчиков-конструкторов во главе с Михаилом Никифоровичем Ефимовым.

Сейчас мало кто знает, что развитие авиации в России началось в буквальном смысле на народные деньги. После гибели нашего морского флота под Цусимой из всех уголков страны потекли добровольные пожертвования на строительство новых кораблей. Из этих средств, по копейкам собранных в городах и селах России, 900 тысяч рублей передали на создание воздушного флота. На народные деньги и купили за

границей семь аэропланов, которые осенью 1910 года были доставлены в Петербург.

О самолетах начала века все слышали. Хочу сказать лишь несколько слов. Аппараты были деревянные, каркас крыльев обтягивался тончайшим полотном.

Никаких пилотажных приборов, в том числе компаса, высотомера, указателя скорости, еще не ставили. Летную погоду определяли по носовому платочку: держали его в руке; если он развевался, значит, сила ветра больше шести метров в секунду и летать нельзя. Крены на разворотах не должны были превышать восьми градусов. Учебный полет по кругу продолжался одну-полторы минуты и происходил на высоте 15–20 метров, чтобы в случае отказа мотора оставалась возможность спланировать.

Так было в начале 1911 года. Но подумать только, какой скачок сделала наша авиация, если уже перед Первой мировой войной Петр Николаевич Нестеров выполнил свою «мертвую петлю», если в небо уже поднялся лучший по тем временам русский четырехмоторный гигант «Илья Муромец»...

Я прибыл в школу авиации прежде всего как технический специалист. Офицер, полеты которого мне надо было обслуживать, приехал в Севастополь позже. До его появления меня послали работать в моторную мастерскую. Как жегодились здесь мои навыки слесаря, давнее умение разобраться в устройстве насоса, золотников, наладить работу парового двигателя!

Механики и мотористы, в прошлом рабочие, встретили меня как своего: я не был новичком в технике. Мне дружелюбно помогали. Я смотрел, что и как делают другие, настойчиво перенимал их опыт. Постепенно познал и все особенности работы авиационного мотора.

Большинство офицеров, учившихся летать, не желали изучать технику: ждали, когда им запустят мотор и доложат, что все исправлено. Баре хотели быть «чистыми летчиками».

И ничего удивительного тут нет. В царской России Отдел воздушного флота, руководивший созданием авиации, на три пятых состоял из высокопоставленных лиц, аристократов, ничего не смысливших в новом деле. Из таких, например, как князь Голицын, граф Стенбок-Фермор, барон Унгерн-Штернберг, егермейстер царя Шателен. Авиация стала модой, и к обучению полетам допускалась главным образом «золотая молодежь», выходцы из аристократических семей. А они почти все оказывались белоручками.

Офицеров, стремившихся по-настоящему овладеть авиационной техникой, было очень мало. Мне, например, запомнились только трое. Первым назову поручика Бориса Леонидовича Цветкова. Было ему тогда лет двадцать пять. Прекрасный летчик-инструктор, он одновременно руководил и сборкой самолетов, и ремонтом моторов.

Часто сам облетывал новые машины. Поручика Цветкова любили и уважали все солдаты-механики: он относился к ним не как офицер, а как старший товарищ. И это вызывало недоумение, даже недовольство вышестоящих начальников. Но есть логика в выборе человеком тропинок, ведущих к главной дороге жизни. Никто тогда, конечно, не предполагал, что добродушный офицер и прекрасный летчик Борис Цветков сразу после Октября станет на сторону советской власти и будет отважно сражаться за нее в годы Гражданской войны. Забегая вперед, скажу, что после разгрома Врангеля Борис Леонидович возглавил возрожденную Севастопольскую (Качинскую) авиашколу. Позднее он – первый пилот, которому

доверили доставлять в другие города матрицы газеты «Правда».

Прибывший в школу штабс-капитан Земитан, офицер, которого я должен был обслуживать как механик, не только не умел летать, но и не мог даже отличить поршень от цилиндра. Пилотировать машину его учил Михаил Никифорович Ефимов. Я обслуживал эти полеты и прекрасно помню, с какой ненасытной жадью ловил Иван Яковлевич Земитан каждое слово Ефимова. Летал он все смелее и лучше, кропотливо изучал мотор, систему управления. Каждый свободный от полетов час Иван Яковлевич проводил в мастерских.

Он дружил с Цветковым. Однажды я заметил, что они уже несколько дней подряд говорят только о пропеллерах: об их весе, окраске, наивыгоднейшей аэродинамической форме, о размере лопастей. В последующие дни Земитан стал интересоваться устройством хвостового оперения на разных самолетах. Цветков подробно отвечал на его вопросы.

Так день за днем Земитан изучал авиационную технику. Он даже помогал мне в ремонте мотора и, не смущаясь, просил меня, солдата, научить тому или иному приему работы. С каким презрительным видом проходили мимо нас офицеры! Их возмущало, что штабс-капитан якшается с солдатом и даже, как простой рабочий, держит в руках молоток!

Надо учесть, что никаких описаний конструкции самолета или наставлений по технике пилотирования тогда не было. Большинство офицеров, далеких от желания Земитана точно знать все, с чем им приходится иметь дело, летали фактически слепыми.

Нет, не случайно Земитан отличался безупречной техникой пилотирования. Одним из первых он после «Фармана» овладел полетами на «Блерио» и был оставлен в школе летчиком-инструктором.

Характерно, что Иван Яковлевич Земитан, как и Цветков, с уважением относился к механикам и мотористам, никогда не повышал голоса. Чуть ли не единственный, он обращался к рядовым только на «вы» и называл их по фамилии.

В школе учились офицеры разных частей, отличавшихся друг от друга формой одежды. Авиация еще не имела своего «внешнего вида». На аэродроме в ожидании очереди на вылет могли рядом стоять пехотинец в гимнастерке, кавалерист из столичного лейб-гвардии полка в ярком мундире и флотский офицер в традиционном темно-синем кителе, при кортике. К этой пестроте все привыкли. И все-таки однажды в субботу, когда господа офицеры отправлялись повеселиться в Севастополь, все обратили внимание на красочный вид недавно прибывшего летчика. Высокий, осанистый, с мужественным лицом, он был хорош в папаше из белого барашка, в бежевом чекмене с газырями, при кинжале в серебряных ножнах на мягком наборном пояске. Казачий офицер этот имел чин подъесаула (соответствует нынешнему званию капитана). Чувствовалась в нем не только военная щеголеватость, но и воля, и сдержанная сила.

Позднее я узнал, что это Вячеслав Ткачев, уже блестяще защитивший диплом пилота-авиатора в Одесском аэроклубе. К нам он прибыл, по-видимому, для того, чтобы вылететь на новом самолете «Ньюпор-4» и получить звание военного летчика.

Снова Ткачев привлек мое внимание, когда я готовил к вылету самолет, на котором собирались подняться Ефимов с Земитаном. Вокруг Михаила Ефимова часто толпились молодые летчики: тянуло их к коротким, скромным рассказам о международных авиационных состязаниях, к его простому и убедительному объяснению отдельных элементов

полета. В этот раз среди окруживших Ефимова я услышал обрывок разговора двоих: долговязого гвардейца-кавалериста и Ткачева.

- ...Хотите, чтобы я возился с дурно пахнущими железками? - продолжал, горячась, гвардеец. - Никогда! Офицер-авиатор не должен уподобляться грязному мастеровому... Я летчик - мое дело летать...

- Итак, - внешне любезно с досадой возражал Ткачев, - вы смеее утверждать, что теория полета ни к чему? Очень вам благодарен! Но скажите, пожалуйста, зачем же столь усердно артиллеристы штудируют баллистику? - Ткачев резко повернул голову. - А казалось бы, проще - палить по цели, и все! И наконец, ваше пренебрежение так называемыми железками - смешно... Имейте в виду, что, если во время военных действий вам почему-либо придется спуститься, вы без помощи «мастерового» не сможете даже завести мотор...

Потом я видел, как Ткачев летает. Красиво это у него получалось. С той чистотой, отшлифованностью, которая свойственна настоящему мастерству. Ни одной лишней секунды при опробовании мотора. Энергичный взлет. Четкость эволюций в воздухе. Устойчивая, уверенная посадка. Вылезет из самолета - и опять ни одного лишнего жеста или слова. Если можно так выразиться, он летал серьезно. Чувствовалась и его любовь к полетам, и спокойная уверенность в себе, свойственная людям, хорошо знающим свое дело.

Лишний раз я убедился в этом на аэродроме. В тот день на самолете Ткачева устанавливали новый пропеллер. Механик нервничал, воздушный винт почему-то плохо садился на вал мотора. Ткачев в это время, согнувшись, осматривал шасси. Но вдруг после очередной безуспешной попытки механика взглянул на него, быстро подошел, сказал холодно:

- Позволь-ка...

Взял пропеллер, широко расставив руки, и сразу, без перекоса, точно насадил его на коническую втулку вала.

В отношениях с офицерами, особенно с аристократами-белоручками, Ткачев был независим, холодно-учтив. На солдат же просто не обращал внимания, как будто их не существует. В нем чувствовалась властность. Его уважали и побаивались.

Разве я, простой солдат, мог тогда подумать, что этот человек, уверенно идущий своим путем, через несколько лет встанет в ряды тех, кто хотел смять революцию? Разве я знал, что мы встретимся с ним в небе над Перекопом как смертельные враги?

...Прошел год, как я прибыл в школу. Теперь она располагалась в Каче. Здесь, на новом просторном аэродроме, в марте 1912 года я впервые поднялся в воздух самостоятельно. Потом стал ежедневно, после офицеров, выполнять полет по большому кругу продолжительностью в пять – восемь минут.

И вот однажды, в начале мая, Земитан торжественно объявил мне:

– Завтра, Спатарель, у нас с вами экзамен. Надеюсь, что получите звание пилота-авиатора.

Вернувшись в казарму, я первым делом привел в порядок свою амуницию: тщательно выстирал и отгладил гимнастерку, до блеска надраил пуговицы и медную пряжку ремня, до глянца начистил сапоги. Солдату Архипу Котовичу, уже подготовленному мною к самостоятельной работе механика, рассказал, что надо будет делать завтра.

Долго не мог заснуть. Вспоминал отца, его измученное, покорное лицо, мать с натруженными, узловатыми руками, товарищей.

Еще раз продумал весь завтрашний полет: взлет, набор стометровой высоты, пять правых восьмерок над первой мачтой, пять левых – на второй, посадку...

Ясное утро. Архип Котович и другие солдаты закончили все приготовления к полетам. «Фарман-4» замер в ожидании. Сегодня я впервые не готовил его, а только осмотрел.

Комиссия в составе штабс-капитана Земитана, поручика Цветова и еще одного летчика (фамилию его уже не помню) заняла места за столом. Подошли, посмеиваясь, еще несколько офицеров. В стороне – группа солдат, они переживают за меня. Я замер перед столом по стойке «смирно».

Земитан встает и сухо, официально объявляет задание. Члены комиссии спрашивают, все ли мне ясно, проверен ли аппарат. Отвечаю утвердительно.

– Приступить к выполнению полета, – приказывает Земитан.

– Постойкека! – вдруг доносится голос. – Футы! Чуть не опоздал...

С изумлением вижу Ефимова. А он обращается с поклоном:

– Господа, уважаемые члены комиссии! Разрешите пожелать успеха будущему пилоту-авиатору.

Земитан смущенно кивает. Михаил Никифорович говорит медленно, прерывисто, запыхавшись от быстрой ходьбы:

– Ваня, у тебя... экзамен. А ты... ученик господина Земитана, значит, и... мой...

Я поражен: Ефимов никогда не называл меня по имени и на «ты»... Как узнал о моем экзамене? Пришел поддержать...

– В общем, коллега, от всей души желаю удачи!

Он протягивает руку. На мгновение вижу самую глубину его глаз. Остро, непередаваемо радостно чувствую в его жестах и словах родного рабочего человека.

– Ну, мне пора, – заключает Михаил Никифорович, показывая рукой в сторону стоящего неподалеку

«Блерио». – Знаю, все у тебя будет хо-ро-шо...

Он снова отдает поклон комиссии и не спеша уходит. Слышу шушуканье среди офицеров.

– Спатарель! Выполняйте полет! – приказывает Земитан.

Сажусь на переднее сиденье «Фармана». Отдаю команды на запуск. Все стараюсь делать четко. Напряжения, которое только что испытывал, как не бывало.

– Есть контакт! – кричу Котовичу, со щелканьем опуская вниз палочку медного переключателя.

Мотор заработал. Мягко вибрируя, машина ожила. Все нормально. Поднимаю левую руку. Земля внизу качнулась, побежала назад. Машину все легче подбрасывает на неровностях зеленого поля. Впереди – синяя линия горизонта, выше которой – прозрачное небо. На рычаге управления – только одна рука, моя...

Стараюсь, чтобы разбег был поефимовски коротким. Вот потряхивание машины прекратилось. Аппарат легко скользит в воздухе. Чутьочку выдерживаю машину над землей, набирая скорость. Как не раз показывал Земитан, плавно тяну ручку к себе. «Фарман» устремляется вверх.

Дух захватывает. Высота уже пятьдесят метров, сто! Мало. Решил набрать вдвое больше. Вот они, заветные двести метров. Никогда не поднимался так высоко.

Перевожу машину в левый разворот. Она послушно описывает дугу. Ровно стрекочет мотор. Прохладный ветерок освежает... Лечу!

Заканчиваю вираж, точно накладывая руль высоты (на «Фармане» он вынесен вперед) на синий уровень горизонта. Вот теперь иду по прямой.

Взглядываю на землю. Качинская долина удивительно красива в белой кипени цветущих садов.

Вот зеленый прямоугольник аэродрома с дощатыми ангарами...

Видны даже люди за маленьким, как спичечный коробок, столом. Сейчас они смотрят на меня...

Теперь начинается самое трудное: заканчивая круг, направляю «Фарман» на первую мачту. Составленная из лесин, она поднимается вверх тонким стебельком. Ее макушка уже подо мной. Ручкой и педалью наклоняю машину вправо. Вираж. Еляжу вниз. Мачта должна опять оказаться точно подо мною к концу разворота. Вот она подплывает. Все ближе! С упреждением начинаю вывод. В момент пролета над мачтой перекидываю аппарат в новый вираж, как бы вычерчивая вторую половинку цифры «8». Опять закругляю разворот над самой мачтой. Первая восьмерка выписана! Снова кладу «Фарман» на крыло. Смотрю внутрь окружности, по которой движется аппарат. Соразмеряя отклонения рулей, выдерживаю постоянный радиус вращения...

Так же выполняю пилотажные фигуры и над второй мачтой. Десять восьмерок! Под конец все делается почти механически. Кажется, что самолет сам чертит один за другим развороты. Вижу только макушку мачты и солнце над головой.

И вот перед глазами снова земля: иду на посадку. Все ближе бело-розовая дымка цветущих садов, ярче зелень травы.

На высоте двадцати метров начинаю гасить скорость. В то время сектор газа не убирался. Нажимая на головке ручки управления так называемую кнопку «тыр-тыр», прерываю контакт, заставляю мотор работать с перерывами. Одновременно плавно отдаю ручку от себя.

Земля вот она, рядом. Мягкий толчок. Пробег составляет всего каких-то двадцать метров. Мотор

отфыркивается, будто недоволен возвращением. А я радуюсь: сдан трудный экзамен!..

Подхожу к столу. Рапортую о выполнении задания. Вижу, как уходят несколько офицеров, наблюдавших за полетом.

Глаза Ивана Яковлевича Земитана улыбаются. Совсем не по-уставному он нагибается через стол и первый раз протягивает мне руку:

- Вы хорошо взлетели, Спатарель. Делали восьмерки правильно. И очень, очень точно приземлились. Поздравляю вас с отменным завершением программы полетов и присвоением почетного звания «пилот-авиатор». - Он секунду молчит и добавляет: - Желаю вам и в дальнейшем летать смело...

- Очень благодарен, ваше высокоблагородие! Спасибо за внимание ко мне. Спасибо за то, что помогли стать летчиком...

Теплые слова говорит мне и поручик Цветков. Третий член комиссии тоже вполне доволен...

Потом меня окружают солдаты. Качают, обнимают, жмут руки. Особенно счастлив мой дружок Вася Вишняков, только что начавший обучаться полетам.

Наконец все разошлись по ангарам и самолетам. Я снимаю свое лучшее обмундирование и снова надеваю рабочее. Вместе с Архипом Котовичем и еще одним солдатом закатываем «Фарман» на стоянку. Надо осмотреть его и подготовить к очередным полетам...

Офицеры, научившиеся летать в одно время со мной, получили звание военного летчика и отбыли в авиаотряды. Меня же оставили работать механиком. Правда, после сдачи экзамена мне присвоили чин младшего унтер-офицера. Даже наградили карманными серебряными часами.

Наконец в сентябре 1913 года меня назначили на должность летчика и направили в Гродненский крепостной авиаотряд. Но тут меня ожидала вторая

неприятность. На новом месте не оказалось самолетов «Ньюпор-4», на которых я летал. Просить о переводе в другой отряд я не решился: вдруг подумают, что испугался.

Для офицеров в ангарах стояли аэропланы новой конструкции – «Фарман-16». Унтер-офицер Лагерь летал на потрепанном «Фармане-7». Другой такой же аппарат предназначался для меня. Однако он недавно попал в аварию и имел жалкий вид: нижние крылья и хвостовое оперение поломаны, полотно порвано, мотор нуждается в переборке. Начавшийся при мне капитальный ремонт машины тянулся около пятнадцати дней. Командир отряда штабс-капитан Карпов и не подумал использовать это время для того, чтобы ознакомить меня с новым типом самолета – «Фарман-7». Пренебрежение к солдату-летчику было так велико, что в день моего первого вылета ни один из офицеров части не пришел на аэродром. А ведь мне, молодому летчику, предстояло впервые вылететь на незнакомом аэроплане, который только что вышел из капитального ремонта.

...«Фарман-7» пошел на взлет. Близился отрыв. Привычно подтягиваю ручку на себя. Жду – сейчас горизонт пойдет вниз. И вдруг раздался треск. Самолет бросило к земле. Последнее, что успеваю сделать инстинктивно, – выключить левой рукой зажигание.

Очнувшись, увидел: меня выбросило метров на семь вперед от скапотировавшего «Фармана». Остался жив только потому, что не был привязан. Иначе придавило бы обломками. И пробковая каска выручила: на ее лобовой части оказалась вмятина.

Комиссия установила: на разбеге подломились совсем прогнившие деревянные стойки шасси...

Да, такую «шутку» с офицером сыграть бы не посмели. Я подал рапорт о переводе в любой авиационный отряд, летающий на «Ньюпорах». О

здешних порядках и об отношении к себе писать, конечно, не стал – бесполезно. Штабс-капитан Карпов, стараясь побыстрее замять неприятный случай, содействовал моему переводу.

В январе 1914 года я прибыл в Одессу, в только что сформированный 7-й корпусной авиаотряд. Тут много летали на «Ньюпорах», хотя и без всякой программы: каждый поднимался в воздух и делал что хотел. Встретили меня хорошо: все летчики оказались знакомыми – выпускниками Качинской школы. Командовал отрядом лихой пилот, бывший кавалерист штаб-ротмистр Есипов, друг замечательного истребителя Евграфа Крутеня. Он любил полеты и на редкость хорошо относился к солдатам. Но летом 1914 года командир разбился на моих глазах. Причиной его гибели стала распространенная «офицерская болезнь» – пренебрежение техникой, стремление быть «чистым летчиком».

Помню, Есипов очень спешил с вылетом. Его машину не успели даже осмотреть, как он приказал механику Кальмановичу садиться в кабину. Запустил мотор и сразу, без всякого опробования, пошел на взлет. Мне показался странным звук мотора. Мелькнула мысль: или регулировка плохая, или мощность мала из-за неудовлетворительной подачи бензина. В этот момент «Ньюпор» перешел в набор высоты. Поднявшись метров на тридцать, он неожиданно свалился на крыло и рухнул вниз...

В то время на «Ньюпоре-4» уже стоял счетчик оборотов и масляный стаканчик оставался. Больше того, любой механик, сидя в кабине, мог на слух определить, что мотор недодает обороты. Есипов не воспользовался ни тем ни другим, а сам технику знал плохо. Вот и поплатился за это жизнью.

Через несколько дней после похорон старого командира прибыл новый – штабс-капитан Степанов.

Приняв рапорт адъютанта, он не подал команду «Вольно!». Медленно прохаживался перед нами, выхватывая хмурым взглядом то одного, то другого солдата. На его грубом, квадратном лице нервно подергивались коротко остриженные рыжеватые усики. «Нижние чины» поеживались от ледяного взгляда нового командира. Вдруг штабс-капитан как заорет, заикаясь:

- За разги-и-ильдяйство - на га-а-ауптвахту! Под суд! У ме-е-еня не разгу-у-уляешься! Как о-о-офицер армии е-е-его импера-а-аторского величества, я тре-е-ебую...

И пошло... Так с первой встречи этот недалекий офицер с характером деспота и убеждениями ярого монархиста начал давить на людей. «Пять су-у-уток ареста!», «Под ружье на д-д-два часа!», «Ли-и-ишить увольнения!» - только и слышалось на аэродроме.

Штабс-капитана Степанова я знал еще по Качинской школе. Он прибыл туда и закончил программу обучения позже меня. Выпустили его, конечно, военным летчиком, хотя по-настоящему он так и не научился летать.

Здесь, в Одессе, Степанов с первых дней показал себя с худшей стороны: что ни полет, то поломка. Летал он небрежно, неуверенно и, что самое главное, боялся самого момента приземления. Бывало, увидят мотористы, что командирский «Ньюпор» идет на посадку, и начнут подначивать механика, старшего унтер-офицера Герасимова:

- Твой опять падает - готовь инструмент...

И как правило, они не ошибались. У самой земли Степанов терял управление машиной и буквально раскладывал ее. Смотришь: то колесо сломано, то полуось шасси погнута, то плоскость треснула.

Свое зло штабс-капитан срывал на подчиненных. Особенно плохо он относился к

вольноопределяющемуся старшему мотористу Коровину, который по технической культуре, да и во всех других отношениях был на голову выше его.

Владимир Коровин – сын московского железнодорожника, погибшего при сцепке вагонов. До армии работал слесарем, электротехником, авиационным механиком. Он прекрасно знал и мотор, и планер. Будучи человеком прямым и немного резковатым, Коровин не захотел плясать под дудку самодура и тупицы. Почувствовав пренебрежение солдата, штабс-капитан бесился, но никакими наказаниями сломить волю моториста не смог. К счастью, Степанова вскоре от нас перевели.

Разразившаяся мировая война требовала все больше и больше летчиков. И когда к нам прислали разнарядку направить в Севастопольскую школу авиации нескольких мотористов, я назвал новому командиру кандидатуру Коровина. Сразу же скажу, что Владимир Иванович блестяще закончил программу обучения. В чине унтер-офицера он совершил много боевых вылетов, был награжден солдатским Георгиевским крестом всех четырех степеней и произведен в прапорщики.

...В Первой мировой войне я участвовал от августа 1914 года до Октябрьской революции.

Особенно крепко запали в память трудные полеты над Карпатами и долгое сражение за крепость Перемышль.

Мы прибыли на фронт безоружными. У офицеров оказались только шашки, а солдаты и того не имели. Лишь через три месяца летчикам выдали маузеры, с помощью которых мы должны были вести воздушные бои.

Вскоре нам объявили приказ о так называемых «залетных деньгах». Они выплачивались тем летчикам, у которых боевой налет составлял не менее шести часов

в месяц: солдатам – семьдесят пять рублей, а офицерам – двести.

Летнабами служили офицеры. Даже в воздухе летчики-солдаты были обязаны унижительно величать их «ваше высокоблагородие»...

Существовал и другой приказ: о внеочередном повышении в военном чине за длительное (не менее шестнадцати месяцев) пребывание на фронте и успешные боевые полеты. Но и он применялся фактически только к офицерам.

Лично у меня повышение далеко не пошло. За боевые отличия меня отметили солдатскими Георгиевскими крестами и произвели в прапорщики. Лишь после множества вылетов на разведку, бомбометание и воздушные бои, когда я был награжден уже шестью офицерскими орденами и имел звание военного летчика, мне дали очередной чин – подпоручика. Но и такую карьеру простому солдату удавалось сделать крайне редко. Даже мой дорогой учитель Михаил Никифорович Ефимов, который пошел на фронт добровольцем и стал полным георгиевским кавалером, дослужился только до прапорщика.

Наш 7-й корпусной авиаотряд воевал на Юго-Западном фронте. Авиацию здесь возглавлял умелый, технически грамотный летчик Вячеслав Ткачев, тот самый казачий офицер в белой папахе, о котором я уже упоминал. Но, как ни странно, именно им были в то время недовольны офицеры-монархисты типа штабс-капитана Степанова. Они говорили, что Ткачев благоволил к нижним чинам, что благодаря ему из летчиков-солдат «вылупилось» чересчур много офицеров. Помню, как-то штабс-капитан, один из тех, кто боялся летать над расположением противника, раздраженно заметил:

– Скоро какое-нибудь чумазное «благородие» из рабочих, нацепившее золотые погоны, обгонит меня в

чинах...

Господа офицеры в общем-то не ошибались: Ткачев не чинил особых препятствий в поощрении отличившихся летчиков из солдат, хотя и не питал к ним симпатии. Просто, как трезвый военачальник, он вынужден был считаться с фактами. Ведь летчики из солдат везли на себе основной груз войны. И для того чтобы они не теряли «резвости», Ткачев пользовался не только кнутом, но и пряником: старался меньше, чем на других фронтах, задерживать награждение заслуженных летчиков и присвоение им первичных офицерских званий.

Ткачев был личностью незаурядной. Сам много и хорошо летал. Благодаря боевому опыту, тактической грамотности и организаторским способностям он быстро выдвинулся.

Ученик и последователь Петра Николаевича Нестерова, выдающийся русский летчик-истребитель капитан Крутень выступил с предложением создать крупные авиационные части. В то время основной боевой единицей на фронте считался авиаотряд, располагавший пятью – семью самолетами. Ткачев поддержал инициативу Крутеня и оказал ему содействие в формировании боевой авиагруппы численностью в двадцать истребителей. Перед наступлением русских войск в июне 1917 года Ткачев решил в Тарнополе – на направлении главного удара – сколотить мощный авиационный кулак из ста боевых машин. Это небывалое по тем временам соединение предназначалось для поддержки наземных войск в районе прорыва.

Я привел этот факт только для того, чтобы показать зрелость Ткачева как авиационного руководителя. Будучи летчиком 2-й боевой авиагруппы капитана Крутеня, я собственными глазами видел все, что

происходило на аэродроме в Тарнополе, сам неоднократно летал на поддержку наступавших полков.

Правда, Ткачеву тогда удалось собрать непосредственно в Тарнополе не более сорока самолетов. Не осуществился и его план последовательных авиационных ударов.

В то лето я, рядовой летчик, разумеется, мало думал о Ткачеве, хотя он, продвигаясь по служебной лестнице, фактически возглавил всю русскую авиацию. Другой человек занимал мои мысли – наш командир Евграф Николаевич Крутень.

Аэродром Плотычи под Тарнополем. Ясный апрельский день 1917 года. На красной линии – длинная шеренга самолетов. Их несколько десятков. Нас, летчиков и летнабов, тоже необыкновенно много в строю – человек пятьдесят. Рождается чувство силы, уверенности. Теперь мы вместе будем вести воздушные бои... Вот, оказывается, что такое авиагруппа! А тот, кому обязана она своим созданием, сейчас придет знакомиться с нами.

О нем ходят легенды. Он – ученик и товарищ Петра Николаевича Нестерова, летал вместе с ним. Говорят, ему всего лет двадцать пять. Имя нашего командира Евграфа Николаевича Крутеня с уважением произносят лучшие летчики-истребители Англии и Франции. Побывав там, он поразил союзнических асов блестящим пилотажем и исключительно меткой воздушной стрельбой. Немецкие и австрийские летчики, завидев в небе его машину, шарахаются в сторону: на его счету уже около двадцати сбитых самолетов. За свои подвиги Крутень награжден высшей боевой наградой – орденом Святого Георгия и золотым георгиевским оружием. Его досрочно произвели в капитаны.

С самого начала командир формирующейся группы повел себя как-то необычно. Вместо того чтобы сразу по

прибытии официально представиться личному составу, он отправился на аэродром и в казармы. Вот уже несколько дней знакомится с состоянием отрядов. Некоторые успели его повидать. Говорят, на одном самолете он обнаружил засорение жиклера карбюратора. На другом – помог правильно пристрелять пулемет. Капитан даже беседовал с мотористами.

Эти разговоры волновали и радовали. Как и все, кто находился в строю, я с нетерпением ждал появления Крутеня.

Первое, что поразило, – командир действительно оказался очень молодым. Он выглядел чуть старше двадцати лет. Удивил и его невысокий рост. По боевым делам он представлялся мне рослым, солидным. А к строю подошел энергичный, подтянутый юноша.

Весело поздоровавшись с нами, Крутень спокойным голосом объявил о своем вступлении в должность и умолк, как бы что-то обдумывая. С лица его не сходило выражение приветливости. Но темные пронизательные глаза глядели зорко и выжидательно. Казалось, он ждет от нас ответа на какой-то вопрос. И вдруг Крутень сказал крепким баском:

– Господа летчики! Уверен, нет необходимости разъяснять вам смысл происходящего. Сильная авиагруппа истребителей – давняя мечта всех, кому приходилось встречаться в небе с обнаглевшим противником... – Он говорил не «по-начальнически», а совсем просто, как бы дружески беседуя. – Нам необходимо помнить главную задачу летчиков-истребителей – находить и уничтожать воздушного врага. Поэтому каждый из нас должен проявлять активность и высокое умение, личную храбрость и товарищескую выручку в бою. Так за дело, господа летчики! – Евграф Николаевич энергично взмахнул рукой.

Обычно начальники, обращаясь к летному составу, говорили: «Господа офицеры и нижние чины» или «Господа военные летчики и пилоты-авиаторы». Крутень назвал всех летчиками, подчеркнув войсковое равенство. И уж совсем необычным было то, что он сделал потом.

По его приказу собрались специалисты всех трех отрядов, только что объединенных в единую авиагруппу, – солдаты, мотористы, механики.

– Здравствуйте, боевые товарищи! – приветствовал их Крутень.

В ответ разнеслось необыкновенно дружное:

– Здрав... желаем...

– Кто побеждает, когда метко пущенная пулеметная очередь венчает воздушный бой? – задал вопрос молодой командир.

Солдаты, согретые тем, что к ним обратились как к людям, все же молчали, не зная, какой ответ ждет от них капитан.

Крутень сам ответил:

– Вместе с нами, летчиками, и вы побеждаете! Без вашей добросовестной работы на земле не смог бы взлететь ни один самолет. Откажи в воздухе оружие – и нет летчика-истребителя. Замокни мотор – полет прекращается... Вот почему любая воздушная победа – одновременно победа каждого из нас. Вот почему я от всей души называю вас боевыми товарищами... В связи с началом действий авиагруппы обращаюсь к вам с просьбой. И как начальник требую...

И Евграф Крутень поставил задачи отдельно перед механиками и мотористами, пулеметными мастерами и строевой командой, охранявшей самолеты.

На свою первую встречу с солдатами командир пригласил летчиков, «тех, кто пожелает», как он выразился. Видимо, хотел напомнить офицерам о необходимости нового, человеческого отношения к

подчиненным. Среди тех, кто пришел, если не изменяет память, был и прапорщик Алексей Владимирович Шиуков - в дни Гражданской войны один из руководителей Красного воздушного флота. Вместе с другими летчиками и я слушал необыкновенный для старой армии разговор командира части с нижними чинами.

Поразили меня в этом разговоре и технические знания Евграфа Николаевича Крутеня. Например, при подготовке мотора он требовал обратить особое внимание на чистоту пружинки токопередающего уголька магнето. Пулеметным мастерам он сказал:

- Если перед набивкой ленты вы не промоете патроны бензином и не вытрете насухо хотя бы один из них, именно он может вызвать перекокс, а значит, задержку в стрельбе. Нервы летчика в бою напряжены. Он думает об одном: как лучше нанести удар по врагу. А тут - на тебе - отказ оружия... Это сведет на нет всю работу ваших товарищей мотористов. Напрасным окажется весь полет. Да и летчик может погибнуть из-за этого одного патрона...

Стоит ли говорить, как слушали Крутеня солдаты. Какие чувства вызвал у них этот молодой офицер, на груди которого сверкал белой эмалью Георгиевский крест...

Жизнь в 3, 8 и нашем 7-м отрядах, сплотившихся в единую 2-ю боевую авиационную группу истребителей, преобразилась. Даже тупоголовые офицеры были вынуждены иначе относиться к солдатам. На аэродром начали прибывать новейшие «Ньюпоры». Мы приступили к переучиванию. Одновременно производились боевые вылеты.

Евграф Николаевич Крутень был душой авиагруппы. В черной кожаной куртке с бархатным воротником, он появлялся всюду. Собираются люди на боевое задание - обязательно проверит их подготовку, подскажет, как

лучше выполнить поставленную задачу. Переучивая летчиков на двухместном «Ньюпоре-10», он и сам часто летал на боевые задания. На борту его машины была нарисована голова русского витязя в боевом шлеме.

Наибольшее количество боевых вылетов и побед в воздушных боях – вот краткая аттестация командира группы. Лишь за один день – 26 мая – он сбил два самолета врага.

Мне не раз приходилось разговаривать с Крутенем, получать от него инструктаж перед вылетом на задание, слушать вместе с другими летчиками его лаконичные указания о способах атаки, о «секретах» меткой стрельбы. Но лишь после Гражданской войны я узнал, что этот блестящий летчик-истребитель и выдающийся командир был также вдумчивым теоретиком. В годы Первой мировой войны вышли в свет такие его труды, как «Создание истребительных групп в России», «Тип аппарата истребителя», «Воздушный бой», «Кричащие нужды русской авиации», «Нашествие иноплеменников». Можно смело сказать, что Евграф Николаевич Крутень заложил основы боевого применения истребительной авиации, дал ответ на многие вопросы, волновавшие летчиков. Он смело критиковал бюрократизм, неповоротливость русского военного ведомства, преклонявшегося перед иностранным. Почти полвека назад Евграф Крутень предложил истребителям действовать в бою попарно. «Пару» он считал наиболее боеспособной тактической единицей.

Евграф Николаевич был скромным человеком, вел спартанский образ жизни. Уравновешенный, спокойный, он никогда ни на кого не повышал голоса. Безмерно смелый воздушный боец, достойный ученик славного Петра Нестерова – таков Евграф Крутень. Я счастлив, что знал этого человека, выполнял задания под его командованием.

Всего два месяца жил и летал с нами Крутень – поистине настоящий витязь неба. И случайно, безвременно погиб.

С гибелью Крутенья будто что-то сломалось в авиагруппе. Затем последовал провал июньского наступления. Люди не хотели воевать.

Припадочному Керенскому не верили так же, как и свергнутому царю. Настало предгрозовое, гнетущее затишье. Потом русская армия под нажимом немцев покатила к старой границе и остановилась на том самом рубеже, с которого начинала свое первое наступление в августе 1914 года. И вот итог: три безмерно тяжелых года мы провоевали зря. Сколько своей и чужой крови пролили напрасно! Кому это нужно? Долго ли еще будет продолжаться бессмысленная бойня? Что делать дальше? Эти вопросы теперь мучительно волновали каждого.

Настала хмурая осень 1917 года. Армия разваливалась. Стихийная демобилизация захватывала все новые фронтовые части; 2-я боевая авиагруппа истребителей в бездействии стояла в городе Луцке...

Е.В. Королева

Великий князь - авиатор

У истоков отечественной авиации, среди первопроходцев Пятого океана, людей неординарных, смело идущих в неизведанное, заметно выделялся основатель первой школы военных летчиков Великий князь Александр Михайлович. Член царской фамилии, шурин императора Николая II, после революции он был предан забвению, и лишь спустя десятилетия после Великой Отечественной войны имя его стали изредка упоминать как «шефа авиации». Да и то в укоренившемся в нашем сознании представлении об особах царского дома - этаких высокомерных, тупых, недоступных для простых смертных. Между тем личность Александра Михайловича чрезвычайно интересна, в своей среде Великий князь не случайно слыл либералом, реформатором.

Родился он в 1866 году. В двадцать восемь лет женился на старшей сестре Николая II, тогда еще наследника престола, Ксении. Она была очень дружна со своим братом. Подружился с ним и ее муж.

Великий князь считал делом своей жизни способствовать усилению могущества Российской империи, опорой которой служили армия, морской флот и религия. Для себя он выбрал профессию военного моряка. В 1886-1889 годах Великий князь совершил кругосветное путешествие на корвете «Рында», а затем годичное в Индию на собственной яхте, которое описал в книге «20 000 миль на яхте «Тамара». После этих путешествий для князя началась обычная служба на флоте. Он был старшим офицером на броненосце «Адмирал Апраксин», командовал миноносцем на Балтике, на Черноморском флоте - броненосцем

«Ростислав». Позже Великого князя произвели в адмиралы и назначили младшим флагманом Черноморского флота.

Александр Михайлович ощущал необходимость проведения реформ в морском флоте, поддержал идеи известного общественного деятеля М.Л. Казн и вместе с ним выступил перед царем с критикой морского ведомства. Николай II, по обыкновению, выслушивал обе стороны, но в конечном итоге министр Чихачев был снят, а Великий князь Александр Михайлович... наказан. Он был отстранен от службы в военно-морском флоте как «возмутитель спокойствия». Его усилия оказались напрасными. М.Л. Казн вскоре умер. Надежды князя о реформаторстве морского флота рухнули. Он стал председателем совета по делам торгового мореплавания.

Здесь Александр Михайлович столкнулся с нелепостью ситуации, когда мореплавание находилось в подчинении Министерства финансов, а порты – Министерства путей сообщения. Князь возбудил вопрос о необходимости объединения этих организаций и в результате на правах министра возглавил новое учреждение – Главное управление мореплавания и портов. За три года руководства новым ведомством им было немало сделано: организованы и созданы новые мореходные училища, улучшено оборудование портов, поставлен вопрос о необходимости улучшения быта судостроителей. Но как только во главе учрежденного 19 октября 1905 года Совета министров встал граф С.Ю. Витте, Александр Михайлович тотчас подал в отставку. Витте был ярким противником Великого князя, виновником всех его неприятностей. Реформаторскую деятельность Александра Михайловича Витте называл интриганством, хотя в действительности сам являлся тонким интриганом. Великий князь предпочитал не связываться с ним. В отставке он много писал. Его

«Морская справочная книга», в которой впервые систематизированы сведения о судах флотов всего мира, мгновенно расходилась среди моряков и переиздавалась каждые два года.

После разгрома русского морского флота в войне с Японией Великий князь Александр Михайлович возглавил созданный по его инициативе Особый комитет по восстановлению морского флота на добровольные пожертвования. За несколько лет на собранные комитетом средства было построено девятнадцать крейсеров, четыре подводные лодки. В начале 1910 года, подводя итоги работы Особого комитета, у которого остались неиспользованными 880 тысяч рублей, Великий князь выступил с совершенно неожиданным предложением. Вот что сообщила об этом своим читателям петербургская газета «Биржевые ведомости»:

«Сегодня, в 8 часов вечера, состоится заседание общего собрания императорского общества судоходства для обсуждения обращения его председателя и высочайше учрежденного комитета по усилению военного флота Великого князя Александра Михайловича ко всем жертвователям на эту цель: «Не признают ли они соответствующим нуждам нашей родины использовать в настоящее время имеющиеся в распоряжении комитета суммы на создание русского воздушного флота».

Эту дату справедливо считать исторической для отечественной авиации.

Заседание происходило во дворце супруги Александра Михайловича Великой княгини Ксении Александровны. В своем выступлении тогда Великий князь утверждал: «Теперь все страны вступили в эру авиации, успехи которой почти не поддаются учету. Управляемые летательные аппараты несомненно представляют собою новое грозное оружие борьбы в

ближайшем будущем... У нас же в России авиация лишь начинает делать первые шаги. Мы должны торопиться, чтобы не оказаться еще раз уязвленными благодаря неполности нашего вооружения. В будущих войнах не может быть победы без воздушного флота».

Предложение было единодушно поддержано, и Великий князь выступил в печати с призывом к народу жертвовать на создание Добровольного воздушного флота. Для руководства новым начинанием в Особом комитете был создан Отдел воздушного флота – ОВФ.

К этому времени спортивная авиация в России с робких первых шагов сделала рывок вперед. Организованные в 1908 году аэроклубы в Одессе и Петербурге, начинавшие свою деятельность с полетов на аэростатах, занялись активной пропагандой авиации. В Одессе первыми в стране приобрели аэроплан «Буазен», сделали несколько попыток взлететь на нем, но все заканчивалось авариями.

В то же время в стране стал развиваться планеризм. Одними из первых планеристов стали одесситы – любитель вело- и мотоспорта железнодорожник Михаил Ефимов и известный спортсмен Сергей Уточкин. Вскоре Михаил Ефимов на средства банкира Ксидиаса, заключив с ним кабальный договор, поехал учиться летать во Францию в авиашколу Анри Фармана, прославленного конструктора и рекордсмена. блестяще сдав экзамены, Ефимов стал первым в России дипломированным летчиком, а затем и первым рекордсменом авиации. Он побил мировой рекорд продолжительности полета с пассажиром, ранее принадлежавший американцу Орвиллу Райту.

И вот 8 (21) марта 1910 года Михаил Никифорович Ефимов совершает в Одессе первые в России публичные полеты. Великий князь Александр Михайлович тотчас отреагировал на это событие, сообщив Одесскому аэроклубу, что «Его Величество повелеть соизволил

благодарить Ефимова и пожелать ему дальнейших успехов».

Но Великий князь думал не об индивидуальных полетах летчиков-спортсменов. Он считал основной задачей ОВФ Особого комитета – организацию кадров для воздушного флота империи.

И вот для будущей авиашколы, которую собирались открыть в Еатчине, начали оборудовать аэродром, во Франции заказали несколько аэропланов разных типов, а во французские авиашколы направили семь офицеров – будущих летчиков-инструкторов. Заодно устроили на авиационных предприятиях в Париже несколько матросов, чтобы обучить их ремонту авиационной техники.

Руководителем группы пилотов назначили капитана Мациевича. На него Великий князь возлагал большие надежды как на будущего шеф-пилота авиашколы. Александр Михайлович следил за подготовкой авиаторов, приезжал во Францию, проверял, как идут дела у его подопечных. А основания для тревоги были. Мациевич и Ульянин сетовали на неудовлетворительную постановку учебы в школе Фармана. Наплыв учеников из многих стран был велик, нехватка инструкторов и аэропланов не позволяла уделять должного внимания каждому ученику. Так что время уходило попусту.

По контракту с Фарманом в его школе обучал французских офицеров полетам Михаил Ефимов. Великий князь выразил желание познакомиться с летчиком. Авиатор ему понравился своей простотой, любовью к работе и полным отсутствием подобострастия перед высокопоставленными особами. Тогда и договорились Великий князь и внук крепостного мужика о подготовке группы русских офицеров к полетам.

Михаил Ефимов сдержал обещание. Специально он приезжал из Парижа в Мурмелон на Шалонское поле, где учил летному мастерству своих земляков. Именно тогда он вызвал с Дальнего Востока и старшего брата Владимира, моего отца, которого тоже обучил полетам. Но отцу не повезло: он простудился, заболел крупозным воспалением легких и умер на чужбине.

Михаил Ефимов решил вернуться на родину. К этому времени - началу сентября 1910 года - в Петербурге открывался Всероссийский праздник воздухоплавания. Это был уже смотр достижений отечественной авиации. В организации мероприятия принимали участие Всероссийский аэроклуб, офицерская воздухоплавательная школа и Особый комитет во главе с Великим князем Александром Михайловичем.

Обучавшиеся во Франции офицеры вернулись в Петербург летчиками. Газеты писали восторженно: «Если весной у нас было только три летуна - Ефимов, Уточкин и Попов, то теперь их уже целая плеяда!» Для участия в празднике организаторы его, конечно, пригласили и первого русского летчика. Михаил Ефимов приехал. Его встречали как европейскую знаменитость. С ним советовались. Показали специально оборудованный на Комендантском поле аэродром. С облегчением вздохнули, когда авиатор дал этому полю высокую оценку: «Аэродром не хуже европейских!»

Почти месяц столица жила авиацией, небом. Газеты то и дело сообщали: «Вчера на аэродроме и на окружающих его участках было не менее 175 тысяч зрителей!», «Собственных и наемных экипажей, автомобилей и извозчиков - свыше 12 тысяч», «Приморская железная дорога перевезла свыше 20 тысяч пассажиров»... Публика рукоплескала героям дня - авиаторам, восхищалась невиданным доселе зрелищем, когда в небе появлялись несколько аэропланов и аэростатов, величаво проплывали

дирижабли, а с воздушного шара спускался на парашюте его изобретатель Древницкий.

«Королем воздуха» пресса называла Михаила Ефимова, публиковала интервью с ним, портреты, шаржи и даже стихи:

Он простодушен, как ребенок.
Стал авиатором с пеленок.
Он ветру верен, звездам верен,
На Марс отправиться намерен...

Первый русский авиатор не гнался здесь за рекордами, завоеывая ежедневные призы, старался не выходить за рамки конкурсных условий, но брался за выполнение самых трудных заданий. Ефимов получил первый приз военного ведомства – за точность посадки на условную палубу корабля, затем – за подъем наибольшего груза. Досталась ему награда и за полеты при сильном ветре. Словом, завоевал половину всех ежедневных призов и вышел на первое место.

Восхищали зрителей, радовали сердце Великого князя Александра Михайловича и его сподвижников успехи военных летчиков, которых, в отличие от авиаторов-спортсменов, называли любителями. Они старались вовсю, преследуя свои цели. Так, инструктор аэронавтики Руднев первым пролетел над Исаакиевским собором. Матыевич-Мацеевич установил всероссийский рекорд высоты. Лейтенант Пиотровский по своей инициативе совершил перелет с пассажиром-механиком из Петербурга в Кронштадт. Военное ведомство воочию убедилось в необходимости создания военной авиации как отдельного рода войск.

Не обошлось, конечно, и без накладок. Оставалось несколько дней до конца состязаний – и тут случилась авария. Авиатор Сегно хотел воспроизвести коронный

ефимовский номер – крутое планирование с выключенным двигателем, что ему оказалось не по плечу. Аппарат рухнул, разбился в щепки, пилот получил тяжелые ранения. Уточкин зацепился своим «Фарманом» за канат змейкового аэростата и поломал самолет. К счастью, сам не пострадал. Александр Кузминский – племянник жены Льва Толстого – упал со стометровой высоты со своим «Блерио» и получил ранения. Искалечил самолет Горшков, отделавшись синяками. Надеялись, что на этом беды закончились, но вдруг катастрофа! Погиб капитан Мациевич...

В те дни и состоялся разговор Великого князя Александра Михайловича с Ефимовым. В присутствии членов ОВФ речь шла о перспективах развития авиации России. Ефимова расспрашивали, что он думает о возможностях применения авиации в боевых действиях, что делается в этом направлении во Франции, о постановке учебы там в летных школах.

Русскому летчику, обучавшему французских офицеров летному делу, испытывавшему аэропланы, заказанные военным ведомством республики фирме Анри Фармана, было что рассказать. Высказал он и свои мысли о развитии авиации в России. Но вот в конце беседы Великий князь задал авиатору неожиданный вопрос: не согласится ли он занять должность шеф-пилота авиашколы, организуемой ОВФ в Севастополе? Ефимов растерялся. Предложение было лестное, но оно в корне меняло его жизнь. Он так радовался обретенной свободе в своих действиях: собирался совершить показательные полеты в Москве, Самаре, на Дальнем Востоке. Как бы угадав мысли летчика, Александр Михайлович сказал: «Не спешите отказываться, подумайте. Вы нам нужны. Послужите отечеству!» И Ефимов согласился.

Надвигалась зима. Местные климатические условия не позволяли проводить полеты, а тут прибыли

заказанные аэропланы. Тогда Великий князь решил отказаться от строительства школы военных летчиков в Гатчине, и выбор пал на Севастополь. Здесь в составе Черноморского флота уже десятилетие дислоцировался воздухоплавательный парк. Начальником его был молодой лейтенант С.Ф. Дорожинский, который и задумал пополнить парк аэропланами. Его поддержали. Он закупил во Франции аппарат «Антуанетт», научился летать и стал, таким образом, первым в России морским дипломированным летчиком. В сентябре севастопольцы впервые наблюдали полеты в небе аэроплана, пилотируемого лейтенантом.

Дорожинский был и одним из инициаторов организации в 1909 году Севастопольского аэроклуба. Собранных для приобретения аэроплана денег аэроклубу не хватало, тогда недостающие две с половиной тысячи рублей пожертвовал Великий князь Александр Михайлович. Не случайно авиаторы избрали князя почетным председателем, а действующим – капитана 2-го ранга Кедрина.

Весть об открытии в их городе авиашколы севастопольцы встретили с великим энтузиазмом. По этому случаю они стали готовить даже издание своего «Иллюстрированного авиационного журнала», которому суждено было стать летописью первой летной школы. А школа расположилась на окраине города, на Куликовом поле, где обычно проходили занятия войсковых соединений. Место оказалось не очень удобным для аэродрома. Так что временно построили там деревянный сарай-ангар на шесть самолетов, вдоль шоссе установили огромные парусиновые ангара, приспособили ящик из-под самолета для офицерской столовой, и началась работа.

Сначала разгружали и собирали прибывшие аэропланы. Вскоре из Петербурга приехали инструкторы Зеленский и Комаров – обучать полетам на

«Антуанетт», Матыевич-Мацеевич – на «Блерио», а на «Фарманах» в помощь Ефимову командировали из офицерской воздухоплавательной школы поручика Руднева. Собирались и первые ученики – четырнадцать офицеров: девять из армии и пять с флота.

Торжественное открытие авиашколы состоялось 11 (24) ноября 1910 года. В девять часов утра курьерским поездом из Петербурга прибыл Великий князь Александр Михайлович. Сначала молебен – прямо в ангаре. Затем состоялись показательные полеты инструкторов в присутствии массы севастопольцев, собравшихся возле аэродрома. Михаил Ефимов, усадив Великого князя на свой двухместный спортивный автомобиль, подаренный ему фирмой «Пежо», повез Александра Михайловича осматривать летное поле. На следующий день, как информировал авиационный журнал, «Великий князь Александр Михайлович продолжал осматривать летное поле и председательствовать на совете школы. В честь князя у генерал-губернатора состоялся обед...». 13 ноября утром Александр Михайлович выехал в свое имение «Ай-Тодор», а 14-го отбыл в Петербург. В авиашколе начались занятия.

Великий князь был демократичен в отношениях с нижестоящими, о чем свидетельствуют рассказы современников, его письма. Ветеран морского флота П.Я. Михайлов, уроженец Севастополя, жил в детстве с родителями в одном доме с Михаилом Ефимовым. Он вспоминал: «Мои родители были на Куликовом поле на открытии летной школы в 1910 году. Михаил Ефимов тогда впервые летал над Севастополем в присутствии публики. Родители об этом событии потом долгое время делились впечатлениями. На поле приехал Великий князь Александр Михайлович в сопровождении свиты из разных важных особ и офицеров, с подобострастием теснившихся возле него. Но Великий князь прежде

всего подошел к Ефимову и поздоровался с ним. Моих родителей поразило то, как Ефимов здоровался с Великим князем – пожал ему руку как обычному знакомому. На фоне всеобщего подобострастия и заискивания перед особою царского дома эта простота и непринужденность были очень заметны».

А Великий князь – нынче можно и не лукавить! – был интеллигентным в самом высоком понимании этого слова. Вот, к примеру, его письмо сыну. Александр Михайлович пишет из Крыма 14 января 1917 года:

«Мой милый Дмитрий!.. Пожалуйста, помни, что в том положении, в которое мы поставлены от рождения, недопустима критика или насмешка над людьми, которые по своему положению не могли получить того воспитания, которое вы получили. И если на тебя находит такое настроение, при котором ты ставишь себя выше других людей, не забывай, что если бы ты был в их положении, то, может быть, вышел еще хуже. Вообще, первое правило в нашем положении быть к другим снисходительным и вежливым. И никогда ни с кем не будь груб, особенно с прислугой, которая не может ответить тебе тем же, и подумай, в какое некрасивое положение ты ставишь себя. Понимаешь ли, что я говорю? Положение, в каком мы находимся по рождению, накладывает на нас массу обязанностей по отношению к другим, и надо, чтобы люди нас уважали не за положение, а за то, что мы есть...»

На первых порах руководителям авиашколы было нелегко. Дело-то новое – опыта не было. Временно назначенный начальником школы капитан 2-го ранга Кедрин всецело полагался на шеф-пилота.

А Ефимов и его талантливые ученики уже готовили сюрприз Первому Всероссийскому воздухоплавательному съезду, открывавшемуся в Петербурге для обсуждения возникших в авиации

проблем. 16 апреля 1911 года, утром, над эскадрой боевых кораблей появилась в воздухе авиаэскадрилья из трех самолетов для участия в маневрах Черноморского флота. Это было событие! От командующего флотом в адрес начальника авиашколы пришла радиограмма: «Искренне поздравляю с блестящим маневрированием над эскадрой «Фарманов» и «Блерио». Приветственную телеграмму прислали участники съезда и Великий князь Александр Михайлович. А вскоре он и сам с членами ОВФ прибыл в школу.

Высокие гости остались довольны самостоятельными полетами учеников. Однако на заседании совета возникли дебаты о перспективах дальнейшего развития авиашколы. Ефимов стал доказывать необходимость перебазирования школы на новое место – предложил осмотреть площадку, которая, по его мнению, вполне подходила для строительства авиашколы. Речь шла о Мамашайской долине за рекой Качей. Идея была одобрена. Место как бы самой природой казалось созданным для аэродрома. И князь согласился.

– Хорошо, – сказал он, – будем ставить вопрос перед правительством. Нужны ассигнования для приобретения земли и многое другое. Вам же пока следует готовиться к участию в осенних маневрах войск.

Впервые авиация принимала тогда участие в маневрах Петербургского, Варшавского, Киевского округов, в составе самолетов, пилотируемых инструкторами и лучшими учениками Севастопольской авиашколы и авиационного отдела Гатчины. Ефимов, как писали газеты, «совершил на Гатчинском аэродроме первый в России ночной полет. Он имел на аэроплане прожектор и при полете бросал снаряды». Сам же он рассказывал репортерам: «Дадут задание определить

местоположение неприятельской дивизии – поднимаешься и летишь. Сверху видно все. Замечаешь, возвращаешься и доносишь. Маневры удались, летали днем и ночью, в безветрие и при ветре...»

Военное командование, подводя итоги маневров, констатировало: «Приходится прийти к тому заключению, что своим умением и сердечным отношением к делу летчики вполне доказали, что авиация уже вышла из области простой забавы и является в настоящее время боевым средством, могущим в умелых руках оказать неоценимые услуги».

Для первого выпуска учеников школы участие в маневрах было расценено как блестяще выдержанный экзамен на звание военного летчика. Им всем был устроен прием отдохавшим тогда в Ливадии императором.

А вот что отметил в своем докладе на торжественном собрании по случаю годовщины авиашколы ее начальник:

«Маленькая школа превратилась в полноценное учебное заведение по подготовке военных летчиков. Так недостающий школе теоретический курс открыт в сентябре при Политехническом институте в Петербурге. Количество учеников с четырнадцати увеличилось до пятидесяти. Почти столько же имеется аппаратов. Хорошо оборудованы мастерские с отличными механиками. Не могу как руководитель оценивать работу школы, но приведу слова военного министра:

«Я много слышал о школе, но то, что увидел, превзошло все мои ожидания. По справедливости, авиационная школа в Севастополе должна будет считаться родоначальницей русского воздушного флота».

Не дожидаясь строительства основного здания, которое торжественно было заложено в день второй годовщины школы, занятия стали проводить прямо на

аэродроме за речкой Качей. В честь Великого князя этот аэродром назвали Александро-Михайловским. А Севастопольская авиашкола стала именоваться Качинской.

При обсуждении отчета за два года работы школы были отмечены «всемирно известные перелеты лейтенанта Дыбовского (2235 верст) и штабс-капитана Андреади (3000 верст) из Севастополя в Петербург по неизведанной воздушной трассе с остановками в городах». Великий князь при этом заметил: «Отдавая должное отваге наших офицеров-летчиков, необходимо подчеркнуть искусство нашего низшего состава – работу нижних чинов. В школе перебивали многие иностранные агенты, и все задавали один и тот же вопрос: кто мастера? Предполагая, конечно, что таковыми в школе состоят или англичане, или французы, – не хотели верить, что мастера у нас свои – русские солдаты! Работа наших мастеров поистине изумительна».

Великий князь Александр Михайлович мог быть доволен: задуманное им дело приносило плоды. Этому способствовало и его особое положение при государе, и – главное – независимость. Находясь во главе общественной организации, санкционированной императором, Великий князь был избавлен от тенет бюрократической машины военного ведомства, мог действовать самостоятельно, что, конечно, сказалось на работе ОВФ.

Эта организация оказала солидную помощь в создании военно-воздушных сил России. Своевременно созданная, превосходно оборудованная по тем временам, летная школа всего лишь за два года сумела выпустить 116 летчиков! Не случайно и военное ведомство переменяло ориентацию с аэростатики на авиацию. Созданный при офицерской воздухоплавательной школе авиационный отдел в 1912

году был реорганизован в самостоятельную авиашколу – Гатчинскую. На ассигнования военного ведомства стали учить офицеров летать и открывшиеся гражданские авиашколы в Одесском и Всероссийском аэроклубах, при Московском обществе воздухоплавания.

Собравшийся в 1913 году в Москве Третий воздухоплавательный съезд носил явно военизированный характер. Это видно было и из содержания вступительного слова Великого князя Александра Михайловича, открывавшего съезд, и из основных докладов: «О воздухоплавании в деле государственной обороны», «Об основах организации воздушного флота». Директор Петербургского авиазавода Щетинин, известный патриотической акцией – организацией добровольческого авиаотряда в помощь Болгарии, воевавшей с Турцией за свою независимость, внес предложение об организации воздушного ополчения в России. «Задачей настоящего момента, – говорил он, – является объединение различных авиационных организаций общей национальной идеей. Идея эта – организация народного воздушного ополчения».

В принятой резолюции съезд просил Его Императорское Высочество «принять на себя почин в объединении деятельности воздухоплавательных организаций, в направлении их на путь практической работы, строго согласованной с интересами обороны государства».

Осуществить эту идею не удалось – вскоре началась война с Германией. Качинская авиашкола принялась перестраивать свою работу применительно к нуждам армии. Надо было в короткое время готовить военных летчиков. Организовали еще два учебных отделения – в Бельбеке и Симферополе. В последнем инструктором

стал работать младший из братьев Ефимовых – Тимофей. А Михаил Никифорович после гибели Петра Нестерова, таранившего австрийский самолет, ушел на фронт добровольцем.

С началом войны и Великий князь Александр Михайлович получил назначение заведовать авиацией, или, применительно к современной терминологии, командовать ВВС Западного фронта. Позже, 17 (30) декабря 1916 года, «Правительственный вестник» опубликовал именной Высочайший указ, данный Правительствующему сенату: «Нашему генерал-адъютанту, заведывающему авиацией и воздухоплаванием в Действующей армии, адмиралу, Его Императорскому Высочеству Великому князю Александру Михайловичу всемилостивейше повелеваем быть полевым генерал-инспектором военного воздушного флота при Верховном главнокомандовании с оставлением генерал-адъютантом».

После Февральской революции сменивший на этом посту Великого князя военный летчик и будущий врангелевский генерал В.М. Ткачев в своей рукописи «Крылья России» так характеризовал деятельность князя: «Часто встречаясь с фронтовыми летчиками, беседуя с начальниками авиаотрядов, Великий князь был осведомлен о боевой практике авиации, о ее нуждах. Давали известную ориентировку и статистические данные, которые велись в его канцелярии. Александр Михайлович обратился с докладной к начальнику штаба Верховного главнокомандования, в которой настаивал на необходимости предоставить права заведующим авиацией (фронтов), вывести авиацию из двойного подчинения – Главному техническому управлению и Генеральному штабу. Заменить несоответствующих начальников авиа-отрядов. Эти предложения, – подчеркивал Ткачев, – заслуживали особого внимания,

однако Великий князь с момента назначения его главой всей русской авиации на фронте допустил ряд серьезных ошибок. В его походной канцелярии не было ни одного специалиста. Окружали князя ближайšie помощники, доверенные лица, не авиаторы, а моряки».

Авиация на фронте постепенно приобретала опыт. Выявились талантливые летчики-герои. Набирали мощности авиазаводы. Появились тяжелые бомбардировщики И. Сикорского «Илья Муромец». Во второй половине 1916 года русская армия готовилась к решающему удару по противнику, сулящему долгожданную победу. Вот что пишет в своих воспоминаниях о том периоде Великий князь: «Армия была готова к наступлению, но были готовы и заговорщики: первые шли к вершине, вторые разрушали империю... Сотни самолетов, управляемых храбрыми офицерами и вооруженных новейшими пулеметами, ожидали сигнала. Летя вдоль фронта, они видели приготовления неприятеля к отступлению... Я гордился ими...» Но сигнала не было.

Великий князь поехал в Ставку. «Главкомандующий сидел бледный и тихий, – пишет Александр Михайлович. – Я докладывал ему об успехах авиации, но видел, что он хочет только, чтобы я поскорее ушел и оставил его одного с его мыслями. Когда я менял тему и пытался обсуждать политическую жизнь в стране, пустота и холодность появлялись в его глазах – выражение, которого я никогда ранее не видел на протяжении четырех десятков лет нашей дружбы. «Вы, кажется, не поддерживаете ваших друзей, Ники?» – сказал я полушутливо. «Я не верю никому больше, кроме моей жены», – ответил он ледяным тоном».

Александр Михайлович ездил к императрице, умоляя ее не вмешиваться в государственные дела, но она выслушала его холодно и неприязненно...

А в стране нарастало напряжение. Князь был уверен, что для дестабилизации нашего тыла хорошо поработала немецкая агентура, что именно она спровоцировала революцию. Спустя годы он напишет: «Германский Генеральный штаб тайно участвовал в этом. Генерал Людендорф мог бы растерять свои звезды, если бы упустил возможности, открываемые нашими внутренними затруднениями».

Февральскую революцию Александр Михайлович встретил довольно спокойно, сознавая ее неизбежность. «Я хотел быть в Киеве, поближе к фронту, – вспоминал он. – Не чувствовал никакой обиды на нацию и надеялся служить в армии. Отдав десять лет жизни развитию военной авиации, был поглощен любимой работой...» Он писал сыну 11 марта 1917 года: «Мой друг Дмитрий! Только сегодня получил твое письмо от 20 февраля, спасибо. Так было тяжело это ужасное время не быть со всеми вами. Бедная мама застряла в Петрограде. Она с братьями пережила страшное время, но Бог милостив, и все здоровы. Временное правительство находит, что Великие князья не могут при настоящих обстоятельствах оставаться на командных должностях, и я принужден был, как и другие, подать в отставку. Как вы понимаете, мне невыразимо тяжело покидать пост, на котором я состоял 31 месяц. Я так слился с авиационным делом, полюбил всех летчиков как своих родных детей, и вот как раз теперь, во время полного брожения умов, когда именно мое руководство делом столь необходимо, мне не позволяют служить. Оскорбительно и больно. Но благо Родины прежде всего, и раз из высших соображений наше присутствие в армии нежелательно, следует подчиниться, что я и делаю... Скоро приеду в «Ай-Тодор», нужно очистить верхние комнаты, попросить садовника Юсуповых посмотреть сад... Мама еще не знает, когда выедет. Нельзя достать билетов,

ведь мы теперь просто русские граждане, как все другие. Это меня радует, а вы проникнетесь этой мыслью и привыкнете смотреть на себя как на всех людей, и больше ничего.

Здесь все прошло спокойно, и революцию разыграли на двенадцать баллов. Только бы не развратили армию: освободители дисциплины не понимают, а армия может держаться только на дисциплине».

Первые недели революции, находясь в Киеве, Великий князь, его жена и императрица Мария Федоровна свободно ходили по улицам города среди ликующей толпы, не чувствуя к себе неприязни. Однако вскоре по распоряжению Временного правительства местные власти предложили княжескому семейству выехать в Крым, так как «представляет большую опасность держать врагов народа так близко к германскому фронту».

Императрица категорически отказывалась уезжать, желая разделить судьбу своих сыновей, вплоть до тюрьмы. Ее почти на руках внесли в поезд. Ехали в сопровождении вооруженных моряков и комиссара Временного правительства. Согласия между ними не было. Матросы представляли Советы и, посмеиваясь над комиссаром, не спешили выполнять его распоряжения. В своем имении «Ай-Тодор» княжеское семейство оказалось под стражей. Выходить за пределы его запрещалось.

Через много лет, находясь в эмиграции, Великий князь Александр Михайлович по-иному оценивал предвоенную обстановку в России. Осмысливая прошлое, он писал, что Первая мировая война была самоубийством европейских государств, что ее можно было избежать. России она была не нужна – велась в интересах союзников, отвлекая на себя полчища немецких войск. Князь считал, что сложившаяся в стране обстановка неуклонно вела к гибели империи.

«Первое десятилетие XX века, заполненное террором и убийствами, натянуло нервы нации, – читаем в его воспоминаниях. – Народ приветствовал приход новой эры. Лидеры побежденной революции 1905–1907 годов возвратились в покой парижских кафе, выжидая развития событий в далекой России, повторяя, что «нужно отступить, чтобы дальше прыгнуть».

Тем временем и враги, и друзья революции бросились в различные финансовые мероприятия. Появились мощные частные банки, ведущие деятели фондовой биржи уловили ситуацию и начали действовать. Скупали мелкие предприятия. Патриархальная Россия стала на зарубежный путь развития, не соответствующий ее национальному характеру. Эта быстрая «трестификация» страны, идущая далеко впереди промышленного развития, привела к горячечной спекуляции на бирже. Весной 1913 года в столице было шестьдесят тысяч маклеров обоего пола. Судьи, доктора, учителя, журналисты и офицеры стали тяготиться своей профессией. Зачем работать за копейки, когда есть возможность «сделать» пятьдесят тысяч рублей путем простого посредничества при покупке нескольких сот акций какого-нибудь «Николаев-Мариупольского металлургического общества».

Страной стала управлять тройка – Ярошинский, Баталии и Путилов. Им принадлежало все... Ставили своих директоров предприятий, давали указания на использование прибылей. Конкуренция отходила в прошлое, зарплата стала неустойчивой... Министр финансов наблюдал за деятельностью триумvirата с симпатией и восхищением, рассматривая свой пост как ступень к владению банком... Радикальные газеты, неумоимо критиковавшие правительство, хранили молчание по поводу трестов, так как наиболее влиятельные газеты принадлежали им. Флирт с

членами оппозиции, должно быть, входил в их планы... Война приближалась, но ее угроза игнорировалась... Министр обороны продиктовал издателю вечерней газеты статью, полную угроз Германии, под названием «Мы готовы!». В действительности нам не хватало не только пушек и винтовок, но и сапог и шинелей для миллиона человек, подлежащих мобилизации. Оставшиеся триста дней мира были наполнены рискованными денежными операциями, сенсационными преступлениями и самоубийствами. А страна танцевала танго...»

Впечатляющая картина, напоминающая о том, как на крутых поворотах истории нашей страны мы забываем ее уроки...

И вот несколько строк о невольном заключении Великого князя и последних его днях в России.

«Около полудня, – пишет он в воспоминаниях, – запыленный автомобиль остановился около ворот, и вооруженный гигант в форме моряка вышел из него. После коротких переговоров со стражей он с некоторой гордостью объявил: «Я имею приказ принять на себя управление этим дворцом». Я попросил его сесть. «Я знаю, – продолжал он, – вы бывший Великий князь Александр Михайлович. Вы не помните меня? Я служил в вашей авиашколе в Севастополе в 1916 году». Под моей командой было две тысячи летчиков, и я не мог помнить всех в лицо. Но это обстоятельство облегчило наше знакомство. Он объяснил, что «стратегические соображения» вынуждают наш немедленный переезд в соседнее имение «Дулбер», принадлежащее моему кузену Петру. «Что за стратегические соображения? – спросил я. – Уж не боитесь ли вы Турции?» Он улыбнулся: «Много хуже, чем это. Товарищи из Ялтинского Совета настаивают на вашей немедленной казни. Но Севастопольский Совет поручил мне защищать вас, пока мы не получим приказ Ленина. Без

сомнения, ялтинские анархисты попытаются забрать вас силой. Так что я должен быть готов к их атаке. «Дулбер» с его высокими стенами защищать легче, а «Ай-Тодор» открыт со всех сторон». Матрос достал карту, испещренную крестиками, где удобно ставить пулеметы...»

Князь иронизирует: «Никогда не думал, что прекрасная вилла «Дулбер» представляет такие преимущества в военном отношении. Благодаря крайне проницательному предвидению моего кузена Севастопольский ревком получил хорошую, укрепленную тюрьму в ноябре 1917 года».

Именно эта «тюрьма» в течение пяти месяцев оказалась спасительной для княжеского семейства. Не догадывался Великий князь, что жизнь ему спасли качинцы, первый шеф-пилот авиашколы Михаил Ефимов. Тогда комиссаром школы был ее питомец летчик Ремезюк, одессит, приятель Ефимова. К нему на Качу часто приезжали на автомобиле Зеленов и Ефимов для согласования различных вопросов. Надо сказать, что операция по спасению Великого князя была продумана тонко и сохранялась в тайне. Но главную роль по выполнению ее сыграл матрос Задорожный, остававшийся на посту до конца...

«Последний и решительный» штурм «Дулбера» ялтинцы предприняли в дни, когда в Крым входили немецкие войска. Матрос Задорожный, охранявший князя, предупредил, чтобы тот не ложился спать: он вызвал из Севастополя подмогу.

«Я задремал на стуле, – вспоминает Александр Михайлович, – проснулся от того, что Задорожный тряс меня за плечо. Широкая улыбка освещала его лицо. «Севастопольские грузовики только что въехали», – сказал он. «А как же Ялта?» – спросил я. Зазвонил телефон. Задорожный вышел. Послышался его голос: «Да, да, да. Я сделаю, как вы говорите». Затем он

появился на веранде в панике: «Ваше Императорское Высочество, немецкий генерал будет здесь через час. Ничего со мной еще не случилось, но может случиться, если вы не защитите меня. Мне удалось сохранить от вас эту тайну. Немцы заняли Киев в прошлом месяце. С тех пор двигались на Крым, проходя по 20–30 миль в сутки... Сейчас они уже в Ялте...»

Немецкий генерал прибыл точно. Когда я попросил его за матроса Задорожного, он выразил сожаление, что долгое заключение повлияло на мой ум...»

Великий князь уехал в Париж, а его семья на британском корабле в Англию. А Михаила Ефимова с приходом немцев царские офицеры бросили в тюрьму, из которой его освободила Красная армия. В июне 1919 года белогвардейцы снова наступали на Крым. Ефимов с отрядом моряков, за рулем грузовика, еле успел проскочить Перекоп. Авиатор вернулся в родную Одессу. Встретился с братом Тимофеем, больным, в подавленном настроении. А через месяц Одесса была неожиданно захвачена белогвардейским десантом. Многие советские работники не успели, не смогли выехать, и в первые же дни их расстреляли. Такая же участь постигла и первого русского летчика. Его вывезли на шлюпке на середину бухты с миноносца «Живой». Последние слова Михаила Ефимова, беспартийного большевика, были: «Я знаю, что меня ждет, но спокойно умру за народное дело!» Вскоре от голода и болезни умер его брат...

Минуют годы. В 1931 году в Париже и Нью-Йорке Александр Михайлович издаст книгу своих воспоминаний. Заканчивается она философскими рассуждениями о пройденном жизненном пути.

«Когда бы я начал жизнь заново, – пишет Великий князь, – я бы отбросил титул «его высочества» и проповедовал бы необходимость духовной революции. Такую работу я бы не смог выполнить в России: под

царем меня бы пресекли во имя Бога греческой ортодоксальной церкви, под большевиками – меня бы застрелили во имя Маркса пролетарские служители духовного порабощения. Я ни о чем не жалею. Руки моих внуков, а их у меня четверо, будут строить будущее и могут достичь лучшего мира. Я не считаю настоящий мир цивилизованным и христианским. Когда я слышу о миллионах людей, страдающих от голода во многих странах, я сознаю необходимость радикальных изменений. Судьба трех европейских империй потрясла мою веру в величие государства. Тридцать лет коммунистического эксперимента убили мои иллюзии относительно силы идей...

Когда я думаю о товарищах моей молодости, часто в мечтах вижу нас лежащими на траве в парке и говорящими о том сказочном, бесконечно чудесном будущем, маячившем где-то далеко за горизонтом...

Немного терпения, и мы достигнем его. Все зависит от нас».

Комментарии и биографические справки

«...и хотел лететь»

Одно из самых первых упоминаний о порыве русских людей в полет – кроме, конечно, сказочных маршрутов на ковре-самолете Ивана-царевича да лихих «перехватов» в ступе Бабы-яги – сохранила рукопись Даниила Заточника. Дошедшая до нас из XIII века, она рассказывает о том, как умели в старину на Руси веселиться. «Иные, вскочив на коня, скачут по ристалищу, рискуя жизнью, – пишет монастырский инок, – а иные слетают с церкви или с высокого дома на шелковых крыльях; иные же голыми бросаются в огонь, показывая крепость сердец своих...» Ничего не скажешь, чисто по-русски!..

Во многих работах, посвященных идее полета в России, упоминается «смерд Никитка, боярского сына Лупатова холоп», который в царствование Ивана Грозного якобы сделал попытку оторваться от земли – летал на деревянных крыльях в Александровской слободе. Царь будто бы осерчал такому порыву смерда и велел казнить его. Приговор был суров: «...человек не птица, крыльев не имать... Аще же приставит себе аки крылья деревянные, противу естества творит. То не божье дело, а от нечистой силы. За сие дружество с нечистою силою отрубить выдумщику голову». Голову-то у нас отрубить проще простого – дело известное. А вот по поводу полета холопа боярского сына Лупатова историки воздухоплавания отзываются весьма сдержанно. Не нашлось подтверждений достоверности такого факта.

То же специалисты относят и к рукописи Сулукадзева «О воздушном летании в России с 906 лета по Р. Х.». В ней автор утверждает, что в 1731 году в Рязани подьячий Крякутной «фурвин сделал, как мяч

большой, надул дымом поганым и вонючим, от него сделал петлю, сел в нее, и нечистая сила подняла его выше березы, а после ударила о колокольню, но он уцепился за веревку, чем звонят, и остался тако жив. Его выгнали из города, он ушел в Москву, и хотели закопать живого в землю или сжечь».

Рукопись Сулукадзева не выдержала проверки временем. Вот только то, что русские испокон веков за правдой в Москву идут да идут, – это так...

Слюдяные крылья, а затем из кожи, придуманные неизвестным изобретателем в 1695 году; крылья из мешковины и прутьев «колодника расстриги»

Федора Мелеса; работы над геликоптером Михаила Ломоносова, его объяснение задолго до опыта братьев Монгольфье свойств теплого воздуха подниматься вверх – все это еще раз подтверждает порыв талантливого русского народа к неизведанному, к летанию «совершенно подобию птице...».

В 1803 году в Россию приехал известный французский воздухоплаватель А.Ж. Гарнерен. За три месяца пребывания у русских он совершил три полета на воздушном шаре. Первых два – в Петербурге, причем первый подъем был «в присутствии императорской фамилии и великого стечения зрителей». Во втором подъеме с французским воздухоплавателем в воздух поднялся русский генерал Сергей Лаврентьевич Львов. А третий полет состоялся 20 сентября в Москве. Обо всем этом в том же 1803 году в Москве вышла книга «Подробности трех воздушных путешествий, предпринятых г. Гарнереном в России».

Гарнерену, видно, понравилась Россия. Еще бы, у нас умеют встречать чужеземцев. На следующий год знаменитость снова прикатила со своими шарами, опять цирк без сетки показывал. Подъемы его были чисто развлекательными. И как уж там вышло, один Господь

знает, но в этом, втором заезде покатал француз в своей корзинке русскую барышню Тушенинову.

В Европе представительницы прекрасного пола увлеклись воздухоплаванием, как только шары-монгольфьеры начали летать. Г-жа Тибль стала первой дамой, совершившей полет из Лиона. В 1785 году близ Парижа в воздух поднялись г-жа Хингс и г-жа Люзарин, за ними – в Лондоне сестры Симонэ. Три года спустя, 27 июня 1788 года, в Меце под руководством Бланшара поднимается г-жа Тюрмесманс. Ее примеру последовала графиня де Шазо – в Любеке.

«Перечисленных полетов женщин, – пишет французский хроникер, – было, однако, недостаточно, чтобы убедить общественное мнение, что для женщины нет ничего неприличного в совершении свободного полета. Это пришлось испытать на себе Эрнестине Генри. Эта очаровательная особа собиралась вместе со знаменитым Гарнереном совершить свободный полет 19 апреля 1798 года. Но в дело вмешалась полиция, желая «предупредить скандал». Запрещение летать мотивировалось главным образом тем, что «зрелище двух человек разного пола, поднимающихся на шаре, безобразно и безнравственно». Вся эта история произвела большой переполох. Гарнерен защищался в печати, говоря, что молодая девушка сама желает совершить свободный полет и только власть или насилие могут воспрепятствовать ей в этом.

Не рассчитывая найти сочувствие в обществе и желая снять с себя всякую ответственность, полиция решила испросить по этому вопросу мнения Академии наук. Ученые люди оказались на высоте своего положения и заявили, что «нет никакого основания опасаться за нежные органы молодой девушки»!

А в России барышня Тушенинова слетала с тем же французом – и без Академии наук обошлось.

На воздушных шарах также поднимались: герцогиня Аостская, принцесса Тереза Баварская, принцесса Аделаида Саксен-Альтенбургская, принцесса Александра Шаумбург-Липпе, герцогиня Мальборо.

Первой же воздухоплавательницей в России по праву следует считать г-жу Ильинскую. В августе 1828 года она самостоятельно поднялась на монгольфьере, о чем и сообщил «Московский вестник». Воздушное путешествие, как подчеркивал репортер, «совершенно было простою, необразованною русскою мещанкою, живущей в Пресненской части, в самом бедном положении. В шаре, начиненном не газом, а простым дымом от аржаной соломы, она поднялась более чем на 800 сажень, и с высоты приветствовала зрителей ракетами».

С научными целями первый полет воздушного шара Российская академия наук организовала летом 1804 года. По приглашению академии в Россию прибыл известный бельгийский воздухоплаватель Робертсон и после тщательных приготовлений 30 июня 1804 года поднялся для проведения опытов с молодым русским академиком Яковом Дмитриевичем Захаровым. В воздухе на высоте свыше 2000 метров воздухоплаватели пролетели около 60 километров. За 3,5 часа Захарову удалось сделать многое. Он взял пробы воздуха на разных высотах, провел замеры давления, температуры, с помощью специального зрительного стекла установил видимость отдельных предметов на земле, провел опыты со звуковыми сигналами. Это было особенно интересно. Выяснилось, что если подать сигнал в рупор, то эхо возвращается и даже вызывает колебания воздушного шара. Стало быть, легко определить таким образом высоту полета – измерив время между подачей звукового сигнала и слышимостью эха.

Через год в Москве состоялись первые полеты на воздушном шаре русского воздухоплавателя. 24 сентября на монгольфьере поднялся штабс-лекарь Кашинский. «Первый сей опыт русского воздухоплавателя, – писал он, – многих стоит трудов и издержек, а потому льстит себе надеждою, что знатные и просвещенные патриоты, покровительствующие иностранцам в сем искусстве, благоволят предпочесть соотчича и ободрят его своим присутствием».

Полет состоялся. Потом был еще один – 1 октября 1805 года. Заметим, к слову, обращение нашего первого воздухоплавателя оставило след в сердцах русских людей. Воздушный флот России, прославивший ее делами и подвигами своих верных сынов, был создан на добровольные пожертвования народа...

После первых полетов на сферических аэростатах, наполненных нагретым воздухом или водородом, у нас появились проекты управляемых аэростатов. Над ними работали русские изобретатели А. Снегирев, И. Архангельский, Д. Черносвитов, Л. Лазов, полевой инженер штабс-капитан Третесский, капитан 1-го ранга Н. Соковнин.

Полковник К. Константинов в 1853 году опубликовал в «Артиллерийском журнале» статью «Устройство, приготовление и употребление военных воздушных шаров», где он высказывает мысль, что «изготовление шаров для бомбардирования не представляет никакого затруднения». Начиналась Крымская война, и воздухоплаватель И. Мацнев действительно сделал приготовления для уничтожения кораблей противника. Он уже провел в Петергофе предварительные полеты, но император Николай I признал бомбардировку английского флота таким образом «не рыцарским способом ведения войны» и... войну проиграл.

Но с изобретением аэростатов их все-таки стали применять. «Для успеха в современной войне

недостаточна уже одна тайна суворовских побед», – в октябре 1869 года писал генерал-майор Краевский начальнику Главного штаба русской армии. В декабре того же года, в соответствии с решением Военно-учебного комитета, был образован первый в России официальный орган по военному воздухоплаванию – «Комиссия для обсуждения вопросов применения воздухоплавания к военным целям». А 1 августа 1870 года Академия наук установила день рождения военного воздухоплавания. В этот день в Усть-Ижорском саперном лагере, неподалеку от Петербурга, успешно закончилось испытание первого военного привязного аэростата.

В 1885 году, на бывшем артиллерийском полигоне у Волковой деревни, на окраине Петербурга, разместилась впервые созданная в России команда военных воздухоплавателей, которая через пять лет была преобразована в учебный воздухоплавательный парк.

Эта школа стала центром русского воздухоплавания, и с 1885 по 1890 год русские воздухоплаватели совершили 35 полетов на сферических шарах.

В развитии воздухоплавания в России сказали свое слово выдающиеся русские ученые Д.И. Менделеев, К.Э. Циолковский, Н.Е. Жуковский, С.А. Чаплыгин, М.А. Рыкачев. Дмитрий Иванович Менделеев многие годы занимался вопросами воздухоплавания. Еще в 1875 году он выдвинул идею аэростата с герметичной гондолой для исследования высотных слоев атмосферы. 27 декабря 1879 года русский ученый выступил на собрании Русского физикохимического общества с сообщением «О сопротивлении жидкостей», а в апреле 1880-го вышел его классический труд «О сопротивлении жидкостей и о воздухоплавании».

1887 год. Русское техническое общество по воздухоплаванию обратилось к Менделееву с просьбой принять 7 августа участие в наблюдении солнечного затмения с аэростата. 53-летний ученый с большой охотой отозвался на это предложение.

Дмитрий Иванович еще раньше, изучая работы английского физика Глешера, поднимавшегося на воздушном шаре, писал: «Меня так заняла гордая мысль подняться выше знаменитого англичанина и постичь закон наслоения воздуха при нормальном стечении атмосферы, что временно я оставил все другие занятия и стал изучать аэростатику».

В Клин, где должен состояться полет, из Петербурга был направлен воздушный шар «Русский» под командованием опытного аэронавта поручика А.М. Кованько.

И вот дождливый день 6 августа. В битком набитых поездах, уходивших из Москвы, трудно было найти место. Все спешили в Клин – посмотреть на полет воздушного шара. И.Е. Репин, узнав о предстоящем полете, специально приехал с этюдником запечатлеть это мероприятие...

Позже на вопрос, как он решился на столь рискованный полет, Менделеев отвечал: «Внутренне я уже раньше решил, что, если двоим нельзя лететь, я полечу один. Немалую роль в моем решении играло также то соображение, что о нас, профессорах, и вообще ученых, обыкновенно думают повсюду, что мы говорим, советуем, но практическим делом владеть не умеем. Мне хотелось продемонстрировать, что это мнение несправедливо в отношении к естествоиспытателям».

Весть о необычайно смелом полете русского профессора вскоре распространилась по всему миру. За проявленное мужество при полете для наблюдения солнечного затмения Французская академия метеорологического воздухоплавания присудила Д. И.

Менделееву диплом, украшенный девизом братьев
Монгольфье: «Так идут к звездам».

Люди-птицы

Историю авиации мы должны начинать по крайней мере от конца XV столетия, то есть от Леонардо да Винчи. Опыты и попытки механического полета были сделаны еще задолго до него, но он первый отнесся к задаче вполне научно и обосновал свои проекты.

Четыре столетия упорного труда прошло с того времени без всяких видимых результатов. Сплошная цепь увлечений и разочарований, научных трудов и ни на чем не основанных фантазий. Человечество успело за это время приобрести паровую машину, железные дороги, пароходы, электротехника создала совершенно неожиданные чудеса, а авиационные аппараты по-прежнему оставались заветной мечтой.

И вдруг, совершенно неожиданно, пришло известие, что в Америке братья Райт совершают полеты. Это было в 1903 году.

Братья Уилбер и Орвилл Райт, владельцы велосипедной фабрики в Дантоне (Огайо), заинтересовались вопросами воздухоплавания в 1896 году, когда американские газеты принесли известие об опытах Лилиенталя и его гибели. Они изучили всю доступную им литературу по воздухоплаванию и особенно усердно занимались вопросом полета птиц. Придя к заключению, что метод Лилиенталя является самым правильным, они решили повторить его опыты в значительно большем масштабе. Действительно, Лилиенталь за пять лет своей деятельности продержался в воздухе в общей сложности всего пять часов.

В 1900 году братья Райт обратились к Чэнюту с просьбой дать им указания и помочь организовать опыты. По указанию Географического общества было

избрано наиболее подходящее место – дюны Китти-Хаук в Северной Каролине, где ветры отличаются весьма большим постоянством. Благодаря полному отсутствию леса и даже кустов там нет опасности возникновения неправильных воздушных течений.

...Первый полет аэроплана Райтов был совершен 17 декабря 1903 года. Вес аппарата равнялся 335 килограммам; размеры поддерживающих поверхностей равнялись: размах – 12,25 метра, длина 2,12 метра, площадь – 48 квадратных метров. Двигатель весил вместе с радиатором 62,7 килограмма. Несмотря на довольно сильный ветер, опыты прошли весьма удачно. Четыре раза аппарат поднимался на воздух; в последний раз он продержался в воздухе 59 секунд, пролетел против ветра расстояние 260 метров, причем вследствие неудачного маневра при спуске потерпел небольшую аварию.

За 1904 год братья Райт совершили 105 полетов. Они уже совершенно свободно владели своим аппаратом – делали замкнутый путь, описывали восьмерки и неоднократно летали над головами немногих зрителей.

С конца 1908 года история авиации вступает в новый период. В то время как в Европе были сделаны лишь небольшие попытки и сравнительно ничтожные полеты, во Францию прибыл Уилбер Райт – американский летающий человек – и первым же своим полетом показал, что аэроплан способен совершать путешествия, о которых французские изобретатели еще и не думали мечтать. С этого момента начинается лихорадочная деятельность как конструкторов аэропланов, так и самих авиаторов. И действительно, полгода спустя французы нагнали американцев.

У нас в России в области конструкции аэропланов также не было достигнуто к 1908 году никаких практических результатов. Причиной тому – просто

низкий уровень развития техники. Что же касается научного интереса к авиации, то он был уже давно весьма велик.

Так, в 1841 году изобретателем из Курска А. Снегиревым было высказано предложение для решения проблемы полета использовать принцип планирования. Планирующий полет птиц в 1846 году изучал другой русский изобретатель, Н. Соковнин, в будущем автор проекта аэростата с реактивным двигателем.

Но вот середина 1860-х годов. Быстрое развитие техники в условиях зарождения капитализма в России позволяет приступить к разработке идеи летательного аппарата тяжелее воздуха. И первый технический проект самолета представлен артиллерийским офицером Н.А. Телешовым. В 1864 году проект Телешова на многоместный самолет с паровым двигателем был запатентован за рубежом. Затем еще один интересный проект представил русский изобретатель - проект самолета с реактивным двигателем и треугольным крылом малого удлинения. Несмотря на практическую невыполнимость предложений русского артиллериста, проекты его представляли весьма совершенные для того времени схемы самолета и двигателя - прообразы грядущих сверхзвуковых машин.

1 мая 1871 года. Опубликован труд М.А. Рыкачева «Первые опыты над подъемной силой винта, вращаемого в воздухе». В сентябре 1874 года выходит статья «К вопросу о воздухоплавании». Автор ее - симферопольский врач Н.А. Арендт. В статье делается попытка объяснить механику машущего и парящего полета птиц, предлагается конструкция планера.

Октябрь 1876 года отмечен опытами А.Ф. Можайского с летающими моделями самолета. А первый в России самолет - триплан с паровой машиной в 50 лошадиных сил и двумя винтами - начал строить в

Москве князь С. Микунин. Это было в 1877 году. Не завершив постройки самолета, князь увлекся орнитоптерами.

Но вот 3 ноября 1881 года А.Ф. Можайскому выдан первый в России патент на проект летательного аппарата – моноплана с тремя винтами и приводом от двух паровых машин. Летом следующего года А.Ф. Можайский начал постройку самолета с паровыми двигателями, сборку которого завершил в июне 1883 года. Попытка летных испытаний аппарата состоялась в июле 1885 года. На взлете первый русский самолет потерпел аварию. «При пробе аэроплан приподнялся, но сейчас же упал крылом набок, потеряв равновесие», – свидетельствуют современники Александра Федоровича Можайского (Записки по авиации 1911–1912 гг. СПб., с. 46. Лекции, читанные полковником В.Ф. Найденовым в офицерской воздухоплавательной школе).

Крупным событием среди первых проектов самолетов следует считать научно обоснованный проект самолета К.Э. Циолковского. Это был свободнонесущий моноплан с двигателем внутреннего сгорания. По расчету взлетный вес самолета составлял 450 килограммов, основным материалом его конструкции предусматривался алюминий. Проект был интересен и рядом других обоснований ученого.

Несколько цифр, с какими Россия вступила в новое столетие. Показателем экономического роста можно считать строительство железных дорог. А длина железнодорожной сети с 24 229 верст в 1890 году протянулась до 33 736 верст в 1900 году (одна верста равняется 1,067 километра).

Рост железных дорог, производство машин вызвали быстрое развитие металлургической, металлообрабатывающей, каменноугольной промышленности. Так, если в 1867 году в России

выплавлялось 17 028 000 пудов чугуна, то в 1902 году – 158 618 000 пудов. Добыча угля увеличилась с 26 700 000 до 1 005 000 000 пудов. В речных бассейнах России в 1860 году насчитывалось 399 пароходов, а в 1895-м их стало 2539.

Если по вкладам в государственные сберегательные кассы судить о росте благосостояния населения, то картина выглядела следующим образом: в 1894 году открытых счетов в России было 1 664 000, вкладов в рублях – 330 330 000; в 1900 году, соответственно, 3 551 000 счетов и 661 900 000 вкладов.

Техническая революция, внедрение передовой техники в народное хозяйство позволили наконец авиации из области опытов и проектов перейти к практике. Русские отправляются во Францию обучаться полетам и, быстро усвоив это искусство, успешно состязаются в рядах лучших авиаторов Европы.

...Весна 1910 года. С 25 апреля по 2 мая в Петербурге состоялась первая неделя авиации. Эти состязания познакомили сотни тысяч петербуржцев и приезжих с летающими людьми. Среди них были бельгиец Христиансон, французы – Эдмонд, Моран, баронесса де Ларош, немец Винцирс и русский летчик Н.Е. Попов.

Наиболее красивые и смелые полеты показали Попов и Моран. После конца состязаний Попов остался в России – его пригласили в качестве инструктора в школу военных авиаторов. К сожалению, ему не пришлось долго летать. 21 мая при спуске после полета аэроплан Попова наткнулся на холм, опрокинулся и придавил авиатора мотором. Повреждения, полученные летчиком, оказались хотя и не смертельными, но летать Попову больше не пришлось.

После Петербургской недели авиации полеты были совершены во многих больших городах России. Постепенно число русских авиаторов, как

профессионалов, так и военных, возрастало, и как-то совершенно незаметно русское общество начало привыкать к виду летающих людей.

Количество строившихся в России летательных аппаратов к этому времени, в общем, было весьма велико, но, к сожалению, почти ни один из этих аппаратов не оказался способным к полету. Самолеты Татаринова, Сверчкова, менее известные аппараты фон Радена, Демкина, капитана Стасенко, Уфимцева и других – все были хотя и оригинальными, но, в общем, неудачными конструкциями. Наиболее удачным был аэроплан инженера Я. Геккеля. А летом 1910 года в воздух поднялись аппараты киевских студентов Сикорского и Былинкина.

Почти неожиданно блестящие результаты дал организованный в сентябре Петербургским аэроклубом Всероссийский праздник воздухоплавания. В этих состязаниях приняло участие одиннадцать летчиков – пять профессиональных авиаторов и шесть военных авиаторов-любителей. Впервые в воздух вместе с «Фарманами» и «Блерио» поднялся русский аппарат «Россия». Большинство призов из пяти профессионалов было завоевано летчиком Ефимовым.

Однако особенное впечатление произвели полеты не профессионалов, а военных авиаторов, не участвовавших до того ни в состязаниях, ни в публичных полетах. Удивительно уверенные, красивые и смелые полеты были показаны ими. Более всех отличился поручик Руднев, который и по продолжительности полетов, и по высоте опередил как любителей, так и профессионалов. Он совершил полет над центром Петербурга. Летчик Пиотровский произвел сенсацию полетом с пассажиром в Кронштадт.

Но первое публичное выступление русских военных авиаторов омрачилось катастрофой – гибелью талантливого инженера Льва Макаровича Мациевича.

24 сентября 1910 года во время полета на высоте 385 метров, как впоследствии было установлено, лопнула одна из стальных проволок и запуталась за винт. Аппарат опрокинулся, и летчик выпал из него...

На похоронах Л.М. Мациевича присутствовали сотни тысяч народа. Русское общество в те дни показало, как высоко ценит оно бескорыстные подвиги покорителей неба. Гибель капитана Мациевича была одной из неизбежных жертв, которых требует судьба как бы в уплату за всякую новую победу человеческой мысли.

Столыпин Петр Аркадьевич (1862-1911) - русский государственный деятель. Из старинного дворянского рода.

Приняв из рук императора Николая II власть в тяжелое для России время революционной смуты, сорокалетний министр внутренних дел Петр Аркадьевич Столыпин сразу же обратил на себя внимание своей непоколебимой волей, твердостью, просвещенностью и несравненными организаторскими талантами. В 1907 году П.А. Столыпин был назначен главою правительства.

На этом посту он начал подлинное оздоровление государственного аппарата и замечательную земельную реформу, спасшую Россию на годы, предшествовавшие Великой войне, от революционных бурь.

Лучше всего Столыпина характеризуют его выступления в Государственной думе. Приведем некоторые из них.

6 марта 1907 года:

«Правительство во всех своих действиях, во всех своих заявлениях Государственной думе будет держаться исключительно строгой законности. Правительству желательно было бы изыскать ту почву,

на которой возможна совместная работа, найти тот язык, который был бы одинаково нам понятен.

Я отдаю себе отчет, что таким языком не может быть язык ненависти и злобы. Я им пользоваться не буду...

За наши действия в эту историческую минуту, действия, которые должны вести не ко взаимной борьбе, а ко благу нашей родины, мы точно так же, как и все, дадим ответ перед историей. Я убежден, что та часть Государственной думы, которая желает работать, которая желает вести народ к просвещению, желает разрешить земельные нужды крестьян, сумеет провести тут свои взгляды, хотя бы они были противоположны взглядам правительства. Я скажу даже более, я скажу, что правительство будет приветствовать всякое открытое разоблачение какого-либо неустройства, каких-либо злоупотреблений.

В тех странах, где еще не выработано определенных правовых норм, центр тяжести, центр власти лежит не в установлениях, а в людях. Людям, господа, свойственно и ошибаться, и увлекаться, и злоупотребления будут разоблачаемы, пусть они будут судимы и осуждаемы. Но иначе должно правительство относиться к нападкам, ведущим к созданию настроения, в атмосфере которого должно готовиться открытое выступление; эти нападки рассчитаны на то, чтобы вызвать у правительства, у власти паралич и воли, и мысли. Все они сводятся к двум словам, обращенным к власти: «Руки вверх». На эти два слова, господа, правительство с полным спокойствием, с сознанием своей правоты может ответить только двумя словами: «Не запугаете».

10 мая 1907 года:

«Правительство желает поднять крестьянское земледелие, оно желает видеть крестьянина богатым, достаточным, так как, где достаток, там, конечно, и

просвещение, там и настоящая свобода... Но для этого необходимо дать возможность способному, трудолюбивому крестьянину, то есть соли земли русской, освободиться от тех тисков, в которых он в настоящих условиях находится. Надо дать ему возможность укрепить за собою плоды трудов своих и предоставить их ему в неотъемлемую собственность...

Противникам государственности хотелось бы избрать путь радикализма, путь освобождения от исторического прошлого России, освобождения от ее культурных традиций.

Вам нужны великие потрясения, нам нужна Великая Россия».

Подвергавшийся атакам слева и интригам справа, П.А. Столыпин вел тем не менее государственный корабль твердой рукой. Его не пугали покушения на его жизнь, непрерывные угрозы террористов, - он не был и не хотел быть придворным льстецом и бездушным бюрократом. Выйдя из служилого класса, воспитанный в деревне, он тонко ощущал все недостатки нашего дореформенного крестьянского быта. Он понимал, что главная опора России и монархии в крестьянстве. И делу крестьянской реформы он посвятил все свои силы и временно победил зло и зловещую подрывную работу разрушителей русской государственности.

«Пока я у власти, я сделаю все, что в силах человеческих, чтобы не допустить Россию до войны, пока не осуществлена целиком программа, дающая ей внутреннее оздоровление...» - говорил Столыпин.

Это оздоровление пошло гигантскими шагами. К 1914 году, по мысли Столыпина, должна была быть закончена вся основная часть его замечательной реформы. Под его влиянием Государственная дума начинала превращаться из революционной говорильни в трезвый парламент. С волей и гениальными

способностями Столыпина начинали считаться все государственные политические партии, и не только они. Вся Европа признала творческое начало в его политике. Вильгельм II говорил о нем как о выдающемся министре и понимал, что борьба со страной, им руководимой, не так проста...

1 сентября 1911 года (по старому стилю) выстрел провокатора Богрова прервал жизнь Петра Аркадьевича Столыпина, выдающегося государственного деятеля Российской империи.

Георгий Шавельский родился 6 января 1871 года в селе Дубокрай Витебской губернии, в семье дьячка, который тяжким крестьянским трудом добывал кусок хлеба для своей многочисленной семьи. Начальное образование будущий протопресвитер получил в духовном училище, а затем первым окончил курс Духовной семинарии. Впереди открывалась перспектива высшего образования в духовной академии. Но о. Георгий предпочел посвятить себя служению простому народу и в 1891 году был назначен псаломщиком очень бедного прихода Витебской губернии. Здесь одновременно он стал и учителем в сельской школе...

Когда вспыхнула Русско-японская война, о. Георгий вызвался поехать на фронт и получил назначение в армию сначала полковым священником, затем дивизионным благочинным, под конец главным священником Маньчжурской армии. За свои выдающиеся организаторские способности и исключительную доблесть (с риском для жизни он посещал передовые позиции, где однажды подвергся тяжелой контузии) о. Георгий был возведен в сан протоиерея и награжден орденами Святого Георгия и Святого Владимира с мечами.

В 1911 году о. Георгий был назначен протопресвитером военного и морского духовенства

Российской империи.

Воспоминания Шавельского относятся главным образом к трем годам Первой мировой войны, к его пребыванию в Ставке Верховного главнокомандующего.

В 1917 году Всероссийский съезд духовенства избрал о. Георгия своим пожизненным протопресвитером. После Гражданской войны он переехал в Болгарию. Здесь о. Георгий сначала стал рядовым священником, но его выдающиеся способности и яркий проповеднический талант были вскоре оценены как болгарскими церковными властями, так и местным университетом. Вскоре о. Георгий был привлечен к педагогической работе как профессор богословского факультета Софийского университета. Одновременно он состоял законоучителем и директором русской гимназии.

«Добровольческое дело 1917-1920 годов, может быть, когда-нибудь будет признано недоразумением: своя, мол, своих не познаша. Может быть, Добровольческая армия принесла не только пользу, но и вред России. Может быть, скажут иные, без обильно пролитой в Гражданской войне русской крови скорее возродилась бы Россия, - пишет в своих воспоминаниях последний протопресвитер русской армии и флота о. Георгий Шавельский. - Но в оправдание Добровольческой армии надо сказать, что она явилась благородным и самоотверженным протестом, в первую очередь, против измены большевиками обету верности России союзу с ее западными соратниками в смертельной борьбе с общим врагом, а одновременно и протестом против тех крайностей, с какими выступила в октябре 1917 года новая большевистская власть: объявлением религии опиумом для народа, отрицанием частной собственности и свободы труда, жестоким подавлением всех прочих свобод и прав населения и полным пренебрежением к человеческой личности.

Эти черты, отличавшие группу фанатиков, обманом и насилием захвативших государственную власть, сочетаясь с их безудержной демагогией, натравливанием одних слоев народа против других и открытой проповедью Гражданской войны, вырастали в зловещую картину, грозившую России если не полной гибелью, то, во всяком случае, бесконечными страданиями и морем неповинной крови. На борьбу с этой угрозой выступили лучшие сыны России, беззаветно ей преданные патриоты, – ее овеянные славой военные вожди и наиболее идейные из ее государственных и общественных деятелей. На их призыв стали стекаться добровольцы...

Ими, их жертвенностью и подвигом были тогда спасены душа и честь России, разделившейся в ту пору на два лагеря, между которыми оставалось не разрушенным только одно звено: и те и другие были русские люди».

Выдающиеся организаторские способности, педагогический талант, независимость суждений, верность своим убеждениям сочетались в о. Георгии с удивительной скромностью в личной жизни и привычках. Эта скромность особенно бросалась в глаза при сравнении с широтой его помощи ближним и дальним. Эти качества о. Георгия Шавельского послужили источником легенды, которая еще при его жизни стала складываться вокруг его имени.

Полет о. Георгия, который состоялся 24 сентября 1911 года, тоже не прошел незамеченным. Как писал протопресвитер, «недешево обошелся мне». Весть о нем донеслась до Петербурга и вызвала массу разговоров. «Началась настоящая травля меня, в которой приняли участие некоторые газеты, как «Колокол», и очень сановные лица, – вспоминает о. Георгий. – В академии Генерального штаба профессора разделились: большинство было за меня, меньшинство

против. В 1915 году во время одного из завтраков в царском поезде я рассказал государю этот эпизод, не скрыв и того, как меня травили. «Я не слышал об этом, но и не похвалил бы вас», – сказал государь. «Почему?» – спросил я. «Да есть такие вещи, которые просто не идут к лицу. Представьте, что, например, я полетел бы на аэроплане». – «Это другое дело, ваше величество. Вам не подобает летать потому, что летающий подвергает свою жизнь опасности. А если бы я разбился, вы назначили бы другого протопресвитера, этим и был бы ликвидирован инцидент», – ответил я. На этом прекратился наш разговор».

Николай Иудович – генерал Иванов, тогда командующий войсками Киевского военного округа.

Зверева Лидия Виссарионовна (1890-1916) – первая русская летчица. Родилась в семье генерала, героя Балканской войны. Летать начала в авиационной школе первого российского товарищества воздухоплавания «Гамаюн». 22 августа 1911 года сдала экзамен на звание пилота-авиатора и получила диплом № 31. В апреле 1913 года вместе с мужем, летчиком С.С. Слюсаренко, открывает предприятие – школу пилотов и авиационных мастерских. Летали с учениками и испытывали самолеты на поле завода «Мотор», под Ригой. Военное ведомство заказывало у Зверевой боевые «Фарманы-16» и учебные «Фарманы-4».

С началом Первой мировой войны мастерские Слюсаренко и Зверевой были перебазированы в Петроград и действовали как небольшой завод. До мая 1916-го «Авиационная фабрика Слюсаренко», как называли супруги свое предприятие, выпустила для фронта около восьмидесяти боевых машин – «Фарманов» и «Моранов». 15 мая 1916 года Лидии Виссарионовны не стало, она скончалась от тифа. Похоронили первую русскую летчицу в Александро-Невской лавре.

Славороссов Харитон Никанорович (1886–1941). Как и М.Н. Ефимов, Харитон Семенович (настоящая фамилия летчика) начинал на одесском велотреке. Потом работал механиком в авиашколе варшавского общества «Авиата», сдал экзамен на пилота и 27 августа 1911 года получил диплом № 41 Всероссийского аэроклуба. Под Мокотовом был как-то случай: на «Блерио» кто-то пролетел под мостом через Вислу. Как выяснилось, это был Харитон. «Первый в мире трюк подобного рода», – вспоминал он потом и признавался, что заплатил за эту русскую удачу приличный штраф.

Харитон Славороссов участвует во многих публичных полетах, в авиационных состязаниях. Весной 1912 года в Вене он занимает третье место и получает приглашение работать в Италии на фирме «Капрони». Несколько рекордов, победа в перелете Милан – Рим – имя русского летчика гремит – оправдал он свой псевдоним! Но в одном из полетов на конкурсе аэропланов в Турине его машина загорелась. Пассажир, летевший с ним, сгорел, а Харитон Славороссов выжил, пролежав в госпитале шесть месяцев.

Казалось, летной карьере конец. Но летчика поддержали французские авиаторы Пегу, Легалье, Гарро. Жюль Ведрин помог с устройством на работу, и Славороссов снова начал летать. Когда началась война, он добровольцем сражается в рядах французской армии, в 1-м авиационном полку.

В октябре 1914 года в одном из боевых вылетов был ранен и оказался с самолетом на нейтральной полосе французский летчик сенатор Реймон. Харитон Славороссов бесстрашно приземлился рядом с самолетом боевого товарища, перенес его на свой аппарат и взлетел под огнем противника. Командующий армией наградил русского летчика высшей боевой наградой – Военной медалью.

В 1915 году Славороссов в России, готовит самолеты для фронта на заводе В.А. Лебедева в Петрограде, восстанавливает аэроклубовскую школу пилотов. С приходом к власти большевиков уезжает с семьей в Сибирь, к родственникам жены. Больше не летал.

Уточкин Сергей Исаевич (1876–1916). Родился в семье купца первой гильдии в Одессе. Рано лишился родителей. В гимназические годы увлекся спортом, стал прекрасным конькобежцем, яхтсменом, затем профессиональным велосипедистом и мотогонщиком. Летал на аэроклубовских аэростатах. После Ефимова овладел полетами на планере. Во Франции видел полеты на аэроплане Райта и решил стать авиатором. В 1909 году, потерпев неудачу со строительством своего аэроплана, купил вместе с компаньонами «Фарман-4», на котором летал в Одессе М.Н. Ефимов. Научился летать самостоятельно. По ходатайству Одесского аэроклуба получил диплом пилота-авиатора № 5 от Всероссийского аэроклуба (решение совета аэроклуба от 13 декабря 1910 года). Совершал показательные полеты во многих городах России, где жители впервые видели летающий аэроплан. Получил от Киевского общества воздухоплавания медаль за пропаганду авиации. Принимал участие в полетах на Всероссийском празднике воздухоплавания. Осенью 1910 года построил собственный самолет и летал на нем не только в России, но и за границей. В перелете Петербург – Москва в 1911 году потерпел аварию в Крестах, под Новгородом, и долго болел.

С началом Первой мировой войны Уточкина направили в автомобильно-авиационную дружину под Петроградом, присвоив чин прапорщика. В одном из полетов он простудился и заболел воспалением легких. 13 января 1916 года Уточкин умер. Похоронен на Никольском кладбище в Петрограде, недалеко от могилы Л.М. Мациевича.

Шарль де Ламбер родился на острове Мадейра. Отец его по политическим мотивам принял российское подданство и некоторое время находился на русской службе в Париже. Это обстоятельство дало повод Всероссийскому аэроклубу начать список русских авиаторов с де Ламбера. Несостоятельность такого «шага» аэроклуба стала вскоре очевидной. Е. Вейгелин, составитель аэроклубовских ежегодников со списками пилотов, в своем «Авиационновоз-духоплавательном словаре», изданном в 1925 году, называет де Ламбера «французским спортсменом, много работавшим по воздухоплаванию». Де Ламбер в 1893 году был пилотом при испытании аэроплана английского предпринимателя Х. Максима. Трехъярусный гигант самолет не взлетел. В 1908 году стал одним из первых учеников братьев Райт. 18 октября 1909 года на биплане «Райт» с аэродрома в Жювизи полетел в Париж и через 30 минут на высоте 400 метров пролетел над Эйфелевой башней, вызвав бурю восторга впервые увидевших аэроплан над городом. Был шеф-пилотом авиашколы Райтов.

Кованько Александр Матвеевич (1856–1919) родился в Петербурге в семье горного инженера. После прохождения курса гимназии закончил Николаевское военно-инженерное училище по первому разряду в 1878 году, произведен в подпоручики и отправлен на русско-турецкий фронт. После войны служил в саперных частях. В 1884 году по приказу военного министра Ванновского была создана комиссия по применению воздухоплавания в войсках, делопроизводителем которой назначили Кованько. Через год по его инициативе была создана первая в России «кадровая команда военных аэронавтов», командиром которой и стал энергичный, технически образованный, владеющий несколькими иностранными языками поручик Кованько. С этого времени началась его практическая

деятельность в воздухоплавании. 16 октября 1885 года он совершил в Петербурге полет на воздушном шаре - в течение пяти часов. В 1886-м с привязного аэростата впервые произвел фотографирование местности. В 1890 году команда военных аэронавтов была реорганизована в учебный воздухоплавательный парк, который вскоре превратился в военно-учебный и научно-исследовательский воздухоплавательный центр России, возглавляемый Кованько. Он был участником и представителем России на всех международных воздухоплавательных съездах и выставках вплоть до 1914 года. Награждался неоднократно высшими наградами в Париже и США. В Русско-японскую войну Кованько командовал воздухоплавательным батальоном, а после войны в армии были созданы специальные воздухоплавательные подразделения. В 1906 году Кованько был награжден золотым георгиевским оружием «За храбрость» и произведен первым из русских аэронавтов в генерал-майоры. В 1910 году учебный воздухоплавательный парк был реорганизован в Офицерскую воздухоплавательную школу, в которой был создан авиационный отдел. Два сына и зять Кованько закончили авиационный отдел школы и стали военными летчиками. Умер Кованько в Одессе в 1919 году. На бывшем здании Офицерской воздухоплавательной школы в Ленинграде установлена мемориальная доска.

Лебедев Владимир Александрович (1881-1947) родился в Петербурге. Спортсмен, инженер, конструктор, предприниматель. В 1909 году построил планер и первым в Петербурге летал на нем. Проявил инициативу по сбору средств на покупку для аэроклуба аппарата «Райт». Ездил за ним на фирму «Ариэль», где некоторое время работал механиком. Став очевидцем катастрофы и гибели авиатора, отказался от «Райта» и перешел в школу Фармана. В аэроклуб привез

«Фарман-4», стал первым шеф-пилотом аэроклубовской авиашколы. 15 мая 1911 года Лебедев совершил рекордный полет на «Фармане» с четырьмя пассажирами. Наряду с этим занялся коммерцией. В 1912 году организовал мастерскую по ремонту самолетов и изготовлению авиационной техники – винтов, отдельных узлов. Затем Лебедев арендовал участок земли вблизи Комендантского аэродрома, построил завод и начал производство летательных аппаратов по лицензиям. В войну, получив трофейный немецкий разведчик «Альбатрос», скопировал его, внес некоторые изменения в конструкцию и выпустил машину под названием «Лебедь». На заводе строились и опытные экземпляры самолетов отечественных конструкторов. В 1920 году Лебедев эмигрировал в Сербию и был там представителем французских фирм по продаже моторов «Гном» и «Рон». В 1926 году переехал в Париж. За заслуги перед французской авиацией пожалован титулом кавалера Почетного легиона.

Руднев Евгений Владимирович (1886–1946) – один из первых военных летчиков. Родился в семье военного в Полоцкой области. Закончил кадетский корпус, Николаевское военно-инженерное училище. В 1907 году был направлен во Владивостокскую крепостную роту, а в 1908-м – в Учебный воздухоплавательный парк, где успешно закончил офицерское отделение и остался инструктором. Первые уроки пилотирования самолетом получил у Попова на «Райте». Установил первые российские рекорды продолжительности полета на Всероссийском празднике воздухоплавания. В 1915 году написал книгу «Практика полетов на аэропланах», в которой приведен критический разбор конструкций аэропланов и дана теория пилотирования. Эмигрировал вместе с

деникинцами во Францию. Работал таксистом. Умер в неизвестности в Париже.

Седов-Серов Яков Иванович (1878–1964) родился в крестьянской семье в деревне Малково Калужской губернии. Отца потерял в десять лет. Уехал на заработки в Одессу, где устроился в судовое ремесленное училище. По окончании училища плавал механиком на судах торгового флота. Как многие одесситы тех лет, увлекся велоспортом, стал принимать участие в велогонках, где и познакомился с М.Н. Ефимовым. Когда русский летчик стал работать в авиашколе Фармана, Седов приехал во Францию, не имея средств ни на обучение, ни на приобретение аэроплана. Ефимов взял его к себе в качестве механика и научил летать. Вместе вернулись в Россию, и в Севастопольской (Качинской) авиашколе Седов был помощником у Ефимова. В 1912 году Седов участвовал в Балканской войне, помогал болгарской авиации. Потом работал летчиком-испытателем на заводе Щетинина в Петербурге, оставаясь в этой должности и после революции. В 1923 году потерпел аварию, после которой уже не летал, но продолжал работать на авиазаводе.

Кузминский Александр Александрович (1881–1930). Родился в Харькове. Племянник Софьи Андреевны, жены Льва Николаевича Толстого. Учился летать в авиашколе Блерио во Франции. Диплом пилота-авиатора получил 19 сентября 1910 года. Первые полеты Кузминского на родине были неудачны. Но в 1912 году он совершил удивительное путешествие со своим аэропланом на Дальний Восток, показывая полеты населению Харбина, Мукдена, Пекина, затем летал в Камбодже, Индонезии. В 1913 году его полеты видели в Персии. В 1914 году Кузминский работал летчиком-испытателем на авиазаводе Щетинина в Петербурге. С началом войны добровольно пошел на

фронт, но потерпел аварию и вернулся на завод. После революции работал консультантом в Главвоздухфлоте.

Меньшиков Михаил Осипович (1859–1918) – один из талантливых дореволюционных публицистов, сотрудник русской патриотической газеты «Новое время». М.О Меньшикова высоко ценили Толстой, Чехов, Лесков. Он писал обо всем, что тревожило Россию, – о земле, нравственном и физическом здоровье народа, о военных и хозяйственных вопросах. Твердость и мужественность отмечал в Меньшикове Лев Николаевич Толстой. А наш современник, известный критик М. Лобанов пишет: «...он видел то зло, которое несут бесы, грозящие гибелью России. И он не ошибся. Захватившие власть Троцкие – Зиновьевы делали то, что М. Горький в «Несвоевременных мыслях» назвал беспощадным опытом, экспериментом над живым телом России, русского народа. А еще точнее это назвать геноцидом народа». Жертвой этого геноцида в 1918 году стал и сам Михаил Осипович. Комиссары Троцкого отыскивали его и расстреляли на глазах семьи.

Оградить честь России

К 1914 году, то есть к началу Первой мировой войны, Россия была одним из самых могущественных государств мира. Быстро оправившись после неудачной войны с Японией и революции 1905–1906 годов, страна шла по пути развития всех своих материальных и духовных сил. «Россия цвела, росла, со сказочной быстротой развивалась и видоизменялась во всех отношениях», – писал И.А. Бунин.

За 20 лет после смерти императора Александра II население страны возросло со 120 до 180 миллионов. Но оно не только увеличивалось численно, но и развивалось духовно. Достаточно сказать, что к 1913 году число школ превысило 130 тысяч. К 1915 году почти 70 процентов рекрутов умели читать и писать. В Петербургском университете в 1916 году 35,4 процента обучающихся были дети малообеспеченных родителей.

Россия, с ее необъятными плодородными пространствами, была страной земледельческой. За 20 лет урожай ее поднялся с 2 миллиардов пудов зерна в 1894 году до 4 миллиардов в 1913-м. Урожай главных злаков в этом году был на треть выше, чем в Аргентине, Канаде и США, вместе взятых.

600—700 миллионов пудов хлеба вывозила Россия в Западную Европу, кроме того, 50 процентов мирового экспорта яиц и около 80 процентов мирового производства льна. В 1913 году за границу было вывезено 5 791 000 пудов молочных продуктов, главным образом масла.

Известный французский политический обозреватель Эдмон Тэри в 1913 году получил правительственное задание: выехать в Россию и изучить там результаты столыпинской реформы (на Западе были шокированы

экономическим скачком медвежьего угла). Французское правительство поручило ему разведать и состояние железных дорог империи: в преддверии Первой мировой войны это особенно интересовало союзников по Антанте. Результатом изучения восточной державы стала книга Эдмона Тэри «Россия в 1914 году. Экономический обзор».

«Излишне говорить, – пишет французский наблюдатель, – что ни один из европейских народов не достигал подобных результатов... – И верой в лучшее будущее этой страны заканчивает свою книгу: – Благодаря усилиям всех сословий Россия сможет обеспечить свое материальное благополучие и занять среди прочих государств то место, на которое ей дают право изобилие ее ресурсов и достоинства ее народа».

Сметой расходов на 1914 год предусматривались значительные суммы на строительство новых кораблей. На постройку линкоров «Петропавловск», «Севастополь», «Гангут», «Полтава», «Император Александр III», «Императрица Мария», «Екатерина II» предусматривалось 25 434 тыс. рублей; на постройку броненосных крейсеров «Наварин», «Бородино», «Измаил», «Кинбурн» было предусмотрено 19 968 тыс. рублей; на постройку легких крейсеров – 15 998 тыс. рублей; эскадренных миноносцев для Балтийского моря – 19 967 тыс. рублей; на постройку миноносцев для Черного моря – 3118 тыс. рублей; на постройку вспомогательных судов – 2500 тыс. рублей; на капитальный ремонт и перевооружение судов – 5490 тыс. рублей; на текущий ремонт судов – 8748 тыс. рублей; на устройство портов и службы связи – 11 567 тыс. рублей; на постройку доков – 5000 тыс. рублей; на устройство и оборудование крепости «Императора Петра Великого» – 11 968 тыс. рублей.

Что касается авиации, то Особый комитет по усилению военного флота 30 декабря 1910 года только

еще образовал Отдел воздушного флота (ОВФ). В России за четыре года до Первой мировой войны только еще ставилась задача создания военной авиации – закупка и постройка самолетов, обучение летчиков. 8 марта 1910 года на Одесском ипподроме состоялись первые в России публичные полеты русского летчика М.Н. Ефимова. Тогда же во Францию для обучения полетам на самолетах были командированы семь русских офицеров.

И вот конец 1910 года. Россия по числу подготовленных летчиков вышла на второе место в мире, уступая лишь Франции.

К августу 1914 года русская авиация располагала шестью ротами и тридцатью девятью авиационными отрядами. На их вооружении насчитывалось около 250 самолетов.

Великий князь Александр Михайлович Романов (1866–1936) был женат на дочери Александра III Ксении – старшей сестре Николая II. Принадлежа к царской фамилии, всю свою деятельность направлял на усиление военной мощи России. Стал моряком. В 1886–1889 годах совершил кругосветное плавание на корвете «Рында», а затем годичное – на собственной яхте в Индию, которое описал в книге «20 000 миль на яхте «Тамара». Служил на Балтийском флоте, командуя миноносцем, затем был старшим офицером на броненосце «Адмирал Апраксин». На Черноморском флоте командовал броненосцем «Ростислав», там произведен в контрадмиралы и назначен младшим флагманом этого флота. Великий князь поддерживал идеи известного общественного и морского деятеля М.Л. Кази о реорганизации русского флота, выступил вместе с ним перед царем с критикой морского ведомства. В результате морской министр Чихачев был

снят, но отстранен от службы на военном флоте и Великий князь Александр Михайлович.

В 1902 году было учреждено Главное управление торгового мореплавания и портов, во главе которого поставили Великого князя – на правах министра. На этой должности он находился до 19 октября 1905 года, то есть до образования Совета министров под председательством графа Витте. Великий князь тотчас же подал в отставку, а возглавляемое им ведомство перешло в подчинение Министерства торговли и промышленности.

В 1904 году, после разгрома русского флота у Цусимы, был создан Особый комитет по усилению морского флота на добровольные пожертвования во главе с председателем Великим князем Александром Михайловичем. За несколько лет на собранные средства были построены 19 крейсеров и четыре подводные лодки.

22 января 1910 года в газете «Биржевые ведомости» появилось объявление о заседании общества судоходства, где почетным председателем состоял Великий князь Александр Михайлович. Обсуждалось обращение Великого князя об использовании оставшихся в Особом комитете от постройки судов средств на создание добровольного воздушного флота. Предложение было одобрено и здесь, и на заседании Особого комитета. В феврале в составе комитета создается Отдел воздушного флота (ОВФ), который и разворачивает деятельность в помощь создания военной авиации. Он ставит перед собой задачу подготовки летных кадров, закупку самолетов для них, а в будущем организацию авиаотрядов. С этой целью были направлены во Францию в летные школы офицеры, которые должны были вернуться в Россию инструкторами летного дела, а также низшие чины – для овладения искусством обслуживания авиационной

техники. В Гатчине предполагалось организовать Офицерскую воздухоплавательную школу. Подобрали поле для учебного аэродрома, начали строительство двух ангаров. 14 мая 1910 года Гатчинский аэродром вступил в строй. Начальником школы утвердили адъютанта Великого князя капитана 1-го ранга Фогеля. А 11 ноября 1910 года ОВФ открывает школу авиации в Севастополе. С тех пор Великий князь Александр Михайлович целиком посвящает себя авиации.

С началом Первой мировой войны Великий князь Александр Михайлович, числящийся в свите царя в чине генерал-адъютанта, назначается заведующим воздухоплаванием и авиацией Юго-Западного фронта, а его заместитель по Особому комитету генерал Каульбарс – Северного фронта. ОВФ сворачивает свою работу. В 1916 году детище ОВФ – Севастопольская (Качинская) авиашкола – переходит в военное ведомство.

В декабре 1916 года «Правительственный вестник» в № 258 и 270 публикует «царское соизволение на принятие Великим князем Александром Михайловичем звания председателя императорского Всероссийского аэроклуба», а затем именной указ: «11 декабря... нашему генерал-адъютанту, заведующему авиацией и воздухоплаванием в действующей армии, адмиралу... Александру Михайловичу – всемилостивейше повелеваем быть полевым генерал-инспектором военного воздушного флота при Верховном главнокомандующем, с оставлением генерал-адъютантом».

Таким образом Великий князь стал во главе российской авиации. Ветеран военной авиации В.М. Ткачев, сменивший при Временном правительстве князя на посту генералинспектора авиации (князь 23 марта 1917 года подал в отставку), так характеризует Великого князя: «Став во главе ОВФ, князь приблизился

к авиации и, конечно, как-то ее (по-своему) знал и понимал. Во время войны встречался с летчиками фронта, с начальниками отрядов. Беседы с ними сближали его с боевой практикой авиации... В Авиаканне собирались статистические данные, анализ которых также давал известную ориентацию... Великий князь подал штабу докладную, в которой предлагал ряд организационных мер: 1) удалить несоответствующих командиров авиарот и авиаотрядов; 2) устранить двойную подчиненность авиации - Главному инженерному управлению и Главному управлению Генерального штаба; 3) дать права заведующим авиацией в армиях и т. д.».

Ткачев пишет, что деятельность этих новых органов - заведующих авиацией фронтов - оказалась весьма плодотворной.

В марте 1917 года, подав в отставку, Великий князь Александр Михайлович выезжает в Крым в свое имение «Ай-Тодор» и проживает там до 1919 года. Оттуда Великого князя и императрицу Марию Федоровну вывез за границу английский крейсер.

Крутень Евграф Николаевич (1890-1917) - организатор русской истребительной авиации, создатель основ воздушного боя.

Летом 1913 года артиллерийский поручик Евграф Крутень прибыл на совместные с авиацией учения в качестве корректировщика, попал в 3-ю авиационную роту к летчику П. Нестерову да так и остался - летать. Сначала на летних учениях, потом на осенних маневрах Киевского военного округа. Через год он уже профессиональный пилот. В конце августа 1914-го, после окончания школы, Крутень в 21-м корпусном авиаотряде, летает бомбить противника, на разведку. С июня 1915 года командует 2-м армейским авиационным отрядом. В апреле 1916-го он формирует отряд истребителей и в июне назначен его первым

командиром. Мастерски пилотируя, в совершенстве владея боевым оружием, Евграф Крутень одерживает в воздушных боях победы, сбивает несколько самолетов противника, и в ноябре 1916-го его командируют к союзникам – за боевым опытом.

Бесстрашные полеты на разведку, штурмовку вражеских позиций и снова воздушные бои, в которых он вскоре сбивает три немецких самолета, восхищают французов! Русского летчика командование наших союзников награждает орденом Военный крест.

В марте 1917 года Евграф Крутень снова в России стоит за честь отечества. На его «Ньюпоре» нарисован русский богатырь Илья Муромец, этой машины немцы боятся, от боя с ней уклоняются. Летчик с Ильей Муромцем на борту не только бесстрашен, в его арсенале десятка два точно рассчитанных маневров – не случайно своим учителем он называет Петра Нестерова. Так же не случайно, как годы спустя прославленный воздушный боец Александр Покрышкин одним из своих учителей назовет русского летчика Евграфа Крутеня.

«Создание истребительных групп в России», «Тип аппарата истребителя», «Кричащие нужды русской авиации», ряд других работ по организации и тактике воздушного боя успел написать в боевой обстановке капитан Крутень. Аппарат должен иметь «скорость вертикальную и горизонтальную, высокий потолок и верткость...» – не эта ли мысль русского летчика в основе знаменитой покрышкинской формулы победы: «Высота, скорость, огонь, маневр!...»

Евграф Николаевич сбил около 20 самолетов противника. 19 июня 1917 года, возвращаясь с боевого задания, он погиб.

Сикорский Игорь Иванович (1889–1972). Родился в Киеве, в семье профессора Киевского университета. Кадет училища Морского кадетского корпуса, потом

студент Киевского политехнического института, еще в студенческие годы он увлекся самолетостроением и построил биплан, потом моноплан с двигателем, работавшим на два тянущих винта через карданную передачу.

В 1911 году Игорь Сикорский принимает участие в маневрах Киевского военного округа, выполняет на биплане № 5 задания по разведке. Этот его самолет, построенный целиком из дерева, совершал полеты продолжительностью больше одного часа.

В конце 1911 года, уже студентом Петербургского политехнического, Сикорский приступил к постройке большого самолета на Русско-Балтийском заводе. 13 мая 1913 года начались испытания самолета, получившего название «Русский витязь». Этот самолет 2 августа 1913 года установил мировой рекорд, продержавшись в воздухе 1 час 54 минуты, но жил он недолго. На него упал оторвавшийся мотор с пролетавшего над аэродромом самолета «Меллер № 2» и разбил его. Следующий гигант Сикорского – «Илья Муромец» – был очередной победой русской авиации. Серия мировых рекордов, знаменитый перелет Петербург – Киев принесли всемирную известность 25-летнему авиаконструктору. Ни в одной стране не было самолетов, равных «Илье Муромцу» по грузоподъемности и радиусу действий. В годы Первой мировой войны «Муромцы» составили славу русской авиации.

После октября 1917-го Игорь Иванович эмигрирует за границу. По рассказу его сына, Сергея Игоревича, однажды ночью на квартиру к Сикорским явились люди в черных кожанках, с маузерами, и стали угрожать ему расстрелом. В ту ночь Игорь Иванович Сикорский решил оставить родину.

Вез всяких средств к существованию выдающийся авиаконструктор начал жизнь сначала. На Лонг-

Айленде, неподалеку от Нью-Йорка, он нанимается работать на птицефабрику. С помощью и при поддержке великого соотечественника – Сергея Рахманинова – Сикорский налаживает свое дело, и вот в 1928 году в небо Америки взлетел первый самолет, созданный руками русского авиаконструктора.

На заводах фирмы «Сикорски эйркрафт» нынче трудятся 12 тысяч рабочих и служащих. Его самолеты хорошо известны нашим летчикам. Вертолеты Сикорского находятся на вооружении армий 35 стран.

Ткачев Вячеслав **Матвеевич** (1885–1965) – один из первых русских летчиков, первый георгиевский кавалер русской авиации, генерал-майор русской армии. Друг и соратник П.Н. Нестерова, они вместе учились в кадетском корпусе, вместе закладывали основы русской военной авиации. В 1913 году, находясь в составе 3-й авиационной роты в Киеве, Ткачев совершил под командованием Нестерова перелет по маршруту Киев – Остер – Козелец – Нежин– Киев, потом самостоятельный перелет – Киев – Одесса – Екатеринодар.

В 1914 году Ткачев – командир 20-го корпусного авиационного отряда 4-й роты, дислоцирующейся в г. Лиде. В годы Первой мировой войны командует авиаотрядом, авиадивизионом, затем назначен инспектором авиации Юго-Западного фронта, с июля 1917-го – начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Верховного главнокомандующего.

В марте 1917 года, когда полевой генералинспектор русской авиации Великий князь Александр Михайлович ушел от дел, как и все члены императорской фамилии, полковник Ткачев был назначен начальником русской авиации. В этой должности полковник Ткачев оставался до Октябрьского переворота, после чего уехал на Кубань, где был снова начальником русской авиации в Крыму (в 1920 году).

Ткачев отступал вместе с товарищами по оружию, в годы эмиграции жил в Югославии. В акциях против Страны Советов не участвовал, но в 1944 году, после освобождения Югославии советскими войсками, был арестован и 10 лет отсидел в сибирских лагерях.

После Вячеслав Матвеевич Ткачев написал книгу о П.Н. Нестерове «Русский сокол» (Краснодар, 1961) и свои воспоминания о былом – «Крылья России». Рукопись до сих пор не опубликована, хранится в отделе рукописей Государственной библиотеки СССР имени В.И. Ленина.

Умер Вячеслав Матвеевич Ткачев, всеми забытый, одинокий старик, в 1965 году в Краснодаре.

Горьковский областной музей (ГОМ), 11635-30. Письмо Нестерова жене 9 сентября 1911 года.

Артиллерийский офицер поручик П.Н. Нестеров решает построить самолет по своему проекту. Проект готов. В отпуске он решает вопрос о зачислении его в офицерский класс воздухоплавательной школы – обращается в Главное инженерное управление (ГИУ) к помощнику военного министра генералу Поливанову. Поливанов не возражал, ГИУ послало телеграмму во Владивосток на имя прямого начальства поручика Нестерова командиру 9-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригады генералу Андрееву. 7 (20) сентября из бригады в ГИУ пришло согласие: «Препятствий на поступление поручика Нестерова в школу не встречается. Документы высылаются почтой...» Но предстоит пройти еще медицинский контроль – получить разрешение врачей на полеты. В эти дни Петр Нестеров и пишет письмо жене в Нижний Новгород.

ГОМ, 11635—29. Письмо Нестерова жене 10 сентября 1911 года. 10 (23) сентября поручик Нестеров получил медицинское свидетельство Николаевского военного госпиталя: «Дано поручику 9-й Сибирской

стрелковой артиллерийской бригады Петру Николаевичу Нестерову в том, что он правильного телосложения, с достаточно развитой мышечной системой, весу – 3 пуда 38 фунтов (72 килограмма. – С. Г.), зрение нормально на оба глаза 20/20, глаза здоровы, слух острый, со стороны внутренних органов отклонений от нормы нет. Что подписью своей удостоверяю 1911 г. 10 сентября. Ординатор Санкт-Петербургского Николаевского военного госпиталя коллежский советник *Смирнов*».

Не знал коллежский советник Смирнов, подписывая свидетельство о состоянии мышечной системы поручика, что решала эта его подпись!..

В тот же день Петр Николаевич отправил вслед письму открытку.

ГОМ, 11635—5. Письмо Нестерова жене из Варшавы. Ноябрь 1912 года.

ГОМ, 11635—12, то же. Ноябрь 1912 года.

Семья Нестерова живет в местечке Владова Седлецкой губернии. Петр Николаевич с группой офицеров авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы из Гатчины переезжает в Варшаву: наступила ранняя зима, а экзамены на звание военного летчика часть офицеров сдать не успела. В том составе оказался и Нестеров. 9 (22) ноября состоялись первые полеты на Mokotowом поле. Петр Николаевич летал на «Фармане-17», о чем и сообщает жене.

Ульянин Сергей Алексеевич (1871-1920). Окончил 2-й Московский кадетский корпус, 3-е военное Александровское училище и офицерский класс Учебного воздухоплавательного парка в 1895 году в Петербурге. Служил в Варшавском крепостном воздухоплавательном отделении. В марте 1910 года направлен во Францию в авиационную школу Фармана. К сдаче экзаменов его подготовил М.Н. Ефимов.

С сентября 1910 года Ульянин в Петербургской офицерской воздухоплавательной школе. Увлечен изобретательскими конструкторскими работами в области аэрофотосъемки, телеуправления по радио, применением воздушных змеев в военном деле. С момента формирования (1911 г.) руководил авиационным отделом Офицерской воздухоплавательной школы. Первый начальник Гатчинской военной авиационной школы.

Горшков Георгий Георгиевич (1881-1919). Родился в семье есаула Уральского казачьего войска. Окончил кадетский корпус и военно-инженерное училище. В составе саперной части участвовал в Русско-японской войне. Затем был направлен в офицерский класс Учебного воздухоплавательного парка, где овладел управлением аэростатами и дирижаблями. Первые уроки пилотирования самолета получил у француза Эдмонда, затем учился у Лебедева. Участвовал в маневрах Петербургского военного округа на «Фармане». Был помощником начальника создаваемого в школе авиационного отдела и инструктором. Первый заведующий Гатчинским аэродромом. Затем помощник начальника Гатчинской авиационной школы.

Во время Первой мировой войны командир воздушного корабля «Илья Муромец», один из организаторов многомоторной бомбардировочной авиации. За боевые вылеты награжден Георгиевским крестом.

После Октябрьского переворота вступил в Красную армию. Был членом Особого комитета Высшей военной инспекции РККА Украины по воздушному флоту. В 1919 году репрессирован (обстоятельства неизвестны). В 1973 году по ходатайству сына «дело» пересмотрено и Г.Г. Горшков реабилитирован.

ГОМ, 11635—34. Письмо Нестерова жене из Варшавы 11 декабря 1912 года.

Непростая машина «Ньюпор», на ней и управление было непривычно: крен выполнять приходилось ногами. Не случайно каждый второй обучающийся не мог справиться с этим самолетом и отчислялся. Поручик Нестеров с первых полетов покорил капризный аппарат. Получая замечания начальства – больше-то формы ради! – демонстрировал мастерское выполнение сложнейших элементов полета. Совершить посадку с остановленным мотором на тех самолетах отваживался, например, не каждый. Нестеров делится с женой своими поисками в любимом летном деле.

ГОМ (без номера). Письмо Нестерова жене 25 января 1913 года. В письме рассказывает о воспламенении мотора в воздухе, своих действиях и чем все это закончилось.

ГОМ, 11635—14. Письмо Нестерова жене о пребывании в Петербурге. Сентябрь 1913 года.

Только что закончились большие маневры войск Киевского военного округа. П.Н. Нестеров, уже творец «мертвой петли», командовал на этих маневрах 11-м авиационным отрядом. Опыт первых атак, первых ночных посадок, разведывательных полетов... А ему еще присылают со всех концов России поздравления, телеграммы. «Мы преисполнены гордости, как россияне и военные, – писали в одной из них, – что земля русская имеет в своих рядах столь сильного и отважного завоевателя воздуха... Береги себя и служи гордостью русской военной авиации». Но Нестеров в новом поиске: его не оставляет мысль о конструкции собственного самолета. Вскоре после маневров он едет в Петербург. Здесь решает свой вопрос у начальника воздухоплавательного отдела генерала Шишкевича, а его радушно встречают пилоты, чествуют

петербургские газеты, офицеры воздухоплавательной школы...

ГОМ, 11635—34. Письмо Нестерова жене из Одессы 4 марта 1914 года.

Это письмо Петр Николаевич отправил жене из Одессы, где приземлился, совершая дальний перелет Киев - Одесса - Севастополь. Первый участок пути - Киев - Одесса - летчик преодолел за три часа. Для начала века такой результат был удивительным, что подтверждает письмо жены Нестерова Надежды Рафаиловны к свекрови:

«Киев, 3.III.1914 г.

Дорогая мама! Петя 1 марта вылетел в Одессу в страшно сильный попутный ветер и через 3 ч. был уже в Одессе.

Все меня поздравляют, говорят, что такой смелый и быстрый перелет еще лучше мертвой петли...»

ГОМ, 11635—6. Письмо Нестерова жене, в котором он рассказывает, как его и французского летчика Пегу чествовали москвичи в ресторане «Яр» (май 1914 года).

11 мая 1914 года в 21 час 30 минут на военном аэродроме в Гатчине приземлился «Ньюпор». Это завершил очередной дальний перелет по маршруту Киев - Петербург Петр Николаевич Нестеров с мотористом Нелидовым. «За лихой и умелый перелет благодарю от лица службы штабс-капитана Нестерова, - подписал приказ начальник штаба Киевского военного округа генерал-лейтенант Драгомиров и, вызывая энтузиазм пилотяг, высказал пожелание их трудовому коллективу: - Надеюсь, пример такого перелета возбудит соревнование среди других офицеров 3-й авиационной роты и привьет им сознание, что для успеха дела нужна не только смелость, а также и глубокое понимание и тонкое знание свойств аэроплана и мотора. Этим и силен

штабс-капитан Нестеров, и этим он обязан своим успехом».

Нестеровым был установлен новый всероссийский рекорд скорости и дальности перелета между городами в один день.

15 мая в Москве француз Пегу собирался демонстрировать фигурные полеты, и Петр Нестеров срочно выехал в Белокаменную.

...Они встретились в зале Политехнического музея. На публичную лекцию о «мертвых петлях» собрались поклонники воздушного флота, студенты. И вот после выступления профессора Н.Е. Жуковского к трибуне вышел человек, которому ряд газет, именующих себя российскими, а по сути злобствующих, отвергающих любые достижения русских, приписывал первенство в выполнении «мертвой петли». Это был Пегу. Он признал, что не решался выполнить фигуру, но после свершившегося в небе России последовал примеру русского летчика. Француз подошел к Нестерову, сидевшему в зале, и они расцеловались.

Петр Николаевич передает в письме подробности тех майских дней.

ГОМ, 11635—20. Письмо Нестерова жене (май 1914 года). Здесь Петр Николаевич рассказывает о своей встрече с директором завода «Дукс» Меллером.

ГОМ, 11635—33. Письмо Нестерова жене (май 1914 года).

В этом письме и следующих Нестеров сообщает о делах по переучиванию на «Моранах».

В дни встречи в Москве с летчиком Пегу военное ведомство предложило Нестерову освоить аппарат «Моран» и совершить полет на приз из Петербурга в Севастополь.

ГОМ, 13991. Письмо Нестерова жене (июнь 1914 года). В эти дни Нестеров писал: «Тренировка на «Моране», очень еще серьезная, необходима мне

настолько, что я даже сомневаюсь, успею ли я подготовиться к концу июня настолько, чтобы управлять «Мораном» так же, как и «Ньюпором», настолько привычка к последнему въелась в меня. Летать же неуверенным в аппарате нельзя».

ГОМ, 11635—31. Письмо Нестерова жене датировано 26 июля 1914 года. Послано по адресу: г. Святошин, Киевской губ., Шоссейная ул., д. 66.

19 июля (1 августа) Германия объявила войну России. 11-й авиаотряд 3-й авиационной роты под командованием штабс-капитана П.Н. Нестерова 26 июля выступил на театр военных действий – разгрузился в Ровно, и в тот же день все самолеты были приведены в боевую готовность. Командир отряда с летчиком Гавиным проверил боевые машины, на следующий день Нестеров слетал в штаб корпуса, где получил приказ сменить дислокацию: 11-му авиа-отряду предстояло быть в распоряжении штаба армии. Началась боевая работа.

С этого дня все письма Петра Нестерова жене посвящены войне, его боевым вылетам, действиям товарищей по отряду.

ГОМ, 11635—32. Письмо Нестерова жене 29 июля 1914 года. Рассказывает о фронтовой жизни.

ГОМ, 11635—1. Письмо Нестерова жене 2 августа 1914 года. В этом письме заходит разговор о воздушном таране, упоминается француз Гарро, который якобы таранил дирижабль «Цеппелин» и погиб. Такого эпизода не было. Летчик Гарро в Первой мировой войне участвовал, в апреле 1915 года вынужденно приземлился на территории противника, попал в плен, бежал, снова воевал. Однажды был сбит, но тарана не совершал.

ГОМ, 11635—36. Письмо Нестерова жене 7 августа 1914 года. Сообщает о боевой работе.

ГОМ, 11635—10. Письмо Нестерова жене 14 августа 1914 года. Пишет о награждении его орденом Владимира 4-й степени, о впечатлениях с передовых позиций, где побывал.

ГОМ, 11635—17. Последнее письмо Нестерова жене 24 августа 1914 года.

ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Документы фондов Центрального государственного военно-исторического архива.

Документы Горьковского областного музея.

Архив Ткачева и Соколова. Всесоюзная публичная библиотека имени В.И. Ленина.

Автомобиль и воздухоплавание. 1911.

Армия и флот. 1914.

Аэро- и автомобильная жизнь. 1910.

Аэро. 1910-1913.

Биржевые ведомости. 1913.

Баруздин Н Завоевание воздушной стихии. Варшава, 1909.

Воздухоплаватель. 1903-1916.

Воздушный путь. 1911.

Воздухоплавание в современной сухопутной войне. 1913.

Военный летчик. 1917.

Весь мир. 1914.

Вестник воздухоплавания. 1909-1912.

Воздухоплавание и летание. 1911.

Вечернее время. 1913.

Военный сборник. 1913-1916.

Воин. 1911.

Герих У.К. Победители воздуха. 1910.

Инженерный журнал. 1912-1914.

Казарин НС. Как человек сделался птицей. 1911.

Каульбарс А.В. Отчет о первом в России перелете. 1911.

Крутень Е.Н. Кричащие нужды русской авиации.

Крутень Е.Н. Нашествие иноплеменников. 1917.

Крутень Е.Н. Тип аппарата истребителя. 1917.

Киевская мысль. 1913.

Киевлянин. 1911.
Летопись войны. 1914.
Летун. 1913.
Летание. 1910.
Найденов В.Ф. Авиация в 1909 году. 1910.
Новости воздухоплавания. 1911.
Офицерская жизнь. 1909.
Окулич-Казарин Я.В. Применение авиации на войне.
1916.
Попов Н. Война и лёт воинов. 1912.
Петербургская газета. 1913.
Правительственный вестник. 1916.
Русский спорт. 1910-1914.
Русская мысль. 1914.
Русский инвалид. 1912.
Русское слово. 1914.
Сборник памяти Л.М. Мациевича. 1912.
Севастопольский авиационный журнал. 1910-1912.
Синий журнал. 1913.
Тяжелее воздуха. 1911-1913.
Техника воздухоплавания. 1912-1914.
Ткачев ВМ. Русский сокол. 1961.
Утро России. 1914.
Федоров Е.С. Будет ли человек когда-либо летать?
1890.
Франк М.А. История воздухоплавания и его
современное состояние. 1910-1912.
Часовой. 1938.
о. Шавельский Г. Воспоминания последнего
протопресвитера русской армии и флота. 1954.

notes

Примечания

1

Санкт-Петербургские ведомости. 1793. № 90.

Полное собрание законов Российской империи. № 15
973.

З

Санкт-Петербургские ведомости. 1852. № 135. С.
548.

4

Там же. 1785. С. 756.

5

Санкт-Петербургские ведомости. 1822. С. 341.

Недавно в одной эмигрантской газете было написано, что Сикорский должен был уехать из России в США, чтобы иметь возможность осуществить свои проекты. Автор статьи в этом ошибается. Как пишет в своих воспоминаниях сам И.И. Сикорский, уезжал он из России не по своей воле, а бежал, от большевиков. И далее он рассказывает, что в США ему первое время пришлось очень нуждаться и приложить большие усилия, чтобы его признали и дали ему возможность работать в своей области.

Лиц, живущих в провинции, возможно привлечь, как мне кажется, к данному делу или путем постепенного открытия местных отделений, или же, по примеру германских ферейнов, временно отдачею в пользование воздухоплавательных средств. *(Примеч. ред. журнала «Воздухоплаватель».)*

«Воздухоплаватель» - первый журнал подобного рода в Европе, начал выходить в 1880 году в Петербурге. Издатель и ответственный редактор журнала - военный инженер, полковник П.А. Клиндер. Ближайший помощник - лейтенант В.Д. Спицын. *(Примеч. изд-ва.)*

9

Основание аэроклуба России было всегда нашей мечтой, а потому охотно исполняем просьбу г. Корна.

Автор настоящего стихотворения, к сожалению, редакции неизвестен. *(Примеч. ред. журнала «Воздухоплаватель».)*

Е.В. Королева – племянница М.Н. Ефимова. *(Примеч. авт. – сост.)*

Диплом (фр.).

Вес пассажира не менее 75 килограммов. (*Примеч. ред. журнала «Воздухоплаватель».*)

14

Девочка-подросток (от *нем.* Bakfisch).

«Старый Веревкин» *(фр.)*.

о. Георгий Шавельский. *(Примеч. изд-ва.)*

Это был взгляд, пронзивший насквозь вражескую армию. *(Перевод изд-ва.)*

В написании фамилии встречаются разночтения. В автографах – Голанчикова. *(Примеч. изд-ва.)*

19

Аппарат для руления по земле. Часть обшивки с крыльев снималась, и аппарат мог только двигаться по земле, но взлететь не мог.

Была такая газета в Петербурге. *(Примеч. авт.)*

У австрийского самолета после нестеровского тарана отвалилась правая коробка крыла. (*Примеч. авт. - сост.*)

В этом месте в воспоминаниях М.Д. Бонч-Бруевича допущена неточность. По архивным данным, в австрийском самолете находились двое: офицер барон Фридрих Розенталь и унтер-офицер Франц Малина. Один из них выпал из самолета после тарана. *(Примеч. авт. – сост.)*