А. М. Сергиенко

ЭСКАДРА ВОЗДУШНЫХ КОРАБЛЕЙ «И л ь я М у р о м е ц»

История создания и боевого применения в документах и воспоминаниях

Том 1

Богатыри русского неба

Белгород
2014

УДК 355.354
ББК 68.53
С32

Сергиенко, А. М.

С32 Эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец». История создания и боевого применения в документах и воспоминаниях: в 3 т. Т. 1. Богатыри русского неба / А. М. Сергиенко. – Белгород: ИП Остащенко А. А., 2014. – 407 с.

ISBN 978-5-9905585-0-2

ISBN 978-5-9905585-2-6

В феврале 1915 года с ровного поля в местечке Яблонна под Варшавой взлетел и пошёл на боевое задание огромный четырёхмоторный бомбардировщик. И имя у самолёта было богатырское, подстать его размерам – «Илья Муромец». Через несколько часов экипаж корабля, выполнив задание, вернулся и благополучно приземлился на своём аэродроме. Отцом первого в мире воздушного гиганта являлся молодой российский авиаконструктор И. И. Сикорский. На базе «Муромцев» в декабре 1914 года была создана Эскадра воздушных кораблей (ЭВК), единственное в то время в мире соединение тяжёлых самолётов.

Всю Первую мировую войну экипажи Эскадры с разных мест базирования поднимались во фронтовое небо и брали курс на объекты врага в его глубоком тылу. Нанесение бомбардировочных ударов и разведка являлись основными задачами «Муромцев». Воевали лётчики на этих самолётах грамотно и эффективно. Достаточно сказать о том, что совершив около четырёхсот боевых вылетов, Эскадра потеряла в воздушном бою всего один экипаж.

В период революционных событий осенью 1917 года ЭВК, находясь в Виннице, вначале попала под власть гайдамаков, а затем немцев. Её имущество было частью разграблено, а частью сожжено. Эскадра фактически прекратила своё существование. В марте 1918 года на базе нескольких находящихся в Петрограде «Муромцев» она была воссоздана и принимала участие в Гражданской войне в составе Красного Военно-воздушного флота. В конце войны «Муромцы» использовались как пассажирские самолёты на первых российских воздушных линиях. Работа этих уникальных самолётов завершилась в конце 1922 года в Серпухове, куда в Школу воздушного боя и бомбометания были переданы четыре последних корабля. Прослужив на благо России около десяти лет, «Муромцы» покинули небо.

В декабре 2014 года исполняется 100 лет со дня создания Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец». История её создания и боевого применения как в Первой мировой войне, так и в период Гражданской войны, составила исследование в трёх томах. Они посвящены славному столетнему юбилею Эскадры.

В первом томе дана ретроспектива развития мирового и российского воздухоплавания, показана роль и место в нём авиаконструкторской деятельности И. И. Сикорского. На основе архивных документов, воспоминаний ветеранов Эскадры воздушных кораблей и сведений из периодических изданий освещается её участие в войне.

УДК 355.354
ББК 68.53

ISBN 978-5-9905585-2-6 (Т. 1)
ISBN 978-5-9905585-0-2

© Сергиенко А. М., 2014
© Оформление.
ИП Остащенко А. А., 2014

От автора

Рождение российской авиации падает на первое десятилетие минувшего века. Мы уже перешагнули столетний рубеж этого события. Сегодня, с высоты этих лет и бросая ретроспективный взгляд на историю зарождения и развития авиации, можно безошибочно определить основные этапы этого столетнего пути. С точки зрения политической её история делится на дореволюционную, советскую и постсоветскую. Если посмотреть на этот процесс под углом зрения применения на самолётах силовых установок, то авиация прошла поршневой и реактивный путь. По применению в сферах человеческой деятельности она разделилась на гражданскую и военную.

Если расценивать развитие военной авиации как вида вооружённых сил по назначению, то она делится на армейскую, противовоздушной обороны, военно-морскую и военно-транспортную. И, наконец, военную авиацию, в соответствии с боевыми задачами, различают по родам: бомбардировочная, истребительная, штурмовая, разведывательная, транспортная и вспомогательная.

Первое разделение по роду произошло в российской авиации в декабре 1914 года, когда решением Военного совета армии была создана Эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец» (ЭВК). Самолёты, которыми она была оснащена, созданы талантливым русским авиаконструктором И. И. Сикорским. Создавались они в Петербурге коллективом инженеров и рабочих Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ). С созданием ЭВК в российском Военно-воздушном флоте появилась тяжёлая авиация. Ни одна воюющая страна в Первой мировой войне такого рода авиации не имела.

В нынешнем году этому событию исполняется 100 лет. Эта славная дата в отечественной авиации и породила стремление автора обратиться к истории ЭВК ещё раз. Работа вылилась в три самостоятельных тома. Выражение «ещё раз» употреблено намеренно, ибо данное исследование проводилось не на голом месте.

В советское время историки отечественной авиации к этой теме не обращались. Самолёт «Илья Муромец», его конструктор и сама Эскадра упоминались лишь в отдельных книгах и журнальных статьях. Если говорить о более обширных публикациях этого периода в виде книг, то их всего две.

Первая из них написана и издана в 1925 году старшим механиком Эскадры Михаилом Николаевичем Никольским «Вопросы тактики бомбардировочной авиации». Исследование проведено на основе фактов из боевого применения «Муромцев» на фронтах Первой мировой войны. Автор не только анализирует тактические приёмы, которые широко применялись в боевой практике тяжёлых кораблей, но и приводит некоторые документы

как отечественного, так и немецкого происхождения. Следует подчеркнуть, что сделано это впервые после того как Эскадра воздушных кораблей завершила своё существование, а её деятельность стала историей.

Вторая работа принадлежит перу старшего врача Эскадры Константину Николаевичу Финне. Не приняв после Октябрьской революции новую власть, он эмигрировал из страны. В 1930 году в Белграде вышла его книга «Русские богатыри И. И. Сикорского». По всей видимости, весь тираж или часть его были изданы на русском языке. Один экземпляр этой книги и по сей день хранится в Российской государственной библиотеке в Москве. В 1987 году в США, куда из Югославии переехал К. Н. Финне, его труд был переиздан.

Хорошую книгу написал человек, не летавший на «Муромцах». Порой удивляешься: откуда у врача такие подробности из лётной и боевой жизни экипажей Эскадры. При этом при чтении книги не обнаружено никаких расхождений в подаваемых им фактах с документами Российского государственного военно-исторического архива. Чувствуется, что Константин Николаевич имел в своём распоряжении обширный личный архивный материал.

В постсоветский период нашей истории интерес к проблеме зарождения тяжёлой авиации в России значительно возрос. Это в первую очередь относится к самому авиаконструктору и его творению – самолёту «Илья Муромец». Эту проблему основательно разработали авиационный инженер и лётчик Г. И. Катышев и кандидат технических наук, историк в области авиационной техники В. Р. Михеев. В творческом союзе они подготовили и издали две книги – «Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский» (1989 год) и «Крылья Сикорского» (1992 год).

Опираясь на архивные источники, мемуарную литературу и публикации в периодической печати, авторы впервые в нашей стране создали подробную биографию И. И. Сикорского, отражающую не только российский этап его жизни, но и зарубежный. Несомненно, Г. И. Катышев и В. Р. Михеев обогатили отечественную авиационную историю новыми сведениями о российском гениальном авиаконструкторе, его творческом пути. К сожалению, в их работах обнаружен ряд неточностей, на некоторые из них автор обратил внимание в своём исследовании. Он также не мог пройти мимо некоторых оценок и выводов, касающихся причин эмиграции И. И. Сикорского.

Ещё один труд этого периода появился в 1995 году. Он подготовлен бывшими ветеранами Эскадры – уже упоминавшимся старшим механиком Михаилом Николаевичем Никольским и бортовым механиком одного из кораблей Всеволодом Дмитриевичем Солнцевым. Их труд под названием «Илья Муромец» в боях» был опубликован в августовско-сентябрьском номере журнала «Авиация и космонавтика». Эта работа охватывает и

советский период истории Эскадры. Она также содержит богатый фактический материал, но не лишена неточностей и ошибок.

Большой вклад в разработку темы о первых тяжёлых самолётах России сделал неутомимый энтузиаст в деле пропаганды достижений отечественной авиации М. А. Хайрулин. Он – автор двух работ. Первая – «Илья Муромец» – издана в 1998 году как приложение к журналу «М-Хобби» (выпуск № 8). Вторая – «Илья Муромец» гордость русской авиации» – в виде книги увидела свет в 2010 году. Оба издания посвящены главным образом самолёту И. И. Сикорского. Однако М. А. Хайрулин сумел на этом фоне рассказать о самом авиаконструкторе и Эскадре воздушных кораблей. Работы хорошо иллюстрированы. Главным их достоинством является то, что они отразили и послереволюционный период истории ЭВК.

Ещё одна книга этого периода была написана за рубежом и издана в России в 2001 году. Её автор тоже эмигрант – Сергей Николаевич Никольской, бывший помощник командира корабля «Ильи Муромца» второго», родной брат М. Н. Никольского. Революция и Гражданская война в России развели их по разные стороны баррикад. Книга С. Н. Никольского «На воздушном корабле» – основательно документирована, исполнена прекрасным языком, читается на одном дыхании и является шедевром мемуарного жанра.

В 2008 году братья Никольские, проживавшие в разных странах и к этому времени завершившие свой жизненный путь, объединились. Их соединила книга «Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою». Под одной обложкой переизданы их труды – М. Н. Никольского в соавторстве с В. Д. Солнцевым «Илья Муромец» в боях» и С. Н. Никольского «На воздушном корабле». Из содержания предисловия и вступительной статьи трудно понять, кто стал инициатором доброго дела. Однако помимо благодарности следует также заметить, что при переиздании допущена непростительная вольность, а именно: на титульном листе авторства лишён В. Д. Солнцев.

В постсоветское время дважды переиздавалась книга К. Н. Финне «Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского». Нельзя не сказать о том, что при её переиздании не обошлось без курьёза. Как уже отмечалось, один экземпляр книги К. Н. Финне хранится в Российской государственной библиотеке. Однако она не стала источником переиздания. В основу был положен вариант книги, изданной в США в 1987 году. Её тогда, вполне естественно, пришлось переводить с русского на английский. Исполнители этой работы в некоторых местах так исказили авторский текст, что, право, если бы К. Н. Финне к тому времени был жив, ему следовало бы подать на издателей в суд. Теперь же, при переиздании в России, понадобился её обратный перевод. Погрешности американского издания перекочевали в русское. А в Российской государственной библиотеке имеется книга в оригинале – на русском языке.

Но самым примечательным событием этого периода стало издание в 1998 году книги самого Игоря Ивановича Сикорского «Воздушный путь». Работа над ней была завершена в далёком 1920 году в Нью-Йорке, а обнаружена в одном из парижских архивов директором издательства МСА-Press Н. А. Струве лишь в 1996 году. Редактором русского издания стал известный историк отечественной авиации Д. А. Соболев.

Книга примечательна тем, что в ней даётся экскурс в историю освоения человеком воздушного пространства, читатель подробно знакомится с устройством самолёта, простым и популярным объяснением того, как он летает, а самое главное – мы узнаём подробности из творческой «кухни» самого конструктора и о том как он, будучи самоучкой, стал пилотом. Без многократного цитирования этого уникального первоисточника обойтись, вполне понятно, было просто невозможно. Кроме этого, автор преследовал и ещё одну цель. Книга создателя первого в мире тяжёлого самолёта уже давно стала библиографической редкостью. Её частое использование на страницах данного исследования послужит своеобразной пропагандой великого дела И. И. Сикорского.

Это тем более важно, что в перечисленных работах книга Игоря Ивановича их авторами не использовалась. Все они как мемуарного, так и исследовательского жанра, вышли до опубликования «Воздушного пути».

В 2008 году литература по теме «И. И. Сикорский – «Илья Муромец» – ЭВК» пополнилась ещё одной книгой под названием «Выдающийся лётчик российской тяжелой авиации А. В. Панкратьев». Её автором, уважаемый читатель, стал Ваш покорный слуга. Издание было приурочено к 100-летию со дня рождения этого действительно выдающегося лётчика нашей отечественной авиации. Он прошёл в Эскадре всю мировую войну, летал смело и грамотно. Но основная заслуга Алексея Васильевича в том, что он стал инициатором воссоздания Эскадры воздушных кораблей в советское время.

Весь этот небольшой арсенал литературы, как первоисточник, использовался мной в полной мере. Основательно пришлось «поэксплуатировать» работы ветеранов Эскадры – С. Н. Никольского, М. Н. Никольского, В. Д. Солнцева и К. Н. Финне. Факты из их книг, особенно бытового плана, которые, как правило, не оседают в архивных документах, позволили придать исследованию читательскую привлекательность. Особенно в этом плане помог С. Н. Никольской. Его удивительные подробности при описании боевых полётов, своеобразный колоритный язык, так меня увлекли, что, кажется, всю его книгу я использовал, как говорится, до дна. Тираж самой книги не очень-то велик, поэтому дополнительная пропаганда её содержания не будет лишней. Автор и его книга достойны этого.

Перечисление только названий опубликованных книг показывает, что конкретного исследования истории создания и боевого применения Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» как в годы Первой мировой войны, так и в период войны Гражданской, нет. Именно данное обстоятельство и побудило меня взяться за эту работу.

Вторым источником исследования стали документы. Они извлечены из двух архивов: Российского государственного военно-исторического (РГВИА), в котором хранятся документы военных учреждений дореволюционной армии, и Российского государственного военного (РГВА), в котором сосредоточены документы Красной Армии, начиная с первых послереволюционных дней и до периода Великой Отечественной войны.

Все фонды этих архивов, в которых могли отложиться документы по Эскадре воздушных кораблей, изучены, как мне видится, основательно. Однако на полноту исследовательской архивной работы претендовать не приходится. Судя по пробелам в таком источнике, как боевые донесения, можно сделать вывод: или они не полностью отложились в архиве, или не попали в моё поле зрения.

Многие документы, несмотря на объём, вошли в текст исследования. Те же, которые по своему содержанию к истории ЭВК прямого отношения не имеют, вынесены в приложения. Все три тома документами насыщены максимально.

Следует сказать ещё вот о чём. Стиль изложения того или иного материала в документах столетней давности в определённой степени отличается от стиля современного. Читатель должен быть готов к преодолению этой трудности. В исследовании приводятся названия многочисленных населенных пунктов. В некоторых документах они перечисляются несколько раз и иногда с искажением предыдущего названия. Проверить точность этих названий по современным картам оказалось делом проблематичным.

В процессе работы над трёхтомником широко использовалась периодическая печать, в первую очередь такие журналы, как: «Аэро- и автомобильная жизнь», «Автомобиль и воздухоплавание», «Братская помощь», «Воздухоплаватель», «Автомобильная жизнь и авиация», «Новое время», «Военный воздушный флот», «Техника воздухоплавания», «Русский инвалид», «Самолёт», «Современный мир». Надо признать, что недостатка в информации о самом авиаконструкторе И. И. Сикорском, его самолётах в газетах и журналах в предвоенный период не было. Этот источник также использовался в полной мере.

Моё стремление как можно шире использовать в исследовании воспоминания ветеранов Эскадры, архивные документы и периодическую печать, отражено в его подзаголовке: «история создания и боевого применения в документах и воспоминаниях».

23 декабря 2014 года исполнится 100 лет со дня создания первого в мире соединения тяжёлых самолётов – Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец». Этот день по праву считается днём создания той авиации, которая все эти годы, меняя своё название, всё-таки по своей сути оставалась дальней. К её созданию причастны талантливый русский авиаконструктор И. И. Сикорский, первый командир и прекрасный организатор генерал-майор М. В. Шидловский, славный коллектив инженеров и рабочих РБВЗ, героический коллектив личного состава Эскадры.

В работе над трёхтомником мне конкретными делами и добрым словом помогала удивительная семья Панкратьевых – Павел Николаевич, его дочь Наталья Павловна и его сестра Галина Николаевна. Их предки – три брата Панкратьевых – служили и воевали в составе Эскадры воздушных кораблей. Старший из них – Алексей Васильевич – воевал в Эскадре дореволюционного и послереволюционного периода. Средний – Александр Васильевич – участник Первой мировой войны. Младший – Николай Васильевич – служил и воевал в послереволюционной Эскадре.

Нынешние представители рода Панкратьевых собрали об Алексее, Александре и Николае Панкратьевых большой фотодокументальный материал. Предоставив в моё распоряжение часть своего семейного архива, они обогатили трёхтомник дополнительными сведениями по истории ЭВК и редчайшими фотографиями.

Столетний срок – время немалое. Оно не оставило в живых уже никого. Обнажим головы и преклоним колени перед ушедшими из жизни!

Им, смелым и отважным первопроходцам, стоявшим у истоков создания тяжёлой авиации России, посвящаю я свой скромный труд.

Глава первая

Через тернии к звёздам

Неужели для нас нет возможности подражать этим существам? Правда, человек не имеет крыльев и по отношению веса своего тела к весу мускулов он в 72 раза слабее птицы; правда, он почти в 800 раз тяжелее воздуха, тогда как птица тяжелее воздуха только в 200 раз. Но я думаю, что он полетит, отпираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума.

Н. Е. Жуковский

1. Почему птице это дано, а ему, человеку, нет?

Эти слова Николая Егоровича Жуковского, говорящие о глубокой уверенности «отца русской авиации» в возможность покорения человеком воздушной стихии, были произнесены в 1892 году в Киеве на X съезде врачей и естествоиспытателей. Они прозвучали в то время, когда на дороге к осуществлению вековой мечты человечества о летании было уже много сделано, пройдена приблизительно половина трудного и тернистого пути.

Практически невозможно определить, когда у человека зародилась мысль о полёте. Не будет большой ошибкой, если предположить, что это случилось тогда, когда в бездонном пространстве над головой он увидел легко и свободно парящую птицу. Увидел и задумался. Осмысливая это уникальное явление природы, человек начал задаваться вопросами: почему

ей, птице, это дано, а ему нет? Почему она может не только ходить по земле, но и летать над ней, а он, человек, лишён возможности полёта? Что нужно ему сделать, чтобы подняться в голубую высь?

Ответ был очевиден: если птица отрывается от земли и парит над ней с помощью крыльев, то человеку также нужны именно они, крылья. В рисунках и скульптурных изображениях ассирийцев, египтян, греков и римлян, дошедших до наших дней, летящий человек неизменно изображался с птичьими крыльями. И уж если человек стал задумываться над тем, как ему приобрести эти крылья, если это стремление стало его мечтой, то, вполне естественно, он начал осуществлять её на практике. В основе первых практических шагов человека в трудном деле оторваться от земли всегда лежал принцип подражания машущим птичьим крыльям.

Они изготовлялись из прочного и наиболее лёгкого материала – слюды, мешковины, кожи. Однако выше той высоты, на которую человек, применив свою мускульную энергию, мог подпрыгнуть над землёй, эти искусственные крылья его не подняли.

Но если с помощью крыльев нельзя оторваться от земли, то, возможно, следует броситься в воздушное пространство с какой-нибудь высоты? Однако и эти опыты не увенчались, да и не могли увенчаться (!), сколько-нибудь значимым успехом. Зачастую они заканчивались трагически. Это были первые жертвы на долгом и тернистом пути человечества в осуществлении мечты овладеть воздушным пространством. Возможно, уже тогда родилась в связи с этой крылатой затеей крылатая поговорка: «Рождённый ползать – летать не может».

Один из современных разработчиков истории отечественной авиации Д. А. Соболев в статье «Развитие идеи полёта в России» пишет: «В античные века и эпоху средневековья совершались безуспешные попытки полёта, основанные на подражании полета птиц. Невозможность оторваться от земли с помощью искусственных крыльев породила попытки полёта на крыльях после прыжка с высоты. Эти эксперименты обычно кончались увечьем или гибелью испытателя»[1].

Неудачные попытки полететь по-птичьи были многочисленны и передавались из поколения в поколение. Те, кто шёл за первопроходцами, стали всё чаще и чаще задумываться над вопросом, почему же человеку таким путём не удаётся покорить воздушное пространство? Начинается, с одной стороны, постепенное и осознанное проникновение человеческого разума в физическую суть полёта вообще, и птицы в частности. И, с другой стороны, мучительного поиска ответа на вопрос: если человек не может полететь на крыльях подобно птице, то на чём ином он может это сделать?

Кто же первым дал ответ на этот вопрос? По мнению И. И. Сикорского, это сделал в своих рисунках и набросках выдающийся итальянский учёный

---

[1] Авиация в России. М., 1988. С. 4.

Леонардо да Винчи: «Рисунки эти представляют большой интерес. В них впервые встречается мысль о том, каким образом можно было бы действительно построить летательную машину, как должны быть сделаны части такой машины и т. д. Здесь мы уже видим не подражание природе, как всегда было до тех пор, а сознательную работу человеческого разума»[2].

В уже отмеченной работе Д. А. Соболева мы находим упоминание других имён: «Бесперспективность идеи полёта с помощью машущих крыльев первым обосновал в конце XVII века (к сожалению, автор не приводит более точной даты. – *Автор.*) итальянский учёный Д. Борелли, который выявил значительную разницу в относительном весе мышц у птиц и человека и сделал вывод, что полёт человека силой мускулов осуществлен быть не может. К тому же выводу, независимо от Борелли, пришёл его современник английский механик Р. Гук, считавший, что человек полетит только с помощью механического двигателя»[3].

Есть все основания считать, что в практических делах человечества на пути осуществления многовековой мечты полететь наступил первый поворотный момент, а именно: отказ от идеи летания по воздуху с помощью крыльев, похожих на птичьи, и концентрация внимания на усилиях создания летательной машины.

Очертить эту поворотную грань весьма трудно, она условна. Дело в том, что первое открытие сделано где-то в 1475 году, а второе – в конце 17-го столетия. Столь большая временная разница вполне допустима, даже с учётом того, что и Леонардо да Винчи и Д. Борелли оба итальянцы – второй вполне мог не знать об открытии первого. И, во-вторых, оба автора – и И. И. Сикорский и Д. А. Соболев – в указанных работах пишут о том, что попытки создания орнитоптеров-мускулолётов продолжались ещё много лет.

Таким образом, мечта человека о крыльях не выходила за рамки подражания природе целые столетия. В своём стремлении оторваться от земли и вписаться в воздушную стихию, уподобившись птице, человек кроме жертв ничего не добился. Лишь на рубеже XVI и XVII веков в этом мечтании постепенно стала превалировать идея создания специального летательного аппарата, то есть возникло стремление заменить мускульную энергию человека возможностями механической машины.

Журнал «Воздушный путь» ещё в 1911 году пророчески писал: «Гений человека, будучи далёк от подражания природе, создал способы передвижения по земле средствами своей механики, поэтому нет оснований делать исключение и для передвижения по воздуху. Паровоз и автомобиль

---

2 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. М., 1998. С. 12.

3 Авиация в России. С. 4.

не имеют суставчатых ног, пароходы и подводные лодки – плавников, а поэтому и летательная машина не должна иметь крыльев птицы»[4].

Концентрированно эту мысль выразил И. И. Сикорский: «И если некоторые мечтатели, особенно в прежнее время, думали сделать себе крылья наподобие птичьих, то все серьёзные изобретатели знали, что следует идти другим путём и строить не подобие животного, а машину»[5].

Идея создания аппарата, способного поднять человека в воздух, с самого своего зарождения стала реализовываться по двум самостоятельным направлениям. Часть энтузиастов летания по-прежнему считали, что человек может оторваться от земли и осуществить полёт в воздушном пространстве с помощью крыльев, но данных не ему самому, а специальному аппарату. Он, вполне естественно, будет тяжелее воздуха. Другие, познав свойства воздуха, стали понимать, что подняться над землёй можно и без крыльев, для этого надо сконструировать аппарат легче воздуха.

Как видим, и первые и вторые связывали осуществление своих мечтаний о полёте уже не с помощью человеческой мускулатуры, а с помощью техники. Но она, как и природа, выдаёт свои тайны весьма неохотно, раскрывает их только тем, кто в познании истины и сути явлений проявляет целеустремлённость и упорство. Начался не менее трудный и тернистый путь эры воздухоплавания.

2. От подражания полёту птицы к аэростатам и дирижаблям

Первым летательным аппаратом легче воздуха стали воздушные шары, получившие название аэростаты. Наиболее популярное описание устройства и действия аппарата легче воздуха дал И. И. Сикорский. Рассказав читателям в доступной форме о свойствах газов легче воздуха (светильного и водорода), он поведал: «Из всего сказанного станет понятным, каким образом практически мог быть создан аппарат «легче воздуха». Для этого нужно было сделать непроницаемую оболочку — как бы мешок возможно малого веса и наполнить его одним из упомянутых выше легких газов. В том случае, когда вес газа, оболочки и всего, что к ней прикреплено, будет меньшим, чем вес воздуха, взятого в том же объеме, такой прибор должен будет подняться на воздух. Эти научные сведения стали известными во второй половине XVIII столетия. Немногим позже последовало и практическое применение их, т. е. постройка первых воздушных шаров»[6].

---

4 Воздушный путь. 1911. № 2. С. 23.

5 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 44.

6 Там же. С. 15.

В вопросе о сроках научных сведений Игорь Иванович не совсем точен. Ещё в 1745 году, то есть в первой половине 18-го столетия, основоположник отечественной науки М. В. Ломоносов опубликовал труд «Размышления об упругой силе воздуха». В нём, на основании многочисленных опытов, ученый показал, что нагретый воздух вследствие его меньшей плотности обладает свойством подниматься вверх.

Что же касается практического испытания воздушных шаров, то в приложении «Некоторые даты из истории авиации», помещённом в коллективном труде «Авиация в России» приводятся такие сведения: «8 августа 1709 года. Полёт теплового аэростата продемонстрировал в Лиссабоне перед королём Португалии Джоном V бразильский учёный монах Б. Л. Гусмао (за что преследовался инквизицией)»[7].

После этого понадобилось более 74 лет, чтобы был осуществлён первый полёт аэростата с людьми. Эта честь принадлежит французским братьям Монгольфье. 21 ноября 1783 года на воздушном шаре их конструкции два пассажира покинули землю. В этот день осуществилась многовековая мечта человечества – впервые за всю историю его существования два человека оторвались от земли, поднялись над её поверхностью на высоту ¾ версты[8], пролетели, гонимые ветром, 9 километров, продержавшись в воздухе 20 минут. Эти двое – тоже французы: Пилатр де Розье и маркиз д'Арланд[9].

На пути покорения воздуха человечество сделало первый успешный практический шаг. Умом и усилиями братьев Монгольфье в деле покорения воздуха было открыто явление, благодаря которому человек стал способным летать, не уподобляясь птице. Оно основано на способности нагретого воздуха не только подниматься вверх, но и поднимать оболочку, в которой он заключён. Началась эра воздухоплавания. Человек стал летать над землёй и не нуждался в крыльях.

В новом и трудном деле не обходилось без жертв. По мнению И. И. Сикорского, первым погибшим стал ни кто иной, как сам Пилатр де Розье. Редактор его книги Д. А. Соболев, комментируя этот факт, отмечал в примечании: «Пилатр де Розье и его компаньон Ромэн погибли 15 июня 1785 года, когда во время попытки перелететь через пролив Ла-Манш их воздушный шар загорелся в воздухе. Однако первая катастрофа с воздушным шаром произошла раньше – 5 июня 1785 года. Это случилось в Испании; на высоте около 30 метров от искры загорелась оболочка монгольфьера, воздухоплаватель выпрыгнул из корзины и разбился насмерть»[10].

---

7 Авиация в России. С. 341.

8 Одна верста равна 1,06 км.

9 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 17.

10 Там же. С. 188.

На трудном пути создания и развития аппаратов легче воздуха были и другие жертвы, но они не остановили энтузиастов. На смену погибшим в сферу воздухоплавания вливались новые и новые силы, умом и энергией которых начатое дело продвигалось вперёд. Совершенствовалась конструкция аэростатов, к их постройке привлекались более прочные и менее тяжёлые материалы, испытатели боролись за высоту и дальность полёта при попутном ветре. Постепенно сложилась классификация аэростатов, они стали подразделяться на привязные и свободного, под воздействием ветра, полёта. В сферу строительства аэростатов втягивались новые государства.

В это же время обозначился главный их недостаток – неуправляемость. Они всего лишь оторвали человека от земли и подняли его над её поверхностью. Регулируя объём воздуха в шаре, человек мог управлять высотой его подъёма, но не более. Обеспечить же управляемое поступательное движение аэростаты не могли, так как целиком и полностью находились во власти ветра. Необходимо было создать такой аппарат, на котором можно было бы совершать полёты по заранее намеченному маршруту, то есть сделать его управляемым.

К решению этой задачи первыми приступили французы. И. И. Сикорский отмечает, что спустя всего год после первых удачных испытаний Бланшар сконструировал аэростат, который по его замыслу должен был осуществлять поступательное движение с помощью воздушных вёсел. Братья Роббер также пытались заставить летать аэростат с помощью мускульной силы человека. Все эти затеи потерпели полную неудачу.

Главную причину этих поражений Игорь Иванович видел в том, что: «В области воздухоплавания, как и в других областях техники, для успеха такой работы, кроме научных познаний и таланта изобретателя, необходимы были технические средства, т. е. материалы, станки, приборы и т. д. Необходимы также работники, умеющие обращаться с такими материалами и станками и могущие выполнить идеи изобретателя. Этим объясняется то, что в течение почти 70 лет со времени первых попыток дело управляемого воздухоплавания не двигалось вперед. За этот срок были изобретены пароходы, железные дороги и большое число паровых двигателей, исполнявших разные работы. Все это нашло себе отклик и в воздухоплавании»[11].

В деле создания управляемого летательного аппарата легче воздуха вновь первыми оказались французы. А. Жиффар сконструировал и 24 сентября 1852 года успешно испытал аэростат с паровым двигателем. Однако его мощность в три лошадиных силы была недостаточной для того, чтобы бороться с боковым ветром и Жиффару не удалось вернуться к месту старта.

---

[11] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 20 – 21.

Таким образом, между первыми полётами неуправляемого и управляемого аэростатов лежит временная дистанция в 69 лет. Ещё 32 года понадобилось для того, чтобы аппарат смог преодолеть сопротивление ветра и вернуться к месту вылета. Пальма первенства в этом деле – уже в который раз! – осталась за французами Ренаром и Кребсом. Решили они эту проблему с помощью электрического двигателя в 1884 году. И. И. Сикорский высоко оценил достижение французов, назвав их изобретение «первым воздухоплавательным аппаратом, действительно двигавшимся туда, куда этого желали находящиеся на нём люди». Аэростат, получивший тягу горизонтального полёта, стал называться дирижаблем.

Дальнейшее же развитие управляемых аэростатов Игорь Иванович связывал с внедрением в воздухоплавание двигателя внутреннего сгорания. Он писал: «Бензиновый двигатель и оказался тем достаточным лёгким мотором, который сделал возможным осуществление управляемых аэростатов, действительно летающих даже против сильного ветра, согласно воле того, кто им управляет»[12]. И далее: «Под конец XIX столетия были разработаны и получили большое распространение двигатели внутреннего сгорания, столь широко и успешно применяемые на автомобилях и моторных лодках. Этот же тип двигателя сделал возможным действительное осуществление воздухоплавательных приборов. Все без исключения управляемые аэростаты и летательные машины, оказавшиеся пригодными для настоящей практической службы наравне с пароходами и автомобилями, приводились в движение бензиновыми двигателями внутреннего сгорания. Бензиномотор и был тем главным инструментом, без которого нельзя было создать жизнеспособную летательную машину какого бы то ни было рода»[13].

Первое удачное применение бензомотора на воздушном аппарате легче воздуха относится к 1897 году и принадлежит французу Сантос-Дюмона. Серьёзный вклад в дело совершенствования постройки управляемых аэростатов на завершающем этапе эры воздухоплавания внёс немецкий изобретатель граф Ф. Цеппелин. В 1908 году его аэростат совершил 12-часовой полёт, покрыв расстояние в 400 вёрст со средней скоростью 35 вёрст в час. «Цеппелины» принимали активное участие в Первой мировой войне.

Весьма интересный факт по вопросу финансирования проекта поведал в 1914 году журнал «Аэро- и автомобильная жизнь»: «Новое время» сообщает, на чьи деньги был построен первый «Цеппелин». Граф Цеппелин женился в России на баронессе Вольф, владелице крупных имений в Прибалтийском крае. Одно из них баронессой Вольф было заложено за 600 тысяч рублей,

---

12 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 32.

13 Там же. С. 22, 23.

которые, как говорят сведущие люди, были потрачены на постройку первого воздушного «Цеппелина»[14].

Как видно из приведённых сведений, в эру воздухоплавания человечество привели французские конструкторы и изобретатели, они же, за небольшим исключением, внесли самый весомый вклад в совершенствование летательных аппаратов легче воздуха и в дело летания на них.

А что Россия? Она не осталась в стороне столбовой дороги штурма неба, но и не выделялась особыми достижениями в этой сфере. Российские воздухоплаватели в это время делали только робкие попытки оторваться от земли. Однако в деле летания на воздушном шаре, судя по сведениям летописца отечественной авиации К. Е. Вейгелина, первенство принадлежит не французам, а русскому человеку. В книге «Воздушный флот», вышедшей в 1929 году, он писал: «Воздушный шар, рождённый смекалистым русским человеком в рязанской глуши, долгое время оставался в безвестности. Его вторичное рождение, – так сказать официальное, – произошло через полвека во Франции, когда та же самая мысль была осуществлена двумя братьями Монгольфье.

Так что если временем рождения аэростата считать первую попытку подъёма человека на практике, то это рождение должно быть отнесено к 1731 году»[15].

Что же произошло в рязанской глуши в том году и кто этот «смекалистый русский человек»? Ответ на эти вопросы мы находим в этой же книге К. Е. Вейгелина: «В 1731 году в Рязани воевода подъячный Нерехтец Крякутной фурвин сделал как мяч большой, надул дымом поганым и вонючим, от него сделала петлю, сел в неё, и нечистая сила подняла его выше березы и после ударила его о колокольню, но он уцепился за верёвку, чем звонят, и остался тако жив. Его выгнали из города, он ушёл в Москву, и хотели закопать живого в землю или сжечь… Вот одна из первых исторических справок, – если не самая первая, – о применении подъёмной силы дыма для летания человека»[16].

П. Д. Дузь и Д. А. Соболев в своих работах приводят сведения о тех первых запусках воздушных шаров, которые совершались в России и носили преимущественно ознакомительный и развлекательный характер. Организовывали эти запуски иностранцы: в 1784 году в Москве француз Мениль, в 1803 году в Петербурге (18 июля) и Москве (20 сентября) француз А. Ж. Гарнерен с генералом С. Л. Львовым, 30 июня 1804 года бельгиец Робертсон с академиком Я. Д. Захаровым.

---

14 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 15. С. 12.

15 *Вейгелин К. Е.* Воздушный флот. М., 1929. С. 3.

16 Там же. С. 3.

Первый самостоятельный полёт осенью 1805 года в Москве совершил штабс-лекарь Кашинский. Через 23 года поднялась в воздух Ильинская. Первый в России проект управляемого аэростата с использованием мускульной силы человека предложил в 1812 году немец по происхождению Ф. Леппих. В 1851 году изобретатели Н. Архангельский и Р. Черносвитов, независимо от французов, предложили идею управляемого аэростата с применением парового двигателя. В 1849 году Третесский и в 1866 году Н. М. Соковнин предложили проект реактивного аэростата. В 1869 году в России были сделаны первые шаги по приобщению привязных аэростатов в военное дело[17].

Воздушными шарами часто пользовались учёные для изучения метеоатмосферы и метеорологических наблюдений. Только что упомянутый учёный Я. Д. Захаров 30 июня 1804 года поднялся на воздушном шаре с исследовательскими целями. На высоте 2000 метров он «произвёл важные научные эксперименты. Им были взяты пробы воздуха на разных высотах, проведены наблюдения над явлениями звука, магнетизма и электричества».

Для проведения метеорологических наблюдений на воздушном шаре в 1868 году поднимался академик, директор Главной физической обсерватории М. А. Рыкачёв. Результатом исследования стала его статья в «Морском сборнике» «Первые опыты над подъёмной силой винта, вращающегося в воздухе».

Интересуясь проблемами воздухоплавания, большое внимание изучению атмосферы уделял Д. И. Менделеев. Чтобы покорить воздушный океан, считал он, его прежде надо изучить. Для этих целей учёный «предложил использовать высотный аэростат с герметическими кабинами. Проект такого аэростата был разработан лично Д. И. Менделеевым. 7 октября 1875 года он доложил о нём на заседании Петербургского физического общества. Однако отсутствие средств не позволило учёному построить спроектированный во всех деталях аэростат и герметическую кабину» [18].

В 1887 году Д. И. Менделеев совершил полёт на аэростате для наблюдения солнечного затмения.

Метеорологические исследования с помощью воздушных шаров проводил М. М. Поморцев. С этой целью он поднимался в воздух неоднократно. На основе наблюдений появился его труд «Научные результаты сорока воздушных путешествий, сделанных в России».

Несколько фамилий русских конструкторов аэростатов называет И. И. Сикорский: «В России также было построено несколько таких воздушных кораблей; по большей части их строили наши военные

---

[17] *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. М., 1995. С. 30 – 32; Авиация в России. С. 6 – 9.

[18] *Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. М., 1958. С. 9.

инженеры: капитан Шабский, полковники Немченко, Утешев и многие другие. Из среды наших офицеров вышло также немало прекрасных капитанов этих аэростатов, справлявшихся со своим трудным, иногда опасным делом так же хорошо, как это делали лучшие воздухоплаватели других стран. В России постройкой аэростатов занимался, главным образом, Ижорский завод. Кроме того, несколько управляемых аэростатов было приобретено во Франции. На этих кораблях, как русской, так и иностранной постройки, несколькими русскими офицерами было совершено до войны и в начале ее много интересных полетов. Весьма удачными были полеты капитана Нижевского»[19].

Отмечал Игорь Иванович заслуги в этом деле и генерала А. М. Кованько – командира первой в России «Кадровой команды военных аэронавтов».

Как видим, Россия внесла свой вклад в мировое дело развития воздухоплавания, однако он мог быть и более весомым. Возникает вопрос почему? Ответ мы находим в ряде работ. Д. А. Соболев, к примеру, отмечает: «Однако русское правительство весьма недоброжелательно отнеслось к развитию воздухоплавания, опасаясь пожаров, которые могли вызвать полёты неуправляемых воздушных шаров, наполненных водородом». И в другом месте: «Однако в отсталой в техническом отношении России в те годы осуществить указанные выше проекты наших соотечественников было невозможно»[20].

О том, какой трудной была эра воздухоплавания на пути покорения человеком воздушного пространства, ярко описано в восьмом номере журнала «Современный мир» за 1908 год. «История воздухоплавания в течение ста лет, начиная с 1783 года до конца XIX столетия, есть непрерывный ряд поражений, есть история бесчисленных попыток, более или менее остроумных, более или менее наивных, ставивших своей целью разрешить задачу передвижения и управления аэростатом, попыток, с необычайной настойчивостью повторяющихся одна за другой, и каждый раз заканчивающихся неудачей. Ни в одной области техники не было потрачено столько сил, столько таланта и энергии, и нигде успех не давался с таким трудом. В течение XIX столетия была произведена масса опытов в этом направлении, было сделано бесчисленное количество попыток дать человеку крылья и подражать полёту птицы».

Так, немного в мрачных тонах, обозревателю журнала виделась эпоха воздухоплавания. С этой оценкой трудно согласиться. Думается, что без того, теперь уже далёкого от нас этапа воздухоплавания, с его воздушными шарами, аэростатами и дирижаблями, с его пытливыми и самоотверженными конструкторами и испытателями, не могло быть авиации

---

19 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 36, 37.

20 Авиация в России. С. 6, 9.

современной. Воздухоплавание сыграло определённую роль на заре её зарождения.

Нельзя не согласиться с мнением журнала «Библиотека воздухоплавания», который писал в 1909 году: «Одержана новая победа человечества над непокорной стихией – воздухом, когда дорогой ценой неутомимых трудов, ценой многих человеческих жизней выковано новое орудие прогресса – воздухоплавание. Воздухоплаванию суждено внести новую свежую струю в судьбы народов, этому молодому, но быстро зреющему делу предстоит великая будущность. Ещё вчера казавшееся нам наивной фантастикой – сегодня оно стало реальнейшей действительностью»[21].

Прав в этом отношении и Д. А. Соболев, когда пишет: «Однако не следует считать эпоху воздухоплавания застойным этапом в развитии идеи полёта. Работа по созданию управляемого аэростата способствовала накоплению практического опыта, сыгравшего затем положительную роль в разработке летательных аппаратов тяжелее воздуха. Именно на воздухоплавательных аппаратах впервые были применены пропеллеры, тепловые двигатели, аэродинамические рули, исследованы принципы уменьшения аэродинамического сопротивления»[22].

Таким образом, на трудном и тернистом пути в небо аэростат стал тем аппаратом, с помощью которого человеку удалось оторваться от земли. Более ста лет он оставался единственным прибором, поднимавшим и переносившим человека по воздуху.

3. От аэростатов и дирижаблей к аппаратам вертикального взлёта

Настало время бросить, в самом сжатом виде, ретроспективный взгляд на историю создания аппаратов тяжелее воздуха. При этом сразу следует оговориться, что вклад русских изобретателей и ученых, по сравнению с представителями других стран, в это дело более весомый, чем в дело воздухоплавания.

Многовековая мечта о том, что человек полетит подобно птице с помощью крыльев, оказалась настолько живучей, что была перенесена и на идею создания аппарата тяжелее воздуха. Некоторым первопроходцам этого дела казалось, что машина с машущими или бьющими крыльями (орнитоптер) – вот путь к покорению воздушного пространства.

---

[21] Библиотека воздухоплавания. 1909. № 1.

[22] Авиация в России. С. 9.

П. Д. Дузь и Д. А. Соболев называют имена русских энтузиастов XIX века, которые старались решить проблему полёта на основе машущих крыльев: Я. И. Краевский, В. Д. Спицин, М. И. Иванин и др. Однако все их проекты остались мечтой, ибо это дело оказалось не только трудным, но и невозможным. Эту невозможность показал И. И. Сикорский.

«Простой расчёт… показывает, что для взлёта такой машины понадобилось бы, чтобы крылья, которые при взмахе опускаются на целую сажень[23], делали по несколько взмахов в одну секунду. На одни только эти резкие взмахи, не считая загребания воздуха, потратится работа сильного двигателя. Наконец, какой крепостью должны обладать эти крылья, чтобы выдержать непрерывные толчки, получаемые от двигателя. Но ведь, кроме прочности, от летательной машины, а значит и от каждой ее части, требуется большая легкость. Все перечисленное и многие другие подробности послужили причиной того, что ни один летающий прибор с движущимися наподобие птичьих крыльями никогда еще не был построен, и в настоящее время этот тип, т. е. орнитоптер, совершенно оставлен»[24].

Небезынтересна сноска, сделанная автором после этой цитаты: «Если кто-нибудь из читателей думает или работает над новыми воздухоплавательными машинами, то не советую ему тратить время на приборы с бьющими крыльями, так как эта работа заведомо обречена на неуспех».

Однако труд орнитоптеристов не пропал даром. Их поиски, хотя и безуспешные, сопровождались тщательным изучением механизма полёта птиц и, в конце концов, привели к идее создания аппаратов с неподвижными крыльями.

Другим направлением в создании летательных машин тяжелее воздуха стало создание аппаратов с вертикальным взлётом. Доступно, просто и популярно раскрыл принцип работы таких машин тот же И. И. Сикорский.

«Мы уже ознакомились в этой книге с тем, что, например, простой вращающийся пароходный винт мог отлично заменить работу плавников рыбы. Естественно было и в воздухоплавании постараться заменить очень сложное и трудноисполнимое движение крыльев птицы каким-нибудь простым, которое было бы легко получить с помощью известных людям технических средств. Нетрудно догадаться, что таким простым движением было вращение воздушного винта, действующего таким же образом, как и пароходный… Надобно было сделать достаточных размеров легкий воздушный винт, поставить его таким образом, чтобы он с силой гнал поток воздуха прямо вниз. В этом случае обязательно получится давление со стороны воздуха на весь винт, которое будет тянуть его прямо кверху. Если это давление будет большим, чем вес винта мотора, который его вращает, и

---

[23] Один сажень равен 2,134 метра.

[24] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 48 – 49.

всей машины со всем, что на ней находится, то такой прибор должен будет подняться на воздух»[25].

Такие летательные аппараты назывались геликоптерами, а позже вертолётами в создание и совершенствование которых Игорь Иванович, уже будучи за рубежом, внёс свой достойный вклад.

Одним из первых создателей аппарата подобного рода стал М. В. Ломоносов. Сошлюсь на авторитетных историков воздушного дела. Б. Л. Симаков и И. Ф. Шипилов отразили этот факт так: «М. В. Ломоносову были известны попытки некоторых изобретателей построить летательные аппараты, подобные птицам. Он знал, что эти попытки создания искусственных птиц кончались неудачно. Надо было искать другой путь, идя по которому можно было бы создать подъёмную силу у аппарата тяжелее воздуха. И этот путь М. В. Ломоносовым был найден. Впервые учёный сделал сообщение о принципе своего летательного аппарата на заседании Российской академии наук в начале 1754 года. Затем под руководством М. В. Ломоносова в мастерских академии наук была построена действующая модель такого аппарата»[26].

В. Д. Шавров писал: «Первая в мире документированная практическая разработка летательного аппарата тяжелее воздуха была выполнена великим русским учёным М. В. Ломоносовым. Это была модель вертолёта в натуре».

В этом труде В. Д. Шавров приводит документ (годовой отчёт самого автора проекта за 1754 год), который в нескольких словах раскрывает суть летательного аппарата и итоги его испытаний: «Делал опыт машины, которая бы, поднимаясь кверху сама, могла бы поднять маленький термометр, дабы узнать градус теплоты на вышине, которая слишком на два золотника облегчалась, однако к желаемому концу не приведена»[27].

Следует отметить, что имени М. В. Ломоносова в своей работе И. И. Сикорский не упоминает и считает, что идею о винтокрылом аппарате впервые выразил Леонардо да Винчи. Если говорить об идее, то это верно. Но М. В. Ломоносов осуществил её на практике, при этом, как отмечает П. Д. Дузь, ему, М. В. Ломоносову: «… эти работы гениального флорентинца, обнародованные впервые только в конце XVIII столетия, не были известны». Он же считает, что «Михаил Васильевич Ломоносов по праву может быть назван изобретателем первого летательного аппарата тяжелее воздуха»[28].

Полёт модели вертолёта впервые удалось осуществить в 1784 году французам Лоннуа и Бьенвеню. Об этом пишет Д. А. Соболев. Кроме него

---

[25] Там же. С. 49 – 50.

[26] *Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 7.

[27] *Шавров В. Д.* История конструкций самолётов в СССР до 1938 года. М., 1969. С. 7, 8.

[28] *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 18, 23.

называют российских энтузиастов этого дела П. Д. Дузь и В. Б. Шавров. Ими были: М. Сауляк, А. В. Эвальд, П. Алексеев, П. И. Гроховский, А. Н. Лодыгин, В. П. Коновалов, Н. Е. Жуковский, М. А. Рыкачёв.

Постройке винтокрылых аппаратов много внимания уделялось и в европейских странах, особенно во Франции. Все эти модели были небольших размеров и малого, до нескольких фунтов,[29] веса. Как свидетельствует И. И. Сикорский самый крупный из всех построенных в XIX веке и приводимый в действие паровой машиной, оказался аппарат итальянца Форланини. Увеличению размеров и веса геликоптеров во многом способствовало применение на них лёгких бензиновых двигателей. Однако винтокрылый аппарат, способный перевозить пассажиров и относительно значительный груз, удалось создать лишь в XX веке.

По мнению И. И. Сикорского, главные причины столь длительного топтания на месте заключались в том, что «винты такого аппарата на каждую лошадиную силу поднимают слишком мало грузов… Геликоптер имеет слабую подъёмную силу… материалы, достаточно лёгкие для аэроплана. Для геликоптера требуются ещё большей лёгкости… для аэроплана остановка мотора в воздухе не представляет опасности и он всегда может плавно и спокойно достигнуть земли, тогда как геликоптер в случае остановки двигателя в воздухе упадёт на землю и разобьется, а находящиеся в нём люди почти, наверное, погибнут»[30].

Все эти пороки первых геликоптеров были порождены ещё недостаточными на то время техническими возможностями, иными словами идеи вертолётостроения несколько опережали развитие научно-технического прогресса. Именно они породили у части специалистов негативное отношение к геликоптерам. Так, известный в то время специалист по пропеллерам С. К. Джевецкий, доказывая бесперспективность усилий в деле конструирования геликоптеров, опубликовал в номере 8/9 «Записок императорского Русского технического общества» за 1909 год статью под красноречивым названием «Ложное направление в воздухоплавании». Но энтузиасты этого дела не останавливались, они продолжали, пусть не столь быстро как этого бы хотелось, продвигаться вперёд. Ещё тогда, в конце XIX и первой четверти XX веков, в атмосфере не слишком больших успехов, нашлись люди, которые сумели рассмотреть то преимущество геликоптера перед самолётом, которое должно было стать дополнительным стимулом для продвижения дела вертолётостроения вперёд. Среди них был и И. И. Сикорский.

Анализируя трудности в деле создания геликоптеров, он задавался вопросом: «Значит ли это, что над геликоптером не стоит думать так же, как и над прибором с бьющими крыльями – орнитоптерами?» И отвечал: «Нет,

---

[29] Один фунт равен 0,14 кг.

[30] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 50 – 52.

ни в коем случае… Геликоптер можно осуществить, и он был бы очень полезен как вспомогательное средство, так как он имел бы одно весьма ценное преимущество перед аэропланом – правильно созданный геликоптер должен быть в состоянии взлетать с любого места без разбега и садиться на землю, не имея огромной скорости движения»[31].

Это было написано в Нью-Йорке в 1920 году, то есть ещё тогда, когда каких-либо значимых успехов в деле вертолётостроения человечество не достигло. Это было написано человеком, имя которого в авиационном мире было уже широко известно, а дела его в самолётостроении высоко оценены. Это было написано человеком, который знал о геликоптере не понаслышке. Аппараты вертикального взлёта стали ещё одной зарёй его творческих исканий на долгом и блистательном авиационном пути.

Хотелось бы обратить внимание на два слова в только что приведённой цитате – «вспомогательное средство». Геликоптер как вспомогательное средство самолёта. Верное определение места этого аппарата в табеле рангов летательных машин. Может эта «вспомогательность» и стала причиной того факта, что заря авиационной карьеры самого Игоря Ивановича, связанная с вертолётами, оказалась не столь длительной.

В разработке аппаратов тяжелее воздуха принимали участие многие энтузиасты разных стран. Одни создавали машины, работающие на принципе машущих крыльев, другие пытались оторваться от земли на аппарате с помощью воздушного винта. Но была ещё одна часть «болеющих» идеей полёта, – те, кто работал над машиной с неподвижным крылом. Поэтому краткий ретроспективный экскурс и в эту область покорения воздушной стихии крайне необходим.

4. От геликоптера к планеризму и моделизму

Известный популяризатор отечественного самолётостроения В. Б. Шавров писал: «Как правило, ни один удачный самолёт не появлялся внезапно. Всегда имелся ряд предшествовавших ему типов, в которых постепенно отрабатывались части и целое».

Мировая история самолётостроения показывает, что работа по созданию аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом шла тремя самостоятельными направлениями, а именно: путём создания самого самолёта, его моделей и планёров.

На каждом из них трудились свои энтузиасты, не знающие ничего друг о друге даже в пределах своего отечества, но работающие на одну идею – дать человеку возможность полететь. При этом следует подчеркнуть, что

---

[31] Там же. С. 53.

моделизм и планеризм на начальном этапе самолётостроения, когда были известны далеко не все физические свойства полёта аппарата тяжелее воздуха, служили, прежде всего, для решения этой задачи, по крайней мере, для выяснения главного – устойчивости и управляемости самолётов. Это потом, когда самолёт в подлинном смысле этого слова был создан, моделизм и планеризм приобрели самостоятельную значимость и нашли, особенно планёры, практическое применение для решения других целей и задач.

Одним из направлений в деле создания аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом стала разработка планёров. И вновь взоры в небо, в котором свободно и грациозно парит птица, живое существо, вызывавшее многовековую зависть человека.

Над проблемой познания физической сущности полёта птиц, особенно такого его элемента, как парение, работали многие русские изобретатели и учёные. В своих работах П. Д. Дузь и В. Б. Шавров приводят эти имена: Н. М. Соковнин, А. Ф. Можайский, Н. А. Аренота. К ним следует добавить А. Снегирёва, Н. В. Жуковского, С. С. Неждановского, Н. Б. Делоне. Все они практически самостоятельно приходили к выводу: в основу создания летательного аппарата тяжелее воздуха с неподвижным крылом должен быть положен принцип парящего полёта.

Популярно разъясняя физическую суть работы крыла самолёта, И. И. Сикорский писал: «Всем известен воздушный змей, который держится в воздухе без машущих или вертящихся поверхностей. Наконец, многие большие птицы иногда держатся в воздухе, совершенно не двигая крыльями. В южной части России нередко можно наблюдать аистов, парящих в воздухе, не двигая крыльями. Птицы в этом случае, а воздушный змей – всегда, держатся в воздухе, как аэропланы»[32].

Весьма интересны рассуждения И. И. Сикорского по такому вопросу: что же главного в деле строительства планёров дало изучение полёта птиц. Наблюдение за большими птицами, долго парящими в воздухе, описывающими большие круги, иногда даже в таком полёте набирая высоту, приводили некоторых исследователей к выводу о том, что и на планёре можно добиться такой же длительности парения. И. И. Сикорский показал, что это не так. «Пишущему эти строки пришлось встречать изобретателей, считавших, что весь секрет такого полета заключается в особой форме крыльев и что достаточно построить крыло необходимой формы, чтобы человек мог на такой машине парить в воздухе и пролетать сотни и тысячи верст, не затрачивая никакой работы. В действительности при таком полете птицы пользуются особыми воздушными течениями, главным образом восходящими. Достигнуть этого на летательной машине почти невозможно.

---

[32] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 57, 58.

Во всяком случае, от такого полета невозможно ожидать практических результатов»[33].

Познание этой сути парящего полёта птиц стало аксиомой для тех, кто работал не только в сфере планёров, но и тех, кто создавал первые самолёты. Таким образом, планёр стал предтечей самолёта, его своеобразной экспериментальной базой. И. И. Сикорский писал: «Нашлись изобретатели, придумавшие новый способ исследования и с его помощью удачно разрешившие вопрос устойчивости аэроплана. Этим новым средством исследования условий полета аэроплана являлся так называемый п л а н е р, т. е. аэроплан без мотора, винта и всего, что к ним относится. Понятно, что свободно летать по воздуху такая машина не может, она способна в обычных условиях производить лишь небольшие полеты-прыжки. Но и этого было достаточно, чтобы изучить условия устойчивости и управления аэроплана»[34].

Первые опыты по созданию модели, а затем полноразмерного планёра, были проведены в Англии в 1799 – 1811 годах Д. Кейли. Отдавая ему пальму первенства в этом деле, Д. А. Соболев пишет: «Таким образом, научно обоснованная идея создания самолёта и её экспериментальная проверка на планёре были осуществлены уже в первые годы XIX века»[35].

В 1868 году на буксируемом лошадью планёре оторвался от земли француз Ж. Ле Брие. Ряд полётов в 1891 – 1896 годах совершил немецкий инженер О. Лилиенталь. Интересно, что И. И. Сикорский в главе своей книги «Первые аэропланы» не упоминает имени ни Д. Кейли, ни Ж. Ле Брие, отдавая первенство в этом деле О. Лилиенталю. Здесь же впервые находим подробное описание планёров, построенных американцами Уильбур и Орвилл Райт и результаты их продолжительных испытаний: «После двух с лишним лет напряженной непрерывной работы братьям Райт удалось достигнуть результатов больших, чем удавалось до тех пор. На последнем типе из многих построенных ими планеров летом 1902 года им удалось совершить от 700 до 1000 планирующих полетов, причем аппарат отлично слушался рулей, был устойчив и очень полого скользил по воздуху, т. е. явно требовал сравнительно мало силы для своего движения»[36].

Знакомишься с подобными историческими фактами ещё и ещё раз убеждаешься, каким титаническим был труд энтузиастов летательного дела на трудной дороге человечества в небо.

В деле строительства планёров Россия сильно отставала от других стран. Отечественным пионером в планеризме стал Н. А. Арендт, но наибольший вклад в это дело внёс К. К. Арцеулов, которого, И. И. Сикорский, что весьма

---

33 Там же. С. 75.

34 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 73.

35 Авиация в России. С 11.

36 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 79.

странно, даже не упоминает. Трудно предположить, что это имя ему было неизвестно. Лётчика, покорившего злого демона – штопор – знала не только Россия. Не упоминается его имя и на страницах книги «Авиация в России».

Есть небольшая по объёму, но значительная по содержанию книга известного лётчика-испытателя Героя Советского Союза М. Л. Галлая «Жизнь Арцеулова». В ней много интересного. Весьма любопытны, например, факты, относящиеся к проблемам изучения полёта птиц и создания планёров, оставшиеся за «бортом» практически всех фундаментальных исследований по авиации и самолётостроению. Вот свидетельство самого Константина Константиновича: «… в то время был увлечён изучением парящего полёта птиц, мечтал добиться его и на планёре. Из Франции я привёз книги по авиации, среди них труд Муйяра «Полёт птиц без взмахов крыльев». В 1860 году Муйяр изучал парение орлов и грифов в Марокко, Египте, на склонах Атласских гор и сам построил планёр».

Вероятно, подражая Муйяру, и сам К. К. Арцеулов пошёл таким же исследовательским путём: «Целыми днями бродил я по горам восточного Крыма, наблюдал парящий полёт грифов и выискивал подходящее место для полётов с планёром»[37].

Что же касается планёров К. К. Арцеулова, то первые его опыты начались, можно сказать, на голом месте, без предшественников. М. Л. Галлай отмечал: «… он сам загорелся идеей парящего полёта, ещё юношей, когда никто не мог поделиться с ним ни опытом парения на планёре, ни даже сколько-нибудь надёжной гарантией самой возможности такого полёта».

Первый из пяти созданных К. К. Арцеуловым планёров (А-1) относится к 1904 году. Вот как оценил этот аппарат и его испытание автор книги. «Элементарная конструкция. Более чем скромные результаты. Но, говоря о них, надо помнить, что дело происходило в самом начале нашего века! Наконец, что конструктору (он же испытатель) планёра едва исполнилось тринадцать лет! И, вспомнив всё это, такой дебют невозможно назвать иначе, как весьма многообещающим»[38].

И это так. Первые два планёра оказались неудачными. А вот испытание А-3 в 1908 году завершилось успешно. «Аппарат в биографии конструктора примечательный, потому что, в отличие от двух своих предшественников, он полетел!»

В 1913 году, проходя службу в кавалерии, К. К. Арцеулов, к этому времени дипломированный лётчик, начал строить планер А-4. Работу прервала война. Лишь в 1923 году появился его А-5, он поднялся в воздух в Коктебеле в сентябре.

---

37 *Галлай М. Л.* Жизнь Арцеулова. М., 1985. С. 8, 61.

38 Там же. С.8.

В числе русских конструкторов планёров следует назвать тбилисского гимназиста А. В. Шиукова, а также С. П. Добровольского, совершившего в 1913 году полёт продолжительностью пять минут.

Какую же роль сыграли планёры в деле создания самолётов, какие экспериментальные выводы были сделаны на основе полётов на них?

Человек получил первую возможность передвигаться в воздушном пространстве, он п о л е т е л! Пусть это был полёт под воздействием воздушных потоков, пусть планёр не мог в полной мере подчиняться воле человека и перемещаться туда, куда он пожелает, но он, ч е л о в е к (!), приобрёл крылья, он – полетел на них! Он ощутил красоту парящего полёта. Как тут не привести полные поэзии слова пионера российского планеризма К. К. Арцеулова: «Планёр даёт ощущение полёта, равное тем, которые испытывает птица, когда она свободно парит. Шум воздуха, который трётся о ваши крылья, передаётся всему вашему существу… Вы чувствуете крылья планёра так, будто это ваши собственные крылья»[39].

Значительна роль планёров в деле выяснения проблемы устойчивости и управляемости самолёта. И. И. Сикорский убедительно показал это в главе «Первые аэропланы» своей книги «Воздушный путь». Описав устройство типичного планёра, он популярно рассказал читателям о тех «наблюдениях большой важности», которые удалось сделать первым планеристам.

«Еще не взлетев, а только двигаясь против ветра, испытатель чувствовал, как действует ветер на крылья его аппарата, которые он держал в своих руках. Он чувствовал совершенно ясно, идет ли аппарат устойчиво, или ветер старается его опрокинуть. То же самое, еще в большей степени, можно было наблюдать, очутившись в воздухе. Машину надо было держать в равновесии и исправлять наклоны, перемещая свой собственный вес. Достигалось это тем, что человек перемещал свое туловище и ноги то в ту, то в другую сторону, в зависимости от того, куда наклонится аппарат. Понятно, что при таких условиях он мог отлично изучить, как сделать аэроплан устойчивым, какие для этого нужны рули и рукоятки и как этим всем летчик должен действовать в воздухе. Таким образом, выяснилось еще одно важное условие. Необходимо, чтобы не только аппарат мог летать, но чтобы человек умел управлять им»[40].

Оценивая роль планёра в создании самолёта, Д. А. Соболев совершенно верно отмечает: «Изучение планирующего и парящего полёта птиц показало также возможность полёта на безмоторном аппарате тяжелее воздуха – планёре. Планеризм сыграл большую роль в создании самолёта, поскольку до начала XX века из-за отсутствия достаточно совершенных двигателей

---

39 *Галлай М. Л.* Жизнь Арцеулова. С. 61.

40 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 75.

единственно возможным типом летательного аппарата тяжелее воздуха являлся планёр»[41].

А если бы он, этот двигатель был? Что тогда? Тогда бы превращение планера в самолёт произошло несколько раньше. Ведь, по сути дела, планёр – это «аэроплан без мотора, винта и всего, что к ним относится». Слова, обрамлённые кавычками, принадлежат И. И. Сикорскому, и нами уже приводись.

Строительство планёров, их совершенствование, в конце концов, подвели человека непосредственно к созданию самолёта. Братья Райт создали свой самолёт на основе своего планёра. Вот что по этому поводу писал Игорь Иванович: «В 1903 году Райты построили легкий 16-ти сильный бензиновый двигатель и поставили его на свой планёр, соответственно увеличив его, чтобы он мог нести, кроме человека, мотор со всеми его принадлежностями.

После целого ряда попыток, произведя ряд необходимых улучшений, им удалось 17 декабря 1903 года совершить первый полет продолжительностью в 12 секунд. Четвёртый полет был в 59 секунд, причем аппарат пролетел по воздуху около четверти версты против довольно сильного ветра. Эти результаты представляли огромный успех. На этот раз, наконец, это был настоящий полет человека на аппарате тяжелее воздуха»[42].

Настоящий полёт! Сколько же понадобилось человеку перед этим создать летательных аппаратов легче и тяжелее воздуха! Сколько было на этом пути неудачных, менее удачных и просто никчёмных проектов! Сколько было затрат, жертв, восторгов и разочарований! Не счесть!! За всеми этими восклицаниями стоит одна объективная реальность – трудности на пути создания аппарата тяжелее воздуха под именем самолёт. Уяснить их нам помогают суждения И. И. Сикорского.

Вот его концентрированное мнение по этому вопросу: «Произошло это потому, что постройка летательной машины, т. е. механической птицы, способной поднять на воздух человека, представляла из себя очень трудную и сложную задачу. Для успешной постройки такой машины, т. е. аппарата тяжелее воздуха, требовался не только талант и настойчивость изобретателя, но и подходящие материалы, умелые рабочие, а главное — достаточно легкий и сильный двигатель. Между тем как для постройки, например, воздушного шара были необходимы лишь простые материалы, которые умели приготовлять уже тысячи лет тому назад, а именно — нетяжелая материя, веревки и лак. Таким образом, если бы во времена Леонардо да Винчи, т. е. около 1500 года и даже значительно раньше, 1000 или 2000 лет тому назад, кто-нибудь знал бы, как сделать аэростат, надуваемый гретым воздухом, он отлично мог бы построить и летать на нем, т. к. все материалы

---

41 Авиация в России. С. 13.

42 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 79.

легко могли быть получены. Иное дело с прибором тяжелее воздуха. Если бы 100 или 50 лет тому назад какой-нибудь изобретатель и додумался до устройства летательной машины, например, аэроплана, он не мог бы осуществить его, т. к. не получил бы легких стальных труб, проволок и тросов специальной прочности, много других материалов и, самое главное, подходящего двигателя»[43].

Именно в таких технически отсталых условиях и начинали свою изобретательскую деятельность конструкторы многих стран мира, обративших свой взор к аппарату тяжелее воздуха с неподвижным крылом – самолёту. Практические разработки таких аппаратов приходятся на середину XIX века. К этому времени уже стало ясно, что работы над орнитоптерами бесперспективны, а дело в сфере дирижаблей не продвигается слишком быстро.

На заре создания аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом сразу же наметился этап постройки и испытания моделей, то есть самолётов в миниатюре. Вначале в качестве «двигателя» использовалась часовая пружина, затем резиновый шнур. И. И. Сикорский считает, что первая поднявшаяся в воздух модель аэроплана, снабженная миниатюрным двигателем, принадлежала англичанину Хенсону Стрингфеллоу. Комментируя это мнение, Д. А. Соболев полагает, что многие историки авиации этот факт подвергают сомнению. Правда, и сам конструктор, говоря о Х. Стрингфеллоу, употребил слово «вероятно».

Далее И. И. Сикорский назвал имена других моделистов – француза В. Татена, австралийца Харгрейва и американца Ленгли. Русских имён в этом маленьком разделе его книги нет.

Несколько имён, в том числе и русских изобретателей, приводит В. Б. Шавров. Из числа успешно летавших моделей того времени он называет «Летунчика» Дедюлина, «Летуна» Барановского и «Летунью» А. Ф. Можайского. По мнению В. Б. Шаврова, самой удачной оказалась «Летунья», которая при взлёте разбегалась на своих колёсах. Среди моделистов Д. А. Соболев отмечает Н. Е. Жуковского, В. К. Германа, С. С. Неждановского, В. В. Котова, А. В. Эвальда. В процессе создания моделей разрабатывались проекты моторов, изучалось поведение конструкций в воздухе, совершенствовалась их форма.

Оценку моделям в деле самолётостроения даёт И. И. Сикорский: «Полёты моделей аэропланов представляли большой интерес, так как они доказывали возможность постройки летающего аэроплана. Но, в большинстве случаев, полёты были столь короткими, что ознакомиться с устойчивостью и управляемостью этих приборов было почти невозможно»[44].

---

43 Там же. С. 43.

44 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 70.

А вот Д. А. Соболев считает, что работы первых отечественных авиамоделистов имели новаторский характер и были положены в основу проектов пилотируемых аппаратов.

5. От планёров и моделей к самолёту

Другая часть изобретателей аппаратов тяжелее воздуха работала в сфере создания непосредственно самолётов в современном понимании этого слова. От моделей он отличался натурными размерами, а от планёров тем, что имел двигатель и винт. И. И. Сикорский описал его устройство таким образом: «Двигатель с винтом толкает вперёд по воздуху весь аппарат с большой скоростью, а плоскости или крылья поддерживают всю машину со всем, что на ней находится. Таковы основы устройства аэроплана. Таким образом, мотор и воздушный винт являются необходимой частью, делающей возможным полёт»[45].

Первые практические проекты самолётов были связаны с паровыми и реактивными двигателями. Над ними трудились во Франции, Англии, России и в некоторых других странах. Вот имена русских пионеров в этом деле: А. В. Эвальд, Н. А. Телешев, Н. И. Кибальчич, М. Сауляк, А. Н. Лодыгин, С. Микунин. Проектов было много. Однако успехи оказались весьма скромными: до 1882 года в мире ещё не было построено и испытано ни одного самолёта в натуральную величину.

Мечта, идея, особенно в области техники, осуществимы только тогда, когда для этого есть материальные и научные предпосылки. В чём здесь дело? Ответ прост: всему своё время. Мог ли быть создан аэростат до того, как появились материя или лак? Мог ли быть создан паровоз без железа, без понятия сути колеса или пара? Мог ли появиться автомобиль до того, как был создан двигатель, можно ли представить себе велосипед без резины?

До производства шестерёнки, винта, клапана, проволоки, металлической трубки, троса, гайки и многого-многого другого человечество доходило постепенно, на их изобретение уходили века. Миллионы людей трудились над их созданием, причём, совершенно не думая, что, скажем, стальная проволока достаточной прочности, сделанная для музыкального инструмента, будет использована в летательных аппаратах.

Или взять бензиновый двигатель – сердце автомобиля, морского корабля и самолёта. Его создавали тысячи людей, его десятки лет совершенствовали. Из года в год они становились всё более и более компактными, лёгкими и мощными и, в конце концов, стали удовлетворять авиационным требованиям. Можно ли было в XVIII веке без вентиляторов

---

45 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 59.

создавать аэродинамические трубы, без которых опыты в области аэродинамики (альма-матер авиации) невозможны?

И. И. Сикорский резюмирует: «Потребовались огромные усилия и работа человеческого разума, чтобы из всех этих материалов создать машину, которая, в конце концов, смогла осуществить то, о чём люди мечтали долгие тысячелетия, а именно – поднять человека на крыльях на воздух»[46].

Но для самолётостроения только относительно высокой материальной базы было недостаточно. С первых шагов оно стало испытывать нужду в научных изысканиях в сфере всех основных элементов летания – взлёта, полёта, посадки самолёта. Физическую тайну надо было постичь научно-экспериментальными методами и превратить эту тайну в авиационные законы.

Практические потребности общества в сфере создания аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом породили авиационную науку. Она стала обогащать практику самолётостроения своими исследованиями и выводами, способствуя его развитию. В свою очередь, развивающаяся техника ставила перед наукой всё новые и новые задачи и двигала её вперёд. В самолётостроении эта взаимозависимость прослеживается весьма чётко.

Без значительных, фундаментальных достижений в сфере науки и техники можно было создать воздушный шар, примитивный геликоптер, простенький планёр. Для создания аппарата тяжелее воздуха с неподвижным крылом, способного двигаться в воздушном пространстве в любом для человека направлении, нужно было коренное, качественное преобразование производительных сил. Оно началось во второй половине 19-го столетия под влиянием крупнейших научных и технических открытий и получило название научно-технической революции. Наука стала превращаться в ведущий фактор развития общественного производства. Наука всё больше и больше стала вторгаться в сферу летания.

Главные усилия учёных в это время были сосредоточены на разработке методов расчёта подъёмной силы крыла и аэродинамического сопротивления. Без разрешения этих загадок природы двигать вперёд дело летания было невозможно. Уделив в своей книге этому вопросу большое внимание, И. И. Сикорский указывал, что каждый самолёт надо делать сознательно, то есть, точно зная из каких частей он должен состоять, какую работу каждая из них должна выполнять, чтобы машина взлетела, держалась в воздухе, была полностью подвластна воле человека в выборе высоты и направления полёта, наконец, чтобы она могла нормально и без ущерба приземлиться.

Если говорить коротко, то наука должна была дать всестороннее объяснение причин возникновения силы, которая поддерживает самолёт в

---

[46] Там же. С. 44.

воздухе и даёт ему возможность осуществлять полёт. Игорь Иванович отмечал: «Иначе говоря, надо было создать науку, разъясняющую связанные с летанием по воздуху вопросы. Создать науку, то есть накопить достаточное число точных знаний и сведений, расположить их в правильном порядке и объединить их общими рассуждениями, делающими понятными вопросы, относящиеся к данной науке… С конца прошлого столетия за это дело принялись многие учёные почти во всех странах. Выдающееся значение имела работа русских учёных»[47].

Называя конкретные имена, И. И. Сикорский остановил своё внимание на учёных Н. Е. Жуковском, Г. А. Ботезате и А. П. Ван дер Флите, а также инженерах В. А. Слесареве, Н. А. Рынине, В. Ф. Найдёнове и Н. И. Утешеве.

Фамилии же русских учёных с мировым именем, внёсших серьёзный вклад в развитие авиационной науки, таких, как М. В. Ломоносов, Д. И. Менделеев, К. Э. Циолковский, М. А. Рыкачёв, А. Ф. Можайский, С. А. Чаплыгин остались без внимания автора. Такую позицию И. И. Сикорского понять трудно. А ведь именно они досконально исследовали проблему сопротивления воздушной сферы – главную проблему авиации. Одно только название некоторых трудов Д. И. Менделеева говорит о том, что воздухоплавание в его научных изысканиях занимало особое место: «Об удельных объёмах», «О температуре удельных слоёв атмосферы», «О сопротивлении жидкостей и воздухоплавании». В последней работе он сделал важный вывод о зависимости силы сопротивления движению тела от плотности той среды, в которой оно движется, и от скорости движения тела. Этот вывод имел большое практическое значение.

Вклад Д. П. Менделеева в дело воздухоплавания высоко оценил П. Д. Дузь: «Личный пример и огромный авторитет учёного, занявшегося глубоким изучением проблемы летания, содействовали росту интереса к воздухоплаванию в широких слоях русского общества. Имя Менделеева должно стоять на одном из первых мест среди имён основоположников современного воздухоплавания»[48].

А вот название работ К. Э. Циолковского: «К вопросу о летании посредством крыльев», «Аэроплан или птицеподобная (авиационная) летательная машина», «Давление воздуха на поверхности, введённые в искусственный воздушный поток», «Сопротивление воздуха и воздухоплавание», «Простое учение о воздушном корабле и его построении». Он первый провёл научные эксперименты в аэродинамической трубе, впервые в мире составил схему автопилота.

Основоположником теоретической, экспериментальной и прикладной аэродинамики стал Н. Е. Жуковский. Им созданы такие научные труды,

---

47 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 68.

48 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 69.

посвящённые проблемам авиации, как: «Некоторые соображения о летательных приборах», «К теории летания», «Новые исследования о летании», «О парении птиц», «О наивыгоднейшем угле наклона аэропланов». Главная задача Н. Е. Жуковского как ученого в области авиации заключалась в создании стройной теории полёта, научном объяснении сути подъёмной силы и исследовании теории крыла. Г. П. Свищёв так оценил заслуги Н. Е. Жуковского в авиационной науке: «… мы с полным основанием можем сказать, что Н. Е. Жуковский многолетним трудом заложил фундамент аэродинамики как науки»[49].

Но самую высокую оценку учёному дал В. И. Ленин, назвав его «отцом русской авиации». Крупнейшим учёным в области аэродинамики и её основоположником, наряду с Н. Е. Жуковским, стал С. А. Чаплыгин. П. Д. Дузь отмечал, что их совместная работа выдвинула Россию в начале XX века на одно из первых мест в области экспериментальной аэродинамики.

Остаётся только гадать, почему И. И. Сикорский персонально не упомянул, за исключением Н. Е. Жуковского, эти имена!

Анализируя физические явления, связанные с созданием подъёмной силы, оптимального устройства крыла, винта и других частей самолёта, принимающих участие в его подъёме на высоту, обеспечивающих его устойчивое и управляемое поступательное движение вперёд, И. И. Сикорский подводит читателя своей книги к выводу о том, что для этого нужны специальные инструменты и приборы, что часть этой сложной работы, и то значительно меньшую, выполняли сами изобретатели. Другую же часть можно было выполнить только путём эксперимента и коллективным разумом, для этого необходимо было создавать аэродинамические лаборатории или даже целые институты.

Первые аэродинамические трубы в России были созданы К. Э. Циолковским и Н. Е. Жуковским. В 1902 году в Московском университете по инициативе Н. Е. Жуковского организована аэродинамическая лаборатория, а через семь лет она была создана и в Московском высшем техническом училище. Он же принял активное участие в создании аэродинамического института в Кучино под Москвой, основанного на деньги Д. П. Рябушинского.

В сфере исследования института были такие проблемы, как: атмосферные явления, воздушные винты, аэродинамические трубы различных форм, вихревые движения, лобовое сопротивление и др. Подобные учреждения были открыты и в Петербурге – в Институте инженеров путей сообщения и в Политехническом институте. Всё это дало право одному из виднейших исследователей воздухоплавания и авиации в России П. Д. Дузю сделать вывод о том, что исследовательской работе в

---

[49] Авиация в России. С. 156.

области экспериментальной и теоретической аэродинамики в нашей стране было уделено большое внимание.

И. И. Сикорский высоко оценивал работу аэродинамических лабораторий. Он писал: «Работы лабораторий принесли делу создания летательных машин очень большую пользу. Лет 25 тому назад строители летательных машин должны были создавать главные части — крылья, корпус и т. д., руководясь своим чутьем, т. е. попросту говоря так, как им казалось. Иногда они поступали удивительно правильно; но сплошь и рядом делали ошибки, вызывавшие неуспех всей работы. Аэродинамические лаборатории дали строителям аэропланов множество очень важных сведений… можно было, благодаря этим сведениям, делать расчет аэропланов, то есть делать машину сознательно, зная, почему и для чего делается каждая ее часть, заранее зная с большой точностью, какими свойствами будет обладать построенный аппарат. Без этого строитель мог только угадывать, что получится из его машины, и при испытаниях получить иногда приятные, но гораздо чаще неприятные неожиданности»[50].

Так с помощью учёных обогащалась наука о летании всё новыми и новыми исследованиями и выводами. Творческими усилиями выдающихся русских учёных в конце XIX и начале XX веков были объяснены и получили статус закона многие элементы полёта летательных аппаратов. Н. Е. Жуковский, С. А. Чаплыгин и К. Э. Циолковский заложили основы совершенно новой науки – аэродинамики. В этой важнейшей области самолётостроения русские учёные шли впереди иностранных исследователей.

Высокую оценку работе русских учёных в сфере воздухоплавания и авиации дал И. И. Сикорский: «… своими научными трудами и открытиями русские учёные сделали ценный вклад в мировую авиационную науку и заслужили России почётную известность»[51].

Эти оценки, упомянув имена учёных, повторил П. Д. Дузь: «В конце XIX столетия Россия благодаря работам выдающихся учёных, как Д. И. Менделеев, Н. Е. Жуковский, М. А. Рыкачёв, С. А. Чаплыгин, К. Э. Циолковский и другие, опередила Европу в области аэродинамических исследований. Очень часто у нас просто не представляют, каких неимоверных усилий требовали и какими трудностями сопровождались в то время работы русских экспериментаторов… В атмосфере всеобщего недоверия надо было иметь много мужества и преданности науке, чтобы доказывать возможность конечной победы управляемых аэростатов и аэропланов. Вот почему с чувством глубокого уважения и гордости мы должны отнестись к этим первым работам русских учёных»[52].

---

50 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 65.

51 Там же. С. 68.

52 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 109.

Достижения в области науки и техники вообще, и в сфере авиации в частности, способствовали тому, что дело самолётостроения в конце XIX века значительно продвинулось вперёд. Это относится, прежде всего, к таким странам, как Франция, Германия, Англия и США. России на этом этапе самолётостроения принадлежит особое место. Промышленный подъём, который пришёлся на 90-е годы, строительство крупных фабрик и заводов, первые серьёзные научные изыскания в деле летания нашли прямое отражение в деле создания проектов аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом. Именно в этот период Россия стала первой страной в мире, в которой был построен самолёт в натуральную величину с паровым двигателем и воздушным винтом. Его создатель – талантливый учёный и изобретатель А. Ф. Можайский, работа которого над самолётом стала ярким примером применения научных познаний в сфере авиации на практике.

Трудным, с точки зрения поддержки работы изобретателя со стороны государственных органов, был его путь к осуществлению вековой мечты человечества. От его замысла постройки аппарата тяжелее воздуха до практического воплощения понадобилось 26 лет. Первым этапом стало моделирование. Испытания летающих моделей проходили успешно, они хорошо летали. Результаты опытов изобретатель изложил в докладной записке и вместе со сметой расходов на постройку натурного аппарата представил в специальную комиссию. И… получил отказ. Правда, средства на приобретение двух паровых двигателей в Англии и первую в России «Привилегию» он получил. Однако 5000 рублей на постройку самолёта ему не дали.

Постройка аппарата началась летом 1882 года собственными силами и средствами. Уже в процессе строительства он вновь обратился к Александру III за материальной помощью и вновь получил отказ. Отказало и военное ведомство. Невзирая на это А. Ф. Можайский довёл свою работу до испытаний. Самолёт отделился от земли, уже в воздухе накренился и поломал крыло. Точной даты испытания нет. Два самых авторитетных исследователя отечественных конструкций самолётов П. Д. Дузь и В. Б. Шавров имеют по этому вопросу разные мнения: первый считает, что это историческое событие произошло в 1885 году, второй – осенью 1884 года. Г. П. Свищёв и В. Н. Бычков полагают, что испытание проведено летом 1885 года [53].

Но не это важно. Важно то, что русский человек, наш соотечественник первым в мире спроектировал, построил и испытал самолёт. И сделал он это почти на 20 лет раньше, чем американцы Райт, которым некоторые историки отдают пальму первенства в этом деле.

---

[53] *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 167; *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 22; Авиация в России. С. 31, 53.

Поломка самолёта оказалась не слишком велика, и конструктор дважды запрашивал материальную помощь на продолжение работ. Вновь не получив её, он продолжал начатое дело. «Однако для окончания сборки дубликата двигателя и осуществления некоторых переделок аппарата с целью его облегчения А. Ф. Можайский уже не имел средств… Доведённый до отчаяния, разорившийся и запутавшийся в долгах изобретатель не перенёс этого последнего удара. 20 марта 1890 года его не стало»[54].

Есть необходимость устами самых авторитетных историков воздухоплавания и авиации дать оценку А. Ф. Можайскому и его творению.

В. Б. Шавров, назвав труд А. Ф. Можайского «творческим подвигом», писал: «… какие бы случайные обстоятельства ни благоприятствовали первому взлёту, как бы он не завершился, самолёт А. Ф. Можайского был первым в мире самолётом, построенным в натурную величину, проходившим испытания и отделившимся от земли с человеком на борту»[55].

Не менее высокую оценку дали ему Б. Л. Симаков и И. Ф. Шипилов: «Построив самолёт и испытав его, А. Ф. Можайский закрепил за нашим народом почётный приоритет создания первого в мире самолёта». «Наш народ законно гордится выдающимися работами и опытом А. Ф. Можайского, не имевшими себе равных не только в то время, но даже и много лет спустя. Беспримерный научный подвиг А. Ф. Можайского, разрешившего задачу, над которой безуспешно бились исследователи и изобретатели многих стран, высоко поднимает научный и технический престиж нашей страны как родины самолёта, родины авиации»[56].

В. Н. Бычков в статье «К истории создания самолёта А. Ф. Можайского» писал: «Путь, пройденный А. Ф. Можайским, был неизбежным и необходимым этапом в развитии авиации и потому был повторен в прошлом веке. Во всех странах, претендующих считаться родоначальниками авиации: во Франции – это был Адер, в Англии – Максим, в Америке – Лэнгли и Филипп, хотя, как показало дальнейшее развитие авиации, первые удачи в полётах аппаратов тяжелее воздуха достигались на пути О. Лилиенталя и братьев Райт. В этом смысле А. Ф. Можайского можно считать одним из родоначальников авиации и первым отечественным авиаконструктором»[57].

П. Д. Дузь, рассказывая о том, что аппарат А. Ф. Можайского много лет лежал в углу механической мастерской Балтийского завода, затем был продан с аукциона, заключил: «Если во Франции самолёт «Авион» Адера сумели сохранить как реликвию, то российские чиновники сделали всё возможное, чтобы от замечательного изобретения А. Ф. Можайского не осталось и следа. Но мы имя Можайского будем чтить как имя человека,

---

54 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 171.

55 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 23.

56 *Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 17, 26.

57 Авиация в России. С. 56.

который ещё в 80-х годах прошлого столетия, то есть задолго до француза Адера, англичан Филиппса и Максима, американцев Райт и Лэнгли, сумел спроектировать и построить аэроплан»[58].

К великому сожалению, исследователям истории авиации удалось установить только факт того, что самолёт А. Ф. Можайского отделился от земли, взлетел, накренился на бок и поломал крыло. А вот, сколько он продержался в воздухе? Это очень важно. Ведь первый полёт Райтов 17 декабря 1903 года составил всего, как пишет И. И. Сикорский, 12 секунд. Пусть самолет А. Ф. Можайского пролетел меньше, но он л е т е л!! Почему же пальма первенства отдана американцам? Да по той простой причине, что их самолёт не потерпел аварии, полёты они сумели продолжить и уже на четвёртом из них продержались в воздухе 59 секунд.

Теперь можно перейти к сослагательному наклонению. Мог бы А. Ф. Можайский войти в историю мировой авиации как конструктор, самолёт которого не только оторвался от земли, но и полетел? С уверенностью можно сказать: да! Продолжая начатое дело, он решил увеличить своему детищу тягу, удвоив её с 30 до 60 лошадиных сил двумя моторами. Два года ушло на то, чтобы добиться их постройки, ещё два года на то, чтобы на Обуховском сталелитейном заводе первый двигатель был сделан. На этом дело и завершилось, ибо: «Второй двигатель и котёл из-за волокиты в морском ведомстве, на средства которого производилась постройка, так и не были закончены при жизни А. Ф. Можайского»[59]. А вот мнение самого главного исследователя творчества А. Ф. Можайского П. Д. Дузя: «Аэроплан Можайского после внесённых им переделок, несомненно, мог бы летать. Мощность новых двигателей была достаточна, и вес их не был чрезмерно велик… Если бы изобретатель имел возможность продолжить свои работы, он, конечно, облегчил бы вес аппарата и добился успеха»[60].

Могла ли Россия на 18 лет раньше чем США стать родиной не только первого в мире самолёта, о т о р в а в ш е г о с я от земли, но и п о л е т е в ш е г о? Могла, но не стала. Почему? Ответы дают В. Б. Шавров, Б. Л. Симаков и И. Ф. Шипилов.

«Конечно, не все вопросы удалось ему разрешить, но сделал он, пожалуй, всё, что было возможно в то время, несмотря на крайне неблагоприятную для него обстановку, ограниченность материальных и технических возможностей, а также недоверие к его работам со стороны военно-бюрократического аппарата царской России»[61].

---

58 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 172.

59 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 22.

60 *Дузь П. Б.* История воздухоплавания и авиации в России. С.172.

61 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 11.

«Смелые новаторские замыслы А. Ф. Можайского, выраженные в проекте самолёта, вопреки его надеждам и ожиданиям не нашли должной поддержки в тех правительственных учреждениях, которые должны были надлежащим образом оценить работы изобретателя и предоставить ему возможность развивать их дальше. Более того, чиновники царского правительства, от которых зависело решение вопроса о помощи изобретателю, делали всё, для того, чтобы забраковать проект А. Ф. Можайского и не давать ему средств на постройку самолёта»[62].

Лётную жизнь первого в мире самолёта надо было продолжить, сделать всё, чтобы он не только взлетел, но и полетел. Нужно было сделать всего один шаг на пути к этому – оказать конструктору материальную помощь. Тогда бы Россия была бы родиной не только первого в мире созданного самолёта, но и самолёта полетевшего. Но этого сделано не было.

После этого рассказа о первом в мире натурном самолёте и его создателе, вновь вопрос: почему И. И. Сикорский не упомянул имени А. Ф. Можайского в своей книге? Не знал? Если к этому вопросу подходить с чисто временных позиций, то получаются вот такие рассуждения. Когда Александр Фёдорович Можайский умер, Игорю Сикорскому исполнилось десять месяцев. Вполне понятно, что в это время он не мог интересоваться ни авиацией, ни авиационными конструкторами. Но потом, взрослея и учась, он не мог не слышать о нём. Нам, современникам, знающим о А. Ф. Можайском со школьной скамьи, в это верится с трудом. Но даже это можно допустить. Однако став на авиационную стезю, Игорь Иванович не мог не знакомиться с трудами изобретателя. А может и не знакомился? Этот вопрос порождён следующими фактами, изложенными в книгах П. Д. Дузя и В. Б. Шаврова.

«Работы Александра Фёдоровича Можайского оставались неизвестными в России. Причиной этому была, очевидно, их сугубая секретность. Отрывочные сведения, проскользнувшие в периодическую печать, конечно, не могли дать правильного представления о его работе». «Имя великого русского изобретателя Александра Фёдоровича Можайского должно было быть прославлено как имя изобретателя первого аэроплана. Но, увы, его имя и его труды остались неизвестными даже в России. Скромный русский изобретатель, построивший аэроплан задолго до официально чествуемых его создателей в Европе и Америке, остался незамеченным и непризнанным, разделив судьбу изобретателя паровой машины Ползунова, изобретателя радио Попова и многих других»[63].

«… работы А. Ф. Можайского не были в своё время оценены, и он сам был полузабыт. Значение его творческого подвига стало яснее в 1910 году, с

---

62 *Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 24.

63 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 153, 173.

началом общего бурного развития авиации, по-настоящему его деятельность оценена лишь в наши дни»[64].

Но ведь не забыт, а полузабыт! Подтверждением тому, что В. Б. Шавров употребил здесь верное слово, служит следующий факт, приведённый им же в своей книге. В газете «Новое время» за 13 апреля 1911 года корреспондент В. И. Коваленко писал: «Можайский построил первый в мире аэроплан… Сделан аппарат настолько хорошо, что если бы его поставить здесь в Михайловском манеже рядом с «Блерио», то последний мог бы сказать: «Шапку долой!» Не мог ищущий и жаждущий в авиационном деле, уже сам ставший на стезю изобретательства И. И. Сикорский, не читать этого. Но одно дело читать об этом, и совершенно другое дело знать труды изобретателя.

Имя А. Ф. Можайского стало широко известно лишь в советское время, и то лишь перед Великой Отечественной войной благодаря долгому поиску Петра Дмитриевича Дузя. Так, что И. И. Сикорский, судя по всему, и в самом деле не мог знать имени российского авиаконструктора.

А может быть замалчивание произошло по политическим соображениям? Это можно допустить, и то с известной натяжкой, по отношению к тем великим авиационным именам в науке (К. Э. Циолковский, М. А. Рыкачёв, С. А. Чаплыгин) неупомянутым им, которые приняли идеи Великой Октябрьской социалистической революции, после её победы не уехали за рубеж и продолжили служение народу, стране и авиации. Предположить можно было бы, но тогда среди названных И. И. Сикорским не было бы имени и Н. Е. Жуковского. Так почему же не упомянул? Вольность редактора? Вопросы, вопросы, вопросы. Может быть не в пустоту, может быть кто-то знает ответ?

В одно время с А. Ф. Можайским и после него до конца XIX века бились над созданием самолёта многие русские изобретатели. Все они и их конструкции подробно представлены в капитальном труде В. Б. Шаврова. Нам остаётся только назвать здесь их имена: П. Д. Кузьминский, О. С. Костович, Ф. Р. Гешвенд, В. А. Татаринов, К. Э. Циолковский, В. Кресс, С. С. Неждановский, В. К. Герман, А. Винклер, Н. А. Шишков, В. В. Котов, И. И. Сытин, Н. И. Кибальчич, В. С. Фёдоров.

В. Б. Шавров отмечает, что самолёт В. С. Фёдорова интересен тем, что был первым, построенным в России после самолёта А. Ф. Можайского.

Это были разные конструкции, но все эти проекты русских изобретателей конца XIX века объединяло одно обстоятельство – ни один из них не поднялся в воздух. Только А. Ф. Можайскому удалось оторвать своё творение от земли. Основным недостатком его самолёта являлась слабая силовая установка. Мощности трёх тяжёлых паровых моторов хватало на то, чтобы оторвать аппарат от земли, но было явно недостаточно для

---

64 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 23.

обеспечения его устойчивого полёта. Отсутствие лёгкого двигателя всё еще оставалось главной авиационной проблемой.

На пути к полёту человека на аппарате тяжелее воздуха оставалось сделать всего один шаг, но зато самый существенный. И он был сделан. В конце XIX века появился двигатель внутреннего сгорания. Ему-то и суждено было дать человеку крылья для полёта. Но произошло это не сразу, ибо самолёту нужен был не просто бензиновый двигатель, а л ё г к и й бензиновый двигатель. В таком виде, пригодном для летания он и оказался на самолёте братьев Райт. И они полетели.

Рассказывая о них, И. И. Сикорский приводит любопытный факт: «Братьям Райт понадобилось ещё два года напряжённой работы и новых испытаний, чтобы постепенно добиться более продолжительных полётов. В сентябре 1905 года был совершён полёт в 17 вёрст. Несколько позже в том же году Уильбур Райт пролетел около 37 вёрст со средней скоростью приблизительно 60 вёрст в час. В то же время братья Райт держали свой опыт в строгой тайне»[65]. В строгой тайне! Американцы были бы не американцами, если бы поступили иначе.

Первые шесть-восемь лет 19-го столетия показали, что Европа уже беременна самолётами. Ещё немножко, ещё несколько усилий и можно принимать роды. «По другую сторону океана – в Европе, – писал И. И. Сикорский, – строители летательных машин не знали устройства аппарата Райтов; они самостоятельно добивались успеха и, под конец, достигли его. Первые шесть лет текущего столетия были очень интересным временем, когда в Европе, можно сказать, чувствовалось, что летательные машины должны, наконец, сделаться действительностью. Уже в то время многие предвидели и ожидали их скорого осуществления, частные люди и общества назначали премии за первый полет; вопросу о летании посвящались книги и газетные статьи и т. д. Но еще и в это время находилось немалое число неверующих, считавших полет без помощи воздушного шара невозможным. Однако людям осведомленным думать так в это время уже не следовало. Хотя в Европе еще не существовало летательных аппаратов, которые действительно летали бы по воздуху, а успехи братьев Райт не были известны, но здесь уже существовали, можно сказать, порознь и доказали свою правильность основные части аэропланов»[66].

В начале XX века засидевшаяся после многочисленных ярких побед в воздухоплавании Франция делает новый рывок, хотя в его преддверии в стране находились скептики летания. Журнал «Автомобиль и воздухоплавание» приводит на этот счёт весьма любопытный факт: «Некто Пьер Лассар, защищая в Сорбонне докторскую диссертацию, подвергал строгой критике французских романистов и, чтобы ярче подчеркнуть своё

---

65 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С.79.

66 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 80.

отрицательное отношение к идее нравственного прогресса, как к несомненной утопии, вскликнул: «А от чего бы нам не предположить, что человек будет летать? Ведь отрицать эту гипотезу мы имеем так же мало оснований, как и утверждать её»[67].

В течение нескольких лет центр мирового самолётостроения и летания сосредоточился во Франции, а Париж стал цитаделью авиации и аэроплана. Как отмечает П. Д. Дузь «во Франции при первых же сведениях об успехе Райтов многочисленные изобретатели утроили свои усилия по осуществлению конструкции аэроплана»[68].

Утроили! Мощному рывку французов в деле конструирования аппаратов и летания способствовало то обстоятельство, что они располагали самыми мощными, лёгкими и надёжными на то время авиационными двигателями. Созданный французскими конструкторами ротативный двигатель «Гном» оказал влияние не только на развитие самолётостроения в самой Франции, но и в целом в Европе. Франции принадлежит первенство в строительстве авиационных заводов. П. Д. Дузь приводит такую цифру: в 1911 году на них было построено 1350 самолётов. Это были «Фарман», «Ньюпор IV», «Блерио XI», «Депердюссен» и «Моран-Сольнье». У Франции их покупали многие европейские страны, в том числе и Россия. Наконец, надо сказать, что первые специальные школы по подготовке лётчиков открылись во Франции. В них обучались летанию и первые русские лётчики.

Фербер, Ваузен, Фарман, Ружье, Латам, Полан, Делагранж, Блерио, Адера, Сантос-Дюмон – эти славные имена первых французских конструкторов и профессиональных лётчиков в то время знала вся Европа.

Первым французом, полетевшим на самолёте 12 ноября 1906 года, стал Сантос-Дюмон. В 1907 году на аппарате Ваузена поднялся в небо Анри Фарман. Затем он стал строить свои самолёты, которые приобрели известность во всём мире. Летом 1909 года Блерио перелетел из Франции в Англию, покрыв расстояние в 40 вёрст. В это время вся Франция болела авиацией, а её достижения в этой сфере стали предметом зависти многих европейских стран. Журнал «Воздухоплаватель» в № 3 за 1910 год, подведя итоги авиационным достижениям, писал: «1909 год дал возможность французским авиаторам не только сравняться, но даже опередить братьев Райт. Все главные рекорды этого года принадлежат французам».

Авиационный бум переживали все ведущие европейские страны. П. Д. Дузь отмечал, что проведённая в 1909 году в Реймсе авиационная неделя показала всему миру, что авиация идёт вперёд семимильными шагами. А И. И. Сикорский подчеркивал, что в Европе, в отличие от Америки, строители, в общем, не делали секрета из своих работ.

---

67 Автомобиль и воздухоплавание. 1911. № 1. С. 9.

68 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 286.

Таким образом, если до 1908 года господами положения в деле летания были братья Райт, которым принадлежали в то время все мировые рекорды, то, начиная с 1909 года, французы стали теснить знаменитых американцев, перекрывая их прежние достижения, и, в конце концов, обошли их.

Журнал «Автомобиль и воздухоплавание» в этом отношении приводит такие сведения: «25 августа 1909 года Полану на аэроплане «Ваузен» удалось впервые отвоевать первенство у братьев Райт, поставив новый рекорд отложенного расстояния – 134 км в два часа 23 минуты 24,4 секунды. Но рекорды на продолжительность и расстояние вызывали меньший интерес, чем успехи полётов на большие расстояния. … 29 августа 1909 года Латаму впервые удаётся подняться на высоту 155 метров. Начиная с Латама, один рекорд следует за другим».

Этот же журнал приводит данные на конец 1909 года: «3 ноября Анри Фарман покрыл расстояние в 234, 212 км за 4 часа 17 минут и 53,2 секунды, а Губерт Латам 1 декабря поднялся на высоту 475 метров. Не успели ещё подвести итоги за 1909 год, как 7 января 1910 года Латам достиг высоты в 1000 метров, затратив на подъём и спуск всего 42 минуты»[69].

И. И. Сикорский писал: «С 1908 года целый ряд новых лётчиков начинают успешно развивать новое молодое дело летания. Некоторые из них заказывали аппараты Ваузену, который был тогда единственным поставщиком аэропланов, другие строили свои собственные машины. Летом 1908 года уже несколько лётчиков в Европе были в состоянии продержаться до получаса в воздухе»[70].

Своеобразным толчком в деле летания стали демонстрационные полёты У. Райта во Франции в 1908 году, куда он был приглашён одной французской компанией. Летая в воздушном пространстве одной из ведущих авиационных держав Европы, американец установил ряд рекордов высоты и продолжительности полётов.

Можно сказать, что 1908 и 1909 годы в истории покорения воздуха оказались рубежными. **Ведущие страны мира стали на крыло. Во многих частях огромного пятого океана парили над землёй подобно птицам, рождённые в муках умом и руками многих энтузиастов, аппараты тяжелее воздуха под названием самолёты.**

На смену веку воздушных шаров, аэростатов, дирижаблей и планёров пришёл век аэропланов, на смену эре воздухоплавания пришла эра авиации. Это во всемирном масштабе. Что же касается отдельных стран, то смена эр в них происходила в разное время.

В связи с этим очевидным выводом нельзя согласиться со следующим мнением И. И. Сикорского: «1908 и 1909 годами заканчивается пора «изобретения» летательных машин. С этого времени приходилось, главным

---

69 Автомобиль и воздухоплавание. 1911. № 1. С. 31.

70 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 82.

образом, совершенствовать аппарат, способы управления им, изучать воздушный путь, до тех пор неизвестный и т. д. Это была огромная работа»[71].

Для Европы это замечание может быть и верно. Но только не для России. На старте авиационной эры она несколько задержалась. Она ещё не вышла из поры изобретений летательных аппаратов, да и сам Игорь Иванович как конструктор и лётчик, делал только первые шаги.

6. А что же Россия?

Так что же Россия? На рубеже 19-го и 20-го столетия она втянулась в экономический кризис, войну с Японией, породивших первую русскую революцию и последовавшие за ней годы реакции. Эти общественно-политические явления не могли не повлиять на развитие воздухоплавания и авиации. Новое для России авиационное дело, как и во всех странах, которые рвались в небо, было немыслимо без решения двух кардинальных проблем – создания силами отечественных авиаконструкторов своих российских самолётов и подготовки своих российских летчиков. Без их решения дело летания было обречено на дальнейшее отставание, которое к 1919 – 1910 годам обозначилось довольно чётко.

Ещё один исследователь воздухоплавания и авиации в России В. В. Король в своей книге «В небе России» отмечает: «В эти первые годы штурма неба газеты много внимания уделяли успехам европейских, особенно французских, авиаторов. Русские воздухоплаватели делали только робкие попытки оторваться от земли. «Да, грустно, – писал по этому поводу автор монографии «Воздухоплавание» А. Далматов, изданной в 1910 году, – что мы являемся только зрителями, да и то больше в кинематографе, этого победоносного, триумфального шествия прогресса воздухоплавания. Неужели мы проспим это торжество гения человека над самой непокорной стихией и останемся только зрителями, а не участниками в этом мировом событии.

Начальник Главного инженерного управления российской армии генерал А. П. Вернандер в беседе с корреспондентом газеты «Русское слово» 23 июля 1909 года констатировал: «У нас в России дело авиации продвигается слабо»[72].

Всё, что в России делалось в сфере воздухоплавания и авиации, принадлежало весьма узкому кругу энтузиастов. Так было всегда, так было в любом другом масштабном начинании. И не только в России. С одной стороны, одиночники, которые своими личными усилиями продвигали новое

---

71 Там же. С. 83.

72 *Король В. В.* В небе России. СПб., 1995. С. 90.

дело вперёд. И с другой – огромная, непонимающая и потому безразличная масса людей, которой было всё равно, которые в небо не рвались, о летании и не думали, они радовались тому, что им посчастливилось ходить по земле.

В этой массе была значительная доля чиновников различных учреждений и ведомств, которым, одним в меньшей, другим в большей степени, положено было не только думать о прогрессе общества, но и что-то делать в этом направлении. Конечно, среди них были те (буквально единицы), кто понимал энтузиастов авиационного дела и старался им помочь. Основная же масса чиновников – это люди, не верящие в возможность покорения пятого океана, или просто равнодушные к самой идее летания.

И прав, трижды прав В. В. Король, который пишет: «Первые успехи братьев Райт и других зарубежных деятелей авиации воодушевили русских учёных, изобретателей и энтузиастов лётного дела на более упорное продолжение исследовательских и практических разработок. Однако следует учесть, в каких невероятно тяжёлых условиях работали отечественные изобретатели. Чаще всего они трудились при полном равнодушии тех органов и ответственных чиновников, которые, по существу, должны были бы оказывать им внимание и поддержку»[73].

О том, что в рассматриваемый период в России было много людей, которые не верили в возможность полёта на аппарате тяжелее воздуха с неподвижным крылом, писал и И. И. Сикорский: «Но ещё и в это время находилось немалое число неверующих, считавших, полёт без помощи воздушного шара невозможным»[74].

Вполне естественно, что эти люди пренебрежительно относились к любым начинаниям в области авиации, чинили всевозможные препятствия, отказывали в материальной помощи. С противодействием чиновников, основанным на неверии в возможность полёта человека на самолёте, сталкивались даже именитые изобретатели и учёные. Исследователи истории авиации в России приводят на этот счёт убедительные примеры.

Д. А. Соболев: «В отзыве на проект Ф. Р. Гашвенда говорилось, что «предполагаемый автором паролёт осуществляет собой идею аэроплана, и по одному этому представляет собой значительные неудобства». В решении члена воздухоплавательного отдела Российского технического общества (РТО) В. М. Катышева на проект самолёта К. Э. Циолковского говорилось, что этот проект «… может легко способствовать распространению ложных взглядов»[75].

Б. Л. Симаков и И. Ф. Шипилов: «… царские министры, рассмотрев на заседании совета министров 15 декабря 1909 года доклад профессора

---

73 *Король В. В.* В небе России. С. 66.

74 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 80.

75 Авиация в России. С. 25.

Н. Е. Жуковского об организации подготовки авиационных инженеров и об учреждении авиационного научно-исследовательского института, вынесли следующее постановление: «Устройство в настоящее время обширных вспомогательных учреждений для производства, наряду с преподаванием теоретического курса, опытов по аэронавтике в крупном масштабе являлось бы преждевременным… Поэтому осуществление… предложений… об открытии аэродинамического учреждения при Донском политехническом институте и… об организации института аэронавтики в Москве должно быть признано… нецелесообразным»[76].

По всем этим причинам рассматриваемый период самолётостроения в России оказался весьма скудным на имена изобретателей. Д. А. Соболев отмечает: «Несмотря на отсутствие материальной и моральной поддержки со стороны государства, в конце рассматриваемого периода один из проектов самолётов всё же был воплощён в жизнь. Самолёт построил на свои средства член воздухоплавательного отдела РТО Е. С. Фёдоров»[77].

Весьма любопытный документ приводит в своей статье «Становление авиации в России» В. Н. Бычков. Организованная в 1884 году при Главном инженерном управлении военного министерства комиссия по применению воздухоплавания то и дело давала отрицательные заключения на проекты летательных аппаратов тяжелее воздуха. На один из них военный министр П. С. Ванновский вынужден был наложить следующую резолюцию: «… я прошу комиссию отказаться от предвзятых идей; легко может статься, что найдётся изобретатель, сумевший побороть те недостатки, которые комиссия приписывает всем аэропланам»[78].

Были, были в то время государственные чиновники столь высоко ранга далеко зрящие!

В тот период, пожалуй, только наука в области летания, усилиями Н. Е. Жуковского, К. Э. Циолковского и С. А. Чаплыгина, продолжала основательно продвигаться вперёд. Даже в 1911 году, когда не только основные европейские страны, но и Россия переживали авиационный бум, находились люди, которые совершенно не верили в возможности самолёта, не видели его перспектив. Характерным в этом плане стала статья одного из авторов, помещённая в одном из номеров журнала «Автомобиль» за 1911 год. Отпор его пессимистическим взглядам весьма оригинально дал другой журнал – «Воздухоплаватель».

В начале редакция журнала сделала подборку наиболее одиозных фраз автора. Вот некоторые из них: «Мне кажется преувеличенным возведение авиации на ступень общечеловеческой и первой государственной задачи». «Авиация – теперь модная забава, очень интересная, но занявшая

---

76 *Симаков Б.Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 45, 47.

77 Авиация в России. С.25.

78 Авиация в России. С. 229.

положение далеко не по почину, а будущая роль авиации настолько неопределённа и туманна, что ратовать за неё во имя её прогресса, пожалуй, не стоит». «Тысячи нянек суетятся вокруг хилого, по-видимому, недоношенного ребёнка, вскармливают его, водят на помочах». «России нужен воздушный флот! Конечно нужен, как голому цилиндр: хоть что-нибудь можно прикрыть!» «Они совершенны, моторы идеальны, конструкция законченная, и в этом их смертельный приговор. Что бы ни делалось, что бы ни изобреталось, аэроплан всегда останется «без почвы под собой».

Приведя ещё несколько опусов автора, редакция журнала заключила: «Есть статьи, возражать на которые не следует, надо лишь процитировать из них наиболее рельефные места, и вся несообразность их становится сразу ясной. Так и в проводимой статье. Тенденция – ясна, доводы – неубедительны, обвинения – необоснованны. Аксиомы не нуждаются в доказательствах!»[79]

Трудно предположить, чтобы человек мог проявлять такое дремучее неверие в авиацию. Думается, что всё-таки статья была заказной – автомобилисты увидели в самолёте конкурента.

Но главная беда энтузиастов заключалась в том, что государство российское в лице правительства всё ещё медленно и неохотно поворачивалось лицом к их нуждам, воздухоплавание ещё не стало сферой государственных забот, а продолжало оставаться делом частным. П. Д. Дузь писал: «Русские изобретатели, работавшие в этот период над созданием аэропланов, были лишены более или менее значительной государственной поддержки, в то время как, например, во Франции только одни премии за осуществление полётов при известных условиях счислялись сотнями тысяч франков. Главное инженерное управление признавало, что «в России дело обстоит значительно хуже вследствие отсутствия премии, но даже нигде нет аэродрома, на котором могли бы испытать свои приборы русские изобретатели»[80].

Заметим, что речь идёт не об оплате каторжного труда изобретателя, не о том, чтобы она стала главным источником его существования. Речь идёт лишь только о том, чтобы можно было компенсировать расходы на покупку двигателей, материалов, горючего. Как точно, словно попал в «десятку», выразился в этом плане один из корифеев отечественной авиации в отрывке стихотворения, которое приводится в книге «В небе России». Этот отрывок настолько хорош, что, право, его стоит повторить, выразив при этом слова благодарности В. В. Королю за его находку и публикацию, а также присоединить к этому отрывку несколько фраз самого автора.

---

79 Воздухоплаватель. 1911. № 7. С. 460.

80 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 289.

«Горечью наполнены строки стихотворения «Изобретатель», написанного в 1908 году командиром Учебного воздухоплавательного парка, одарённым и неутомимым изобретателем, незаурядным публицистом А. М. Кованько. К этому времени знаменитый автор уже имел большой и весьма неприятный опыт общения с консервативными чиновниками. Вот отрывки этого стихотворения:

Пойми ты, сеятель идей,
Труд доблестный творца
На пользу общую людей
Не даст тебе дворца.
За творческие муки,
Потерю сна, за труд,
Усталый мозг и руки –
Копейки не дадут…»[81]

А вот мнение П. Д. Дузя: «История летательного дела в царской России – это история непрестанной и упорной борьбы энтузиастов-одиночек за свои идеи. В большинстве случаев ни правительственные учреждения, призванные в России решать судьбу тех или других проектов, ни общественное мнение, т. е. мнение буржуазной интеллигенции того времени, не оказывали никакой поддержки изобретателям летательных машин»[82].

В этой же работе автора можно найти массу примеров, подтверждающих этот вывод, примеров бездушного отношения правительства и чиновников к учёным, конструкторам и лётчикам. Вот хотя бы один из них.

После того как комиссия вынесла аппарату А. Ф. Можайского смертельный приговор, Александр Фёдорович написал письмо начальнику Главного инженерного управления генералу К. Я. Звереву, которое, как выразился П. Д. Дузь, «нельзя читать без чувства горечи и обиды за изобретателя». Пётр Дмитриевич приводит в своей книге текст этого письма. Оно удивляет не только по своему содержанию, но и по форме – более страницы текста без одной точки. Вот выдержки из него, характеризующие в каких трудных материальных условиях создавал конструктор свой самолёт, ставший гордостью и славой России.

«Я желал быть полезным своему отечеству и заняться разработкой моего проекта, для чего я оставил место своего служения, отказался от другого, тоже выгодного по содержанию и карьере… сначала я проживал и расходовал небольшие наличные средства, затем делал долги, продавал и закладывал всё, что имел ценное, даже часы и обручальные кольца, но,

---

81 *Король В. В.* В небе России. С. 66.

82 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С.4.

терпя нужду и лишения и не получая того, что правительство даёт каждому служащему, т. е. приличное содержание, на которое я имел право по своей 35-летней полезной службе, по своему чину и потому, что я трудился не для своего личного интереса, а для пользы государства и действовал при этом не по личному усмотрению, а по указанию комиссии, назначенной правительством, и только доведённый до крайности, до нищеты, не имея уже приличной офицеру одежды, я просил у правительства не награды, а насущного куска хлеба, которого я не имел и которого мне не давали, но и при этом, при доказанных мною бескорыстии и самопожертвования, без всякого повода к недоверию и основным моим, остались глухи к моей службе и ещё связали вопрос о куске хлеба для меня с именем и оценкою моего труда той комиссией, действия которой я имел честь объяснить при сём Вашему Превосходительству»[83].

Да, такой документ нельзя читать не только «без чувства горечи и обиды за изобретателя», но и без чувства негодования по отношению к тем тупоумным чинушам, которые остались равнодушными не только к новаторскому делу А. Ф. Можайского, но даже к этому, полному отчаяния, письму. П. Д. Дузь познакомил нас с реакцией военного министра на бескорыстный труд Александра Фёдоровича – получив докладную записку комиссии, он утвердил её решение, оставив без внимания предложение А. Ф. Можайского.

Пренебрежительно отнеслась Академия наук и к научному творчеству К. Э. Циолковского, не поместив в академических изданиях ни одного отчёта о его трудах. Все свои работы, опыты и расчёты учёный вёл без всякой государственной поддержки. Не признанный царским правительством, лишённый самых необходимых средств для научной работы, К. Э. Циолковский жил в нищете.

Изобретатель микрофона П. М. Голубицкий писал в 1887 году: «Я решил навестить изобретателя. Первые впечатления при моём визите привели меня в удручающее настроение. Маленькая квартира, в ней большая семья: муж, жена, дети и бедность, бедность из всех щелей помещения, а посреди него разные модели».

Чтобы доложить Главному инженерному управлению об изобретённой летательной машине простой крестьянин П. Ф. Куропаткин шёл до станции пешком несколько сотен вёрст и полностью издержался. Генерал Бересков распорядился: «Выдать ему 50 рублей на обратный путь к месту жительства с тем, чтобы он оставил всякие дальнейшие ходатайства о постройке своего аппарата».

Даже в годы становления отечественной авиации, когда в деле летания уже проявились конкретные успехи, учёные и авиаконструкторы продолжали работать без какой-либо существенной моральной и материальной помощи

---

[83] Там же. С. 163.

государства. Их усилия в новом и трудном деле – это в основном личная инициатива и личное финансирование. В феврале 1911 года ушёл в отставку с должности профессора Московского университета С. А. Чаплыгин в знак протеста против реакционных распоряжений министра просвещения.

А отношение правительства и чиновников к лётчикам – первым российским смельчакам пятого океана!

Трудным оказался путь в небо у первого лётчика России М. Н. Ефимова. Из Франции, где он учился искусству летать, в Одесский аэроклуб ушла его телеграмма следующего содержания: «Нужда с детства мучила меня. Приехал во Францию. Надо мной издевались, у меня не было ни одного франка. Я терпел, думал: полечу – оценят. Прошу Ксидиаса (одесский банкир. – *Автор.*) дать больному отцу 70 рублей – даёт 25. Оборвался. Прошу аванс в 200 рублей, даёт 200 франков. Без денег умер отец… Здесь милые ученики уплатили за меня 1000 фраков – спасибо им. Фарман дал 500 франков. Больно и стыдно мне, первому русскому авиатору».

В созданной в конце 1910 года Севастопольской школе авиации М. Н. Ефимов стал старшим инструктором. Большая часть офицеров школы принадлежали к высшему сословию. Понимая, что выходцу из «низов» трудно строить свои взаимоотношения с офицерами, начальник школы представил инструктора к чину поручика. Но офицерское звание первый летчик России получил лишь в ноябре 1915 года, когда стал полным георгиевским кавалером и показал свою незавидную храбрость в боях.

Стал жертвой банкира Анатра другой прославленный лётчик России – С. И. Уточкин. Чтобы рассчитаться с ним лётчику пришлось выступать на ипподромах семидесяти городов страны с демонстрационными полётами[84].

Журнал «Воздушный путь» в разделе «Хроника воздухоплавания в России», приводит убийственный факт. «В ночь на 4 ноября на Волковом поле сгорела дотла мастерская В. В. Татаринова, в которой находились модели его летательной машины «аэромобиля». Причина пожара, как пояснил Татаринов, – произведённый им поджог, вследствие отсутствия средств на продолжение работ на постройку аппарата»[85].

На основе всех этих и многих других фактов, которые взяты из книги П. Д. Дузя «История воздухоплавания и авиации в России», переизданной третий раз в 1995 году, Петр Дмитриевич пришёл к выводу, что причиной сравнительно позднего развития воздухоплавания и авиации в России было не отсутствие трудолюбивых и талантливых людей, а самодержавно-полицейский строй, опасавшийся революционеров в технике не меньше, чем революционеров в экономике и политике, и висевший тяжёлой гирей на ногах дореволюционных деятелей воздухоплавания и авиации. Он писал:

---

[84] *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 67, 76, 79, 174, 175, 177, 297.

[85] Воздушный путь. 1911. № 11. С. 36.

«Царизм мял и душил проявления народного творчества и всячески осложнял работу зачинателей лётного дела в России, а техническая отсталость страны заранее обрекала на неудачи многие попытки. Тем большего уважения заслуживает деятельность людей, преданность которых идее летания оказалась сильнее страха перед трудностями. Эти люди целиком отдавались любимой работе, и ничего не могло остановить их».

Цитирование произведено по изданию 1981 года. В издании книги 1995 года этих слов нет, они изъяты. Оно и понятно: зачем воспроизводить эти негативные оценки из прошлого капиталистического строя нынешним его защитникам.

При таком отношении правительства и многочисленных чиновников к проблемам авиации нельзя было рассчитывать на то, что Россия в деле летания будет занимать передовые позиции. Она была обречена на отставание. Об этом весьма смело писал журнал «Автомобиль и воздухоплавание»: «Целая гекатомба осуществлённых рекордов, целая гекатомба совершённых перелётов – всё это знаменует великие успехи авиации в Западной Европе. Мы же, русские, привыкли вечно плестись в хвосте у наших западных соседей и в то время, как в Западной Европе аэродромная авиация успела уже пробить свой последний час, у нас в это время авиация начала только завоёвывать своё право гражданства»[86].

Надо отметить, что в борьбе с косностью и рутиной энтузиасты в области самолётостроения и молодой авиационной науки постепенно, но уверенно брали верх, и с их помощью новое дело всё же зрело. В это время в России уже начало складываться понимание, что единичные усилия учёных, изобретателей и просто энтузиастов лётного дела, дадут больший эффект, если их объединить. Справедливости ради, следует отметить, что среди тех, кто это понимал, были и представители высших сословий.

Так, в книге «В небе России» В. В. Король приводит выдержки из доклада, сделанного профессором Николаевской морской академии князем Б. Б. Голицыным 13 декабря 1909 года в Академии наук в присутствии членов Государственной Думы и Государственного Совета. Доклад назывался «Об общих директивах для правильной постановки дела воздухоплавания в России». Профессор призывал: «… надо объединить всех деятелей по воздухоплаванию… направить их деятельность к достижению одной общей цели и согласовать вообще всю работу… Перед нами стоит задача огромной, государственной важности и что дальше медлить нельзя. Было бы более чем ужасно, скажем, даже преступно, если бы мы и в этом деле отстали от наших соседей и дали бы им спокойно усиливаться и обзаводиться воздушным флотом.

Воздушным кораблям в военном деле предстоит громадная будущность, и то государство, которое первым всемерно овладеет этим

---

[86] Автомобиль и воздухоплавание. 1911. № 14. С. 404.

новым оружием и будет в состоянии его широко применить, будет иметь значительный перевес над противником. Во главе движения должно стать само правительство в лице специального, нового, деятельного и гибкого органа, снабжённого широкими полномочиями и значительными денежными средствами, назначение которого – всесторонне и энергично двигать дело воздухоплавания вперёд в России»[87].

Трудно сказать, знаком ли был с этим мнением князя Б. Б. Голицына премьер-министр России П. А. Столыпин. Вероятно, нет, ибо буквально через два дня, 15 декабря, Совет министров принял постановление «О мерах по развитию воздухоплавания в России», в котором указывалось, что практические испытания, связанные с делом летания, должны составлять преимущественно предмет «частной самодеятельности»[88].

Таким образом, материальную поддержку тем, кто шёл по тернистому авиационному пути, правительство царской России буквально с первых шагов старалось переложить в русло частного дела.

Производство самолётов, но особенно летание на них, с самого начала становилось предметом бизнеса. Многие начинающие изобретатели, не имеющие своих личных средств, не сумевшие найти богатых покровителей и лишённые материальной поддержки со стороны государства, забрасывали начатое дело. По этим же причинам сходили с дистанции в небо и многие талантливые лётчики. Труд же тех, кто вопреки всем трудностям приобретал крылья, становился предметом жесточайшей эксплуатации со стороны банкиров или предпринимателей. За всё приходилось платить – за аэроплан, его перевозку и содержание, за ремонт, проживание в гостинице и т. д. Все эти мытарства первых лётчиков, торивших пути в русское небо, подробно описаны в прекрасном романе В. М. Саянова «Небо и земля». И хотя это художественное произведение, образы славных героев книги похожи на судьбы российских лётчиков – М. Н. Ефимова, Н. Е. Попова, А. А. Васильева.

Авторы книги «Воздушный флот страны Советов» отмечали: «Частная самодеятельность», рекомендованная Советом министров царской России, в ряде случаев носила характер безудержной погони за сверхприбылями. В 1908 – 1911 годах отдельные предприниматели, спекулируя на огромном интересе русской общественности к авиации, строили самолёты или приобретали их за рубежом и устраивали публичные полёты, нанимая лётчиков и жестоко эксплуатируя их опасный труд. Демонстрация полётов самолётов была исключительно выгодным зрелищным предприятием. Почти весь доход от этих полётов шёл в карманы предпринимателей»[89].

В условиях, когда государство самоустранилось от решения главных проблем в деле летания, старалось перевести его в русло частной

---

87 *Король В. В.* В небе России. С. 91.

88 *Симаков Б.Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 47.

89 *Симаков Б.Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 47.

инициативы, большую роль играли различные кружки, клубы и общества, созданные на добровольных общественных началах. Своей целью они ставили постройку летательных аппаратов, моделей, планёров, разработку теоретических проблем, издание воздухоплавательной и авиационной литературы.

В «Кратком очерке деятельности Императорского Всероссийского аэроклуба (ИВАК) за пятилетие 1908 – 1913 гг.», составленном его председателем графом И. В. Стенбок-Фермором, отмечалось: «В январе 1908 года, под впечатлением успехов воздухоплавания за границей, и в предвидении его огромного государственного значения в ближайшем будущем, небольшая группа лиц решила основать учреждение для объединения работы отдельных деятелей по этому вопросу. За границей тогда уже существовало частное воздухоплавание и его органы – аэроклубы. В России сперва был учреждён аэроклуб, задавшийся целью возбудить в обществе интерес к воздухоплаванию, затем возникло и частное воздухоплавание»[90].

Развитию воздухоплавания в России в целом и критическому взгляду на подготовку национальных лётных кадров способствовала устроенная по инициативе журнала «Аэро- и автомобильная жизнь» и подготовленная Всероссийским аэроклубом первая международная авиационная неделя. Она проходила с 25 апреля по 2 мая 1910 года в Петербурге на Коломяжском ипподроме. Слово «международная» говорит о том, что в это время Россия ещё не могла без участия иностранцев организовать подобное мероприятие – ни своих самолётов, ни достаточного количества русских лётчиков для этого не было.

М. Н. Ефимов, совершив после получения диплома пилота в Одессе несколько публичных полётов (это были первые в России полёты на аэроплане русского человека), вновь уехал во Францию для участия в инструкторской работе в школе Фармана. Почему не принял участие в соревнованиях С. И. Уточкин, который 13 апреля сдал в Одесском аэроклубе экзамен на звание пилота-авиатора, неизвестно. В связи с этим в полётах принял участие только один русский лётчик – Н. Е. Попов.

В соревновании участвовали пять иностранцев: два француза (Леон Моран и баронесса Раймонда де Ларош), швейцарец Морель Эдмонд, немец Евген Винцире и бельгиец Христианс. Только перечисление национальностей участников показывает, насколько к этому времени расширилась география воздухоплавания. Аэропланы в основном французские – «Фарман», «Антуанет», «Блерио», «Ваузен». Аэроклуб выделил на призы 30 000 рублей.

Авиационная неделя примечательна тем, что в столичное небо России впервые поднялся русский лётчик. Журнал «Братская помощь» писал:

---

[90] Российский государственный военно-исторический архив (далее – РГВИА). Ф. 2000. Оп. 7. Д. 59 (3). Л. 190.

«В Петербурге и Москве внезапно пробудился интерес к воздухоплаванию. Неделя летунов (с 24 апреля по 1 мая) буквально всколыхнула весь Петербург. Все увлеклись, особенно Поповым. Смелые, продолжительные (свыше двух часов) и высокие (свыше 500 метров) полёты, которые привлекли полные симпатии к себе. Остальные летуны были иностранные»[91].

Призы за высоту (518 метров), ставшую рекордной на то время, и на продолжительность (2 часа 4 минуты) взял Н. Е. Попов. Кроме этого, он завоевал почётный приз «Серебряная братина» и золотую медаль[92].

Столичный журнал «Нива» отмечал: «Удачнейшими днями полётов были вторник, 27 апреля и среда, 28 апреля. В эти два дня русский авиатор Н. Е. Попов поразил всех своими редкими по красоте и смелости полётами ввысь на неудобном и опасном «Райте». Свои дебюты в Петербурге Попов начал ещё в воскресенье, 25 апреля, когда он вечером поднялся в воздух и под звуки национального гимна описал несколько кругов по воздуху над Коломяжским ипподромом».

Однако далеко не все газеты и журналы так восторженно оценивали итоги первой международной авиационной недели в Петербурге. «Весенняя неделя авиации конечно не могла иметь того успеха, как всероссийский праздник воздухоплавания, – отмечал обозреватель Н. Яцук. – особо блестящих полётов не было. Выделился во время состязаний аэроплан «Ньюпор», впервые летавший в России».[93]

В беседе с корреспондентом журнала «Огонёк» авиатор Н. Е. Попов говорил: «Русские, пожалуй, больше других могут преуспеть в воздухоплавании, так как отличаются хладнокровием и выносливостью духа… Всё, кажется, есть, поддержки только мало…».

Рассказывая в своей книге о первой международной неделе в Петербурге, В. В. Король приводит весьма любопытные факты. Ленинградский журналист В. Н. Сашонко, собирая сведения для документальной повести «Коломяжский ипподром», установил, что дебютирующий на авиационной неделе лётчик Н. Е. Попов, быстро ставший знаменитым в стране, оказался дядей не менее знаменитого впоследствии авиаконструктора А. А. Архангельского. Мы узнаём, также, что за полётами лётчиков в петербургском небе наблюдали С. В. Ильюшин и Н. Н. Поликарпов. Все они в советский период стали всемирно известными авиаконструкторами. В связи с этим возникает вопрос: а были ли на этих состязаниях те авиаконструкторы, которые уже в это время практически решали задачу дать русскому лётчику отечественный самолёт, например, Я. М. Гаккель, И. И. Сикорский, В. А. Слесарев? Судя по всему, нет.

---

91 Братская помощь. 1910. № 3. С. 249.

92 *Лавренец В.* Лётчики России. М., 1922. С. 12.

93 Воздухоплаватель. 1912. № 1. С. 5.

К сожалению, документы, подтверждающие их участие в первой международной неделе, нам не известны.

Роль первой международной авиационной недели в Петербурге в деле развития отечественной авиации и формировании её кадров трудно переоценить. Она способствовала популяризации авиационного дела, показала, что интерес российского общества к полётам огромен. Став мощным толчком в развитии воздухоплавания вообще, она ускорила процесс создания военной авиации в частности.

7. «Безумству храбрых поём мы песню»

Мнение о необходимости иметь для России свой военный воздушный флот в российском обществе уже зрело. Так, в начале 1910 года, когда в стране ещё не было ни одного самолёта и ни одного лётчика журнал «Братская помощь» отмечал: «В настоящее время никто не отрицает могущественного значения этих машин в технике военного дела. Во время войны и дирижабли, и аэропланы будут иметь слишком большое значение в деле разведки и связи…

Не приходится говорить, насколько будет облегчена разведка и связь в войсках той страны, которая будет к началу войны обладать воздушным флотом. Строить его во время войны – поздно, ибо этот тип военной техники требует основательной предварительной подготовки и настойчивой работы в мирное время, особенно на аэропланах, где всё зависит от искусства летателя… В настоящее время вопросом воздушного флота живо интересуется всё русское общество»[94].

Таким образом, создание военного воздушного флота становилось насущной задачей государства российского, а её практическое осуществление, вполне естественно, должно было начинаться с решения проблемы – кому и на чём летать. Однако подготовка авиационных кадров и в военном ведомстве упиралась в проблему финансирования. Не располагая достаточными государственными средствами, оно прибегло к уже испытанному в России способу добывания денег – добровольных пожертвований состоятельных людей на постройку воздушного флота. Это движение зародилось по отношению к российскому военно-морскому флоту после его поражения под Порт-Артуром в войне с Японией.

---

[94] Братская помощь. 1910. № 3. С. 167.

Организаторская работа по сбору и использованию добровольных пожертвований была возложена на Особый комитет по усилению военного флота, учрежденного 6 февраля 1906 года по велению императора Николая II. Его председателем стал великий князь Александр Михайлович Романов. К началу 1910 года на собранный для военно-морского флота капитал, «наварились» проценты в сумме 880 тыс. рублей. У великого князя зародилась идея направить эти деньги на зарождающийся воздушный флот страны. В связи с этим в начале 1910 года он обратился через газеты ко всем, кто вносил свои средства с просьбой высказать своё мнение в отношении накопившейся суммы: или обратить её на нужды военно-морского флота, или израсходовать на постройку воздушного флота. Идею председателя Особого комитета поддержало подавляющее большинство жертвователей – 333 человека. Против высказалось только 14 человек.

Получив поддержку, Александр Михайлович в феврале 1910 года вынес этот вопрос для обсуждения на общем собрании Особого комитета. И здесь сторонники создания воздушного флота России оказались в большинстве – 30 против троих. Собрание приняло решение: оставшиеся в распоряжении Комитета средства в сумме около 900 тыс. рублей обратить безотлагательно на создание воздушного флота. Кроме этого, собрание образовало в составе Комитета Отдел воздушного флота (ОВФ)[95].

За помощью к патриотам страны обратился и журнал «Воздухоплаватель». В первом номере за 1910 год редакция поместила статью «К жертвовавшим на усиление воздушного флота». В ней, в частности, говорилось: «Вся Европа вводит новое оружие борьбы – воздушный флот, который совершенно изменит характер будущей войны… В будущих войнах не может быть победы без воздушного флота. Это отлично поняли за границей, и всюду общество идёт на помощь правительству в деле развития воздухоплавания. Русское общество, вполне осознавая его огромную важность, также живо заинтересовалось им, и в настоящее время является существенной необходимостью, не отстать от других, принять общественными силами участие в сооружении воздушного флота, чтобы в будущей войне встретить врага равным оружием»[96].

А пожертвования на развитие авиационного дела в России продолжались. Появились даже меценаты в лице одесских банкиров И. С. Ксидиаса и А. А. Анатры. Французский подданный Василий Захаров передал Отделу воздушного флота 200 тыс. рублей «на проценты, от которых должны быть образованы курсы авиации для учеников практической школы авиации».

Однако таких примеров история этого движения сохранила не слишком много. А журнал «Военный мир» резюмировал: «Дело воздухоплавания

---

95 Братская помощь. 1910. № 3. С. 167.

96 Воздухоплаватель. 1910. № 1. С. 2.

требует ещё много усовершенствований, для его развития требуются большие средства. К сожалению, наше общество относится ещё недостаточно чутко к нему, так как призыв комитета по постройке воздушного флота на добровольные пожертвования не находит пока горячего отклика среди русского населения».

К началу 1913 года Комитет располагал суммой в 588 тыс. рублей. Вероятно, она оказалась незначительной и, в связи с этим, А. М. Романов вновь обратился к русскому народу с воззванием. Его текст опубликовал журнал «Военный воздушный флот». В обращении говорилось: «Воздушный флот России должен быть сильнее воздушных флотов наших соседей. Это следует помнить каждому, кому дорога военная мощь Родины… Франция, Италия и наши соседи, придя к заключению, что самолёты необходимы армии, как разведчики и как оружие поражения неприятеля сверху, не жалеют государственных средств на создание воздушного флота. Одновременно в сих странах собирают для этой цели крупные суммы путём частных пожертвований…

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»[97].

Приведённые факты свидетельствуют о том, что на авиационное дело помимо государственных ассигнований в России выделялись определённые суммы и в виде пожертвований со стороны частных лиц. Они также говорят о том, что состояние воздушного флота беспокоило руководство военного ведомства, что великий князь Александр Михайлович проявил здесь инициативу для обороноспособности страны. Удивляет только одно – почему в воззвании не названа Германия?

Но вернёмся к практическим делам Отдела воздушного флота Особого комитета. В. В. Король приводит в своей книге выдержку из документа, раскрывающую те две главные задачи, которые предстояло решить новому органу русской армии. «… исполняя Высочайшую Его Императорского Величества Государя волю, Отдел воздушного флота… немедленно приступил к осуществлению возложенной на него задачи: скорейшего создания воздушного флота путём:

а) обучения офицеров армии и флота, а также, если средства позволят, других лиц искусству летать на аппаратах тяжелее воздуха;

б) создания запаса самолётов с полным снабжением и оборудованием, в полной готовности для снабжения ими, согласно правилам военного и морского министерства, авиационных отрядов»[98].

---

97 Военный воздушный флот. 1914. № 1. С. 7.

98 *Король В. В.* В небе России. С. 72.

К большому сожалению сноски на документ нет, как нет их вообще во всей работе автора. Это серьёзный недочёт в общем-то хорошей во всех отношениях книги. В. В. Король датирует этот документ 6 марта 1910 года и полагает, что этот день следует считать зарождением русской военной авиации.

Кто из военных русской армии был отправлен для обучения лётному делу, когда и куда были командированы? Вопрос «куда» задавать, право, не следовало бы. В это время страной, способной предоставить возможность желающему стать лётчиком, была только Франция. По количеству самолётов и их распространению за рубежом она занимала первое место. В Париж – колыбель авиации – приезжали для обучения управления аэропланами представители многих стран. Ещё в 1909 году Франция имела более двадцати лётчиков, открыла свои авиационные школы, а её некоторые фирмы уже производили самолёты на продажу. Кроме всего этого, Франция имела самый престижный в мире аэроклуб, которому в октябре 1908 года исполнилось уже десять лет. В России пока всего этого или ещё не было, или было только в зачаточном состоянии. Путь русскому человеку в просторы пятого океана лежал через парижское небо.

На вопросы «кто» и «когда» ответ мы находим в обращении великого князя «К русскому народу» с новым призывом о пожертвовании на военный воздушный флот, опубликованном в начале 1914 года во многих газетах и журналах России. В нём отмечалось, что первым практическим делом ОВФ, созданного Особым комитетом по усилению воздушного флота на добровольные пожертвования, стала отправка во Францию восьми офицеров и семи нижних чинов с целью обучения искусству летать на аппаратах тяжелее воздуха. Группа убыла в Париж в марте 1910 года. П. Д. Дузь указывает, что обучались они в школе «Etampes» Фармана.

Журнал «Военный воздушный флот» «обозвал» отобранных счастливчиками: «Те, кто поехали, считали себя счастливейшими из людей и благодарили Бога за удачно павший на них выбор. Хотя дело, которому они ехали учиться, было совсем новое – опасное, а многие считали его даже безумным, однако желающих учиться оказались сотни»[99].

Одновременно военное ведомство заказало во Франции 11 аэропланов для организации обучения лётному делу в России. Предполагалось, что они будут доставлены к июню, но прибыли они только осенью 1910 года и при этом только шесть («Фарман», «Блерио» и «Антуанет», по два каждого типа).

К этому времени завершили обучение и вернулись на Родину посланцы Отдела воздушного флота. Вероятно, в редакции журнала «Военный воздушный флот» работали истинные поклонники авиации, они не остались равнодушными к этому поистине историческому событию. Журнал назвал окончивших обучение лётчиков поимённо и выразил надежду, что потомки

---

[99] Военный воздушный флот. 1914. № 1. С. 7.

будут знать их имена. «Не прошло шести месяцев, как посланцы вернулись в Санкт-Петербург, но вернулись они уже не просто людьми, а сказочными людьми-птицами… Посланные офицеры и нижние чины, имена которых должны запомнить благодарные им современники и передать память о них своему потомству, с честью оправдали возлагавшиеся на них надежды».

Выполняя пожелание редакции, принимая его как эстафетную палочку, привожу имена дипломированных авиаторов России, посланных Отделом воздушного флота во Францию. Пусть эта книга, как в своё время журнал «Военный воздушный флот», передаёт память о них нашим будущим потомкам:

– «Корпуса инженер механиков флота капитан **Лев Макарович Мациевич**;

– командир Варшавского крепостного воздухоплавательного отделения капитан **Сергей Александрович Ульянин**;

– штабс-капитан Офицерской воздухоплавательной школы **Бронислав Витольдович Матыевич-Мацеевич**;

– лейтенант Балтийского флота **Григорий Викторович Пиотровский**;

– корпуса инженер механиков флота поручик **Комаров**;

– лейб-гвардии сапёрного батальона подполковник **Михаил Михайлович Зеленский**;

– корпуса инженер механиков флота капитан **Дмитрий Николаевич Александров**».

Это были первые российские дипломированные лётчики-инструкторы. Говоря о командированных во Францию, П. Д. Дузь привёл только два имени – С. А. Ульянина, Л. М. Мациевича. Это ошибка автора. Состав группы, убывшей в Париж, полностью называет В. В. Король, он же считает, что первым военным лётчиком России стал уехавший ранее лейтенант С. Ф. Дорожинский. Диплом пилота он получил 21 июня. П. Д. Дузь же считает, что первым военным лётчиком России стал Е. В. Руднев, подготовленный Н. Е. Поповым. Правда, даты автор не приводит. В приложении 1 книги В. И. Лавренца «Список русских пилотов-авиаторов, получившие пилотские дипломы за рубежом в 1910 – 1911 годах» даны сведения (год рождения, номер диплома и дата его получения, а также тип самолета, на котором обучались лётчики во Франции) на 39 человек.

В этой же книге имеются некоторые сведения о первых днях пребывания группы во Франции. Автор приводит разговор Л. М. Мациевича с М. Н. Ефимовым, который в Париже отрабатывал контракт Анри Фармана. Представляясь первому русскому лётчику, Л. М. Мациевич сказал:

«Капитан корпуса корабельных инженеров Лев Макарович Мациевич. Командирован в Париж Отделом воздушного флота, при котором состою. Успел уже заказать одиннадцать аэропланов у французских фирм, пристроил

для обучения полётам шесть офицеров и столько же нижних чинов для приобретения специальности механика. Это для школы авиации, которую организует в Севастополе наш отдел».

Л. М. Мациевич рассказал о том, что прибывшая группа россиян испытывает большие затруднения в связи с тем, что в авиационной школе большая очередь, и попросил М. Н. Ефимова лично подготовить его и капитана С. А. Ульянина к сдаче пилотских экзаменов. «Ефимов не подвёл, – писал В. И. Лавренец, – Мациевич и Ульянин 9 августа 1910 года получили пилотские дипломы. Их номера 178 и 181»[100].

Из этой же книги мы узнаём, что старшим группы российских посланцев во Францию был именно он, Л. М. Мациевич, что ему было поручено: «… контролировать ход обучения офицеров, а также солдат и матросов, учившихся на авиамехаников, и изучение постановки авиационного дела не только во Франции, но и в Англии, Бельгии, Германии. Одновременно он наблюдал за постройкой заказанных во Франции аэропланов и моторов, являясь председателем комиссии по них приёмке»[101].

К сожалению, Л. М. Мациевичу не суждено было оказать своему Отечеству помощь в деле подготовки лётных кадров. Выполнить инструкторское предназначение ему помешала катастрофа пилотируемого им самолёта «Фарман-4».

Вернувшись из командировки, с пилотским дипломом Л. М. Мациевич продолжал летать, проектировал самолёт собственной конструкции, начал писать книгу «Воздухоплавание в морской войне». Осенью 1910 года Императорский Всероссийский аэроклуб подготовил проведение в Петербурге Всероссийского праздника воздухоплавания. Местом для полётов был выбран общественный аэродром, принадлежащий товариществу «Крылья» и расположенный на комендантском поле близ станции «Скачки» Сестрорецкой железной дороги. Праздник начался 21 сентября.

Это был чисто русский праздник, в нём принимали участие только русские лётчики. Правда, летали они на иностранных самолётах. Л. М. Мациевич принял в празднике самое активное участие, и, совершив ряд успешных полётов, получил несколько призов. Газета «Новое время», характеризуя полёты, Е. В. Руднева и Л. М. Мациевича оценила их как «самые замечательные», а сами лётчики показали «каких превосходных летунов имеет у себя русский воздушный флот». Эта же газета писала о Л. М. Мациевиче: «Это уже не новичок, а большой, очень большой авиатор. К нему относятся как-то особенно, среди товарищей он считается первой величиной»[102].

---

100 *Лавренец В. И.* Лётчики России. С. 20.

101 *Лавренец В. И.* Лётчики России. С. 22.

102 Новое время. 1910, 21 сентября.

Отмечая мастерство лётчиков М. Н. Ефимова, Г. В. Пиотровского и Л. М. Мациевича, «Петербургская газета» писала: «… русские летуны творят чудеса, совершая полёты при любом ветре, времени и спускаются в заранее назначенное место».

Знаток истории авиации В. В. Король в своей книге «В небе России» пишет о том, что «блистательные полёты Мациевича привлекли внимание видных общественных деятелей. Профессор К. Н. Баклевский и народоволец Н. А. Морозов летали вместе с легендарным авиатором в качестве пассажиров». Он же так пишет о самом лётчике: «В дни праздника с газетных полос не сходило имя незаурядного военного инженера и авиатора Льва Макаровича Мациевича, автора проекта авианосца, способного нести на борту 25 самолётов. На празднике он летал грамотно и уверенно даже при сильном ветре, что было тогда делом рискованным и опасным»[103].

Трагедия случилась 24 сентября на глазах у многочисленных зрителей. В. И. Лавренец сообщает подробности: «Установлено, что на высоте 385 метров на его «фармане» лопнула диагональная растяжка. Конец проволоки попал в винт, одна из лопастей которого разлетелась. Затем порвались соседние растяжки. Аппарат потерял жёсткость и устойчивость. Лётчика толчком выбросило из сиденья»[104].

В. И. Лавренец писал, что покойного провожали десятки тысяч петербуржцев, что таких похорон столица ещё не видела. В. В. Король приводит слова Л. В. Успенского: «Льва Макаровича хоронили торжественно. Венки, венки… с надписями: «Безумству храбрых поём мы песню!»… «Национальному герою»…» И слова инженера Л. М. Франка: «Русское общество в эти дни ясно показало, как высоко ценит оно бескорыстные подвиги своих передовых пионеров воздухоплавания». С этими словами трудно не согласиться.

Интересные факты по случаю гибели лётчиков из того далёкого времени приводит в своём рассказе «Потерянное сердце» А. И. Куприн «… если угробливался или опасно искалечивался сам лётчик, то его везли в госпиталь. И в тот же час, хотя бы его труп лежал ещё тут же, у всех на виду на авиационном поле, все лётчики, 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… Крепись лётчик! Слёзы прольёшь вечером. Дыши ровно. Не давай сердцу биться. Потеряешь сердце – потеряешь жизнь, честь и славу. Руки на рукоятках. Ноги на педалях.

---

103 *Король В. В.* В небе России. С. 194, 105.

104 *Лавренец В. И.* Лётчики России. С. 23.

Вперёд и выше! Прощай, товарищ! Бьет в лицо ветер, уходит глубоко из-под ног тёмная земля. Выше! Выше, лётчик!»[105]

На месте гибели Л. М. Мациевича была сооружена гранитная плита. Надпись на ней гласила: «На сем месте пал жертвою долга 24 сентября 1910 года, совершая полёт, корпуса корабельных инженеров флота капитан Лев Макарович Мациевич»[106]. Позже Особый комитет по усилению флота на добровольные пожертвования установил лётчику памятник.

Приводим эти факты с тем, чтобы отдать должное первой жертве среди российских лётчиков на их трудном пути в небо и тому вкладу, который внёс Л. М. Мациевич в развитие военного воздушного флота России. И пусть многого этот талантливый лётчик не успел, но первые камни в фундамент становления лётного дела он заложил. Под его руководством небольшая группа авиационных мечтателей, отобранная ОВФ Особого комитета, успешно завершила программу обучения лётному делу во Франции. Вернувшись на Родину, авиаторы приступили к подготовке своих национальных лётных кадров в Гатчинской Офицерской воздухоплавательной школе, которая была создана приказом по военному ведомству № 250 от 9 июня 1910 года на базе Учебного воздушного парка, а также в открывшейся вскорости Офицерской школе авиации в Севастополе. В составе школы был образован Авиационный отдел, ставший позже Гатчинской военно-авиационной школой.

Начальником отдела, а затем и школы в Гатчине был назначен коллега Л. М. Мациевича по обучению в Париже капитан С. А. Ульянин. Это тот всесторонне одарённый авиатор, который много сделал для подготовки лётчиков для военного воздушного флота России вообще и Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» в частности. В своё время он несколько лет являлся командиром Варшавского крепостного воздухоплавательного отделения, несколько лет конструировал воздушных змеев и добился на этом поприще значительных успехов.

П. Д. Дузь в своей работе приводит рапорт С. А. Ульянина, найденный им в архиве. Документ этот настолько любопытен, что, несмотря на его солидный объём, следует решиться на его полное воспроизведение. Он свидетельствует об авиационной грамотности только что начинающего лётчика, самом процессе обучения и его результатах.

«Представляю при сём список своих полётов после последнего донесения. Всего было 45 полётов. Общая продолжительность 6 час 13 мин 24 сек. Из них в качестве пассажира 13 полётов, всего 2 час 24 мин 55 сек. Самостоятельно – 32 полёта, всего 3 часа 48 мин 29 сек. Из самостоятельных полётов 6 были с пассажирами.

---

105 *Куприн А. И.* Потерянное сердце. Собр. соч.: 5 т. Т. 5. М., 1982. С. 299.

106 *Грибанов С. В.* Пилоты его величества. М., 2007. С. 58.

Оканчивая своё обучение в «Etampes», я два раза разбил учебный аппарат, принадлежащий школе Фармана, что, однако, было совершено не по моей вине и при следующих обстоятельствах.

Мне пришлось летать на аппарате, несколько раз уже разбитом и неисправным мотором «Панар», который во время моих полётов три раза останавливался и каждый раз в то время, когда я пролетал над овсом.

Первый раз после остановки мотора я сделал обыкновенный спуск, колёса и стяжки шасси запутались в овсе, аэроплан был лишён возможности катиться и поэтому поломался. После этого случая мне и другим ученикам объяснили, что в овёс и вообще в хлеб надо опускаться кабрируя, т. е. перед спуском поднять переднюю часть аэроплана и затем с небольшой высоты падать плашмя, рискуя лучше поломать хвостовую коробку.

После второй остановки мне удалось совершенно благополучно сесть именно таким образом.

Третья остановка произошла во время виража, когда аппарат был наклонён на бок. Пришлось раньше направить аэроплан на прямую линию и в горизонтальное положение, и потому я не успел кабрировать перед спуском, и аппарат сломался, как и в первый раз. Директор школы признал, что поломки произошли не по моей вине, а другие ученики отказались летать с этим мотором.

Спуски даже опытных авиаторов в хлеб редко обходятся без поломок аэропланов.

В Реймсе на Авиационной неделе более пятнадцати аэропланов были разбиты благодаря спуску в хлеб, и многие предъявили иск администрации митинга за то, что хлеб не был скошен и был причиной поломок аэропланов и увечья пилотов. Последние дни по нашей просьбе Ефимов приезжал несколько раз в Мурмелон и давал уроки мне и Мациевичу, что принесло нам большую пользу.

24 июля я выдержал испытание на «brevet de pilote». 25 и 26 июля практиковался в полётах с мотором «Гном» (один и с пассажирами, наибольшая продолжительность полёта была 21 минута, наибольшая высота 100 м.). 27 июля я выехал в Париж. 30 июля выеду в Варшаву на пять дней и затем явлюсь в Петербург»[107].

Вернувшись в Россию, С. А. Ульянин участвовал во Всероссийском авиационном празднике и, летая на «Фармане»-4», получил несколько призов. Зимой 1910 – 1911 годов совместно с Г. Г. Горшковым приступил к формированию Авиационного отдела Воздухоплавательной школы в Гатчине, где уже с весны началось обучение первых 11 учеников. В 1911 году в отделе обучалось десять офицеров переменного состава и шесть офицеров Генерального штаба, прикомандированных для подготовки в качестве наблюдателей с аэропланов. Штат Авиационного отдела состоял из шести

---

[107] *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 328, 329.

офицеров, двух классных чинов и пятидесяти строевых нижних чинов[108]. Помогали готовить лётчиков инструкторы Е. В. Руднев, Г. Г. Горшков, Б. В. Матыевич-Мацеевич, позже С. М. Бродович и А. В. Панкратьев.

В. П. Захаров в своей книге пишет, что первыми военными инструкторами в Гатчине были участники первой авиационной недели Н. Е. Попов, В. Л. Лебедев и французский пилот Эдмонд. Он же приводит весьма любопытные сведения о том, что поручик Е. В. Руднев приступил к учебным полётам с 3 мая 1910 года, поручик И. Л. Когутов – с 13 мая, а штабс-капитан Г. Г. Горшков – с 21 мая. Что для подполковника С. А. Ульянина был куплен у М. Н. Ефремова новый «Фарман» за 12 тысяч рублей. И ещё. К осени 1910 года, то есть ещё до назначения С. А. Ульянина на должность начальника Авиационного отдела, Е. В. Руднев, И. Л. Когутов и Г. Г. Горшков стали первыми военными лётчиками в России[109].

Подготовка первого набора 1911 года для обучения искусству летать в Гатчине проходила успешно. Из всех одиннадцати учеников никто не сошёл с дистанции. Уже 7 июля первые семь обучаемых завершили подготовку. 18 августа и 19 октября к ним присоединились ещё по два человека. Вот список лётчиков первого выпуска авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы.

1. Поручик Бродович Сергей Михайлович – 7 июля. 2. Капитан, военный инженер Вегенер Александр Николаевич – 7 июля. 3. Поручик Данилевский Николай Николаевич – 7 июля. 4. Поручик Дацкевич Леонид Андреевич – 7 июля. 5. Штабс-капитан Карпов Александр Александрович – 7 июля. 6. Поручик Панкратьев Алексей Васильевич – 7 июля. 7. Поручик Фирсов Борис Нилович – 7 июля. 8. Поручик Сахаров Александр Владимирович – 18 июля. 9. Подпоручик Гальвин Генрих Андреевич – 18 августа. 10. Поручик Соловьев Василий Александрович – 19 октября. 11. Штабс-капитан, военный инженер Борейко Дмитрий Александрович – 19 октября.

Впоследствии Гатчинскую военную авиационную школу окончили М. С. Бабушкин, П. Н. Нестеров, Я. И. Нагурский, М. Т. Слепнёв, Б. Н. Кудрин и другие российские авиаторы.

Помимо подготовки кадров С. А. Ульянину, в соответствии с должностью, приходилось много заниматься организационными вопросами, особенно на начальной стадии функционирования Авиационного отдела Гатчинской школы. Он с головой ушёл в эту работу. Строились ангары, мастерские, классы, жилые здания, правдами и неправдами добывалось необходимое имущество. И это в условиях финансового голода. Первый бюджет, куда входила покупка и аэропланов, составлял всего 11 тысяч рублей, в то время, как в действительности школа тратила 200 тысяч.

---

108 Первый военный аэродром. М., 1988. С. 35, 36.

109 *Захаров В. П.* Первый военный аэродром. М., 1988. С. 32.

Работоспособность С. А. Ульянина была поразительной. В разнообразных делах он не терял ни минуты. Даже при переездах между Гатчиной и Петербургом в своём автомобиле он раскладывал на специальном столике бумаги и работал. Вместе со своим помощником Г. Г. Горшковым и инструкторами он наладил беспрерывный учебный процесс и добрые взаимоотношения между постоянным и переменным составом школы. С 1911 по 1915 годы Гатчинскую школу прошло 250 учеников. Многие из них составили лётный костяк Эскадры воздушных кораблей. С. А. Ульянин принимал активное участие в составлении штатов и формировании отрядов ЭВК. В связи с этим нельзя согласиться с мнением врача этого первого объединения тяжёлых самолётов К. Н. Финне, что, якобы, С. А. Ульянин имел к «Муромцам» довольно отдалённое отношение.

В первом Всероссийском празднике воздухоплавания приняли участие и другие военные лётчики, получившие дипломы во Франции. Всероссийский рекорд высоты (1250 метров) установил Б. В. Матыевич-Мацеевич. Среди военных лётчиков он показал на соревновании самые лучшие результаты. Журнал «Воздухоплаватель» в разделе «Хроника» отмечал, что Отдел воздушного флота выработал основные положения о школе авиации, что она будет открыта в Севастополе. Инструкторами по обучению полётам на аэропланах будут поручик Е. В. Руднев, штабс-капитан Б. В. Матыевич-Мацеевич и полковник М. М. Зеленский[110].

Что же касается Б. В. Матыевича-Мацеевича, то он приступил к исполнению своих инструкторских обязанностей в Севастопольской авиационной школе и летал на открытии первых занятий 11 ноября 1910 года. Для участия в этом историческом мероприятии в Севастополь курьерским поездом в 7 часов утра прибыл великий князь Александр Михайлович. Начались полёты. В воздухе находились военные лётчики Е. В. Руднев и Б. В. Матыевич-Мацеевич. Его императорское величество вместе с адъютантом и председателем Совета авиационной школы капитаном II ранга Фогелем присутствовали на этих полетах. Затем Александру Михайловичу вздумалось совершить объезд лётного поля на автомобиле. Вместе с ним поехал инструктор М. Н. Ефимов. Во время их объезда на «Фармане» Е. В. Руднева забарахлил мотор, и лётчик вынужден был садиться. Прекратил свой демонстративный полёт и Б. В. Матыевич-Мацеевич. Великий князь подъехал к самолётам.

Изумил своим искусством пилотирования на аэроплане «Блерио» ещё один парижский дипломант военный лётчик Г. В. Пиотровский, совершивший 21 сентября полёт над морем из Петербурга в Кронштадт. Военная газета «Русский инвалид» восторженно писала: «… это было первое в России воздушное путешествие над морем и являлось едва ли не мировым рекордом. Расстояние между Петербургом и Кронштадтом больше, чем

---

[110] Воздухоплаватель. 1910. № 10. С. 819.

ширина Ла-Манша между Кале и Дувром, где был совершен знаменитый перелёт Блерио. Лейтенант Пиотровский совершил свой блистательный полёт вечером, когда уже спустилась темнота. Никто ему не указывал пути, никакой пароход его не сопровождал. И полёт Пиотровского – это безумно смелый полёт, потому что в случае остановки мотора лейтенант и его спутники погибли бы в море».

Лётчик приземлился в Кронштадте, переночевал и утром возвратился в Петербург. Одна из газет писала: «Появление Пиотровского на следующий день было встречено музыкой и «ура» выстроенных шпалерами матросов и публики. На руках его перенесли к аэроплану, взобравшись на который, лётчик на открытом воздухе прочёл лекцию по авиации»[111]. Журнал «Воздухоплаватель» назвал Г. В. Пиотровского лётчиком «дальнего действия». Да, журнал зрел в корень.

В начале 1911 года, будучи инструктором Севастопольской авиационной школы Г. В. Пиотровский первым в мире осуществил взлёт и посадку на самолёте с лыжами. В дальнейшем талантливый лётчик стал работать на Русско-Балтийском заводе.

Следует отметить и тот факт, что за три недели первого Всероссийского праздника воздухоплавания на комендантский аэродром Петербурга приезжали посмотреть полёты отечественных лётчиков высочайшие особы – военный министр генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов, его помощник генерал-лейтенант А. А. Поливанов, временно управляющий Морским министерством адмирал И. К. Григорович, исполняющий должность начальника Главного инженера управления генерал-лейтенант К. И. Величко. А председатель кабинета министров П. А. Столыпин, бывший председатель Государственной Думы А. И. Гучков и начальник Главного морского адмиралтейства Н. М. Яковлев даже совершили полёты в качестве пассажиров.

Поднимал 22 сентября в петроградское небо премьер-министра капитан Л. И. Мациевич. Журнал «Огонёк» отмечал: «Уверенно и твёрдо взобрался П. А. Столыпин на аэроплан. Бледный Мациевич сел вторым. Нервничал всегда холодный и спокойный капитан». Попробуй тут не нервничать!

После посещения праздника и полёта в качестве пассажира военный министр В. А. Сухомлинов издал приказ, в котором говорилось: «Посетив Всероссийский праздник воздухоплавания, устроенный Императорским Всероссийским аэроклубом осенью сего года, я убедился, что все чины воздушных частей, на коих была возложена обязанность по подготовке к полётам на аэропланах различных систем, отлично выполнили данные им поручения и обнаружили во время полётов большое искусство в управлении ими, лихость и отвагу…

---

111 *Король В. В.* В небе России. С. 104.

От лица службы благодарю: начальника Офицерской воздухоплавательной школы генерал-майора Кованько, офицеров означенной школы: подполковника Ульянина, поручика Руднева, Горшкова, Матыевича-Мацеевича и состоящих при них мотористов нижних чинов, а также… командира управляющего аэростата поручика Нижевского...

Примерная служба названных чинов даёт мне уверенность, что в самом ближайшем будущем воздушное воздухоплавание в нашей армии станет на подобающей высоте»[112].

Император Николай II, внимательно следивший за развитием воздухоплавания, остался весьма доволен прошедшим праздником… В телеграмме, посланной шефу авиации Александру Михайловичу, отмечалось, что полковник Ульянин, капитан Мациевич, лейтенант Пиотровский намного превзошли иностранцев, летавших весной; также великолепно летает поручик Воздухоплавательного парка Руднев. Далее в телеграмме говорилось: «Смею выразить уверенность, что дело авиации в России стало на прочную почву. Радуюсь удачным полётам наших офицеров. Передайте моё искреннее пожелание дальнейшего успеха в этой новой области»[113].

Ни одно периодическое издание не оставило без внимания Всероссийский праздник воздухоплавания, сделав из него своими восторженными отзывами национальное русское торжество. Вот некоторые возвышенные оценки журнала «Воздухоплаватель». «Наши лётчики показали своё умение, свою отвагу, свою беззаветную храбрость. И глубоко был прав А. И. Гучков, сказавший на одном из банкетов, данном товариществом «Крылья» в честь наших лётчиков, что «они вновь воскресили в нас веру в тот могучий непобедимый дух, в существовании которого мы почти изверились».

В другой статье этого же номера отмечалось: «Никто не станет отрицать того, что до Всероссийского праздника воздухоплавания вопрос о существовании в России авиации, как некоторого прочно поставленного дела, не мог и подниматься. Мы с завистью следили за успехами заграничных авиаторов, имели случай ещё весной нынешнего года увлекаться их полётами на Коломяжском ипподроме, платили им должную дань не только восхищением, но и поддерживая их мастерство» [114].

«Севастопольский авиационный журнал»: «За один год русская авиация сделала гигантский шаг. Имея в начале года два авиатора – Ефимова и Попова, в конце года Россия чуть ли не насчитывает полсотни авиаторов».

Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь»: «Мы убедились, что Россия имеет целый ряд своих летунов, которые в смелости не уступают

---

112 Воздухоплаватель. 1910. № 11. С. 874.

113 Новая заря. 1910. 16 сентября.

114 Воздухоплаватель. 1910. № 10. С. 783, 774.

европейским авиаторам. Успехи состязаний в Петербурге показали, что мы сделали за последний год колоссальный шаг вперёд и что мы во многом уже опередили некоторых своих западноевропейских соседей».

Журнал «Военный мир»: «На празднике наряду с известными в России авиаторами Ефимовым, Уточкиным и Лебедевым отличились военные авиаторы, в короткое время овладевшие этим трудным и рискованным искусством. Среди них резко выделялись поручик Руднев, капитан флота Мациевич, поручик Матыевич-Мацеевич, подполковник Ульянин и лейтенант Пиотровский. По отзывам такого компетентного знатока авиации, как Ефимов, эти офицеры своим искусством и спокойствием превосходили даже офицеров французской армии, уже давно занимающиеся этим делом. Приятно осознавать, что ещё год тому назад воздухоплавание в России едва зарождалось, а в настоящее время мы стоим уже на верной дороге, если мы будем продолжать с такой же энергией работать и дальше, можно рассчитывать, что Россия скоро займет одно из заметных мест по обладанию значительным воздушным флотом».

Григорий Лукьянов в статье «Итоги воздухоплавания за 1910 год в России» писал: «Если судить об успехах воздухоплавания в России по цифрам рекордов на высоту, продолжительность и прочее, установленных русскими авиаторами, то можно было бы сказать, что за 1910 год авиация в России по успехам стоит, во всяком случае, ниже, чем во Франции, Соединённых Штатах и Германии. Но если вглядеться глубже в те результаты русского воздухоплавания, которые даёт нам 1910 год, то картина представляется в совершенно ином освещении. В 1909 году не было ещё совершенно ни одного полёта русского авиатора в России, а в 1910 году выступило до пятидесяти русских авиаторов. Устроенный в сентябре 1910 года в Петербурге Всероссийским аэроклубом, при участии одних только русских авиаторов, Всероссийский праздник воздухоплавания был первым пробным испытанием для российской авиации, и она его выдержала блестяще. В празднике приняли участие также военные лётчики…

На Всероссийском празднике воздухоплавания были установлены почти все русские рекорды на 1910 год: рекорд продолжительности полёта (2 часа 34 минуты) – поручик Руднев на аппарате Фармана; рекорд скорости полёта (92 км/час) – капитан Матыевич-Мацеевич на аппарате «Блерио» с мотором «Гном»; рекорд высоты (1350 м) – поручик Руднев на аппарате Фармана; рекорд продолжительности полёта с одним пассажиром (1 час 10 минут) и с двумя пассажирами… несколько русских авиаторов летали вполне удачно на аэропланах своей конструкции» [115].

Более реалистичную, можно сказать программную оценку, дали авторы книги «Русское общество воздухоплавания «Крылья»: «Ни для одной страны развитие воздухоплавания так не важно, как для России… Ни для одной

---

[115] Бюллетень Московского общества воздухоплавания. 1911. № 3. С. 81 – 93.

страны из её соседей не представляет успех такой угрозы, как для России… За дело немедленно, сейчас же. Время не терпит. Мы так отстали, что только энергия, дружная работа может сдвинуть дело воздухоплавания в России с той мёртвой точки, на которой оно находится. Необходимо дать «крылья» русским людям, чтобы они могли догнать далеко улетевших вперёд соседей, дать им равное оружие на случай борьбы и открыть широко двери всякому стучащему в них русскому, который хочет посвятить себя этому новому завоеванию человечества, расправить крылья и смело двинуться вперёд»[116].

Так завершился первый в России праздник Воздухоплавания, в котором активное участие приняли практически все подготовленные во Франции русские инструкторы-лётчики.

Блестящий успех первого Всероссийского праздника воздухоплавания, выразившийся в смелых, увлекательных, а иногда и рекордных полётах отечественных авиаторов, дал сильнейший толчок развитию воздухоплавания в России, в значительной степени усилил к нему интерес русского общества, заставил высшие круги царской России по-государственному оценить практические возможности авиации в деле защиты Отечества.

Таким образом, развитию авиации в России вообще, и военной в частности, в немалой степени помогли Всероссийский аэроклуб и Особый комитет по созданию Всероссийского военного флота на добровольные пожертвования, а также созданный при нём Отдел воздушного флота. По его инициативе во Францию поехали обучаться лётному делу первые русские инструкторы, закуплено шесть аэропланов. Осенью 1910 года Учебный воздушный парк в Гатчине был преобразован в Воздухоплавательную школу, в которой ежегодно стало обучаться порядка 30 офицеров. Затем подготовка лётчиков была сконцентрирована в Авиационном отделе этой школы. В ноябре открылась офицерская школа в Севастополе. В сентябре того же года на Всероссийском празднике воздухоплавания военные лётчики наглядно продемонстрировали огромные успехи в деле летания. Осень 1910 года стала триумфом отечественного воздухоплавания. Так были сделаны первые значительные шаги в деле становления кадров отечественной военной авиации.

8. «Первым делом, первым делом самолёты»

Особенность развития российской авиации состояла в том, что производство своих отечественных самолётов как раз и не стало первым делом. Лётчикам России, проходившим подготовку за рубежом, вполне

---

116 *Король В. В.* В небе России. С. 107.

естественно, пришлось летать на самолётах заграничного производства. Учились они во Франции, летая там на французских аппаратах. А если бы этой своеобразной авиационной Мекки не было? Вполне очевидно, что вначале в России появились бы самолёты, а уже потом лётчики. Как это произошло в той же Франции или Америке. А так получилась телега впереди лошади.

Первый Всероссийский праздник воздухоплавания наглядно показал, что успех отечественной авиации, в том числе и военной, пока однобок, что он обозначился только в деле подготовки лётчиков. В другой же сфере, в самолётостроении, существенного прорыва ещё не было. На празднике в Петербурге русские лётчики, покорившие столицу своим летанием, всех своих достижений добились на зарубежных самолётах. Было очевидно, что в деле окончательного покорения неба России предстоит ещё немало потрудиться. Такая задача уже в 1910 году и была поставлена. Отдел военно-воздушного флота постановил: «постепенно по возможности избегать заказов аэропланов за границей и дальнейшее сооружение аэропланов производить на русских заводах»[117].

В. Б. Шавров отмечал: «На самолётах иностранных типов обучалось большинство русских лётчиков того времени, на них же были совершены многие выдающиеся полёты и перелёты, на них учился эксплуатации самолётов технический состав молодой русской авиации. Однако распространение иностранных самолётов в России в какой-то степени тормозило создание оригинальных отечественных конструкций и освоение их отечественной промышленностью»[118].

И прав, трижды прав А. М. Кованько, когда в сентябре 1910 года в интервью «Петербургской газете» сказал: «Россия, давшая в короткий срок прекрасных лётчиков, выдвинет и ряд талантливых изобретателей авиационной техники. Нужна только помощь и внимание к ним»[119].

И выдвинула!

В конце первого десятилетия XIX века Россия начала постепенно выходить из экономического кризиса, тяжёлая депрессия сменилась промышленным подъемом. Оживление в сфере экономики расширило технические возможности, особенно в зарождающихся областях производства, в том числе и авиации. В 1919 – 1910 годах начали строиться первые самолётостроительные заводы, ставшие основой авиационной промышленности. Однако их первая продукция это прежде всего копии зарубежных, в основном французских, конструкций.

А тут ещё стали известны достижения в деле летания французских авиаторов и рекордные полёты У. Райта в Париже. Россия, словно после сна,

---

117 *Король В. В.* В небе России. С. 107.

118 *Шавров Б. В.* Конструкции самолётов в СССР. С. 121.

119 *Король В. В.* В небе России. С. 107.

пробудилась к авиации. Интерес к ней, сделавшей полёт человека на самолёте состоявшейся реальностью, резко возрос. Повсеместно стали возникать авиационные общества, клубы и кружки, активизировались изобретатели старшего поколения, к ним стали присоединяться молодые энтузиасты, появились чисто авиационные периодические издания, а в ряде журналов авиационные рубрики.

Всё это положительно сказалось на работе изобретателей в деле создания аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом. П. Д. Дузь и В. Б. Шавров в своих трудах приводят имена тех, кто, несмотря на отсутствие материальной поддержки со стороны российского государства, продолжал самоотверженно трудиться над созданием новых конструкций самолётов. Это: Е. П. Сверчков, А. И. Шабский, М. В. Агапов, Б. В. Голубев, С. А. Ульянин, М. Г. Уфимцев, Л. В. Шполин, А. Я. Докучаев, Ф. Г. Калеп, Ф. И. Былинкин, Н. П. Стасенко, А. И. Лихачёв, С. В. Гризодубов, Н. В. Ребиков, Я. М. Гаккель, А. С. Кудашев.

Часть из созданных этими изобретателями конструкций осталась на бумаге, некоторые воплотились в аппараты, но не были доведены до испытаний, а многие при испытании покинуть землю не смогли.

Вот тут-то мы с вами, читатель, как раз и подошли к весьма любопытному вопросу, а именно: кому из отечественных авиаконструкторов отдать пальму первенства в деле успешного испытания своего самолёта. Тщательный анализ литературы по истории авиации показал, что в этом вопросе у авторов единого мнения нет.

Возьмём за основу сведения В. Б. Шаврова. Самолёт «Фарман-Саммер» М. В. Агапова успешно летал и в 1910 – 1912 годах применялся как учебный в Гатчинской школе; моноплан Ф. Ф. Евстафьева испытан самим изобретателем 23 декабря 1910 года, первый полёт был удачным и продолжался 8 минут; самолёт «Россия-А» Н. В. Ребикова, на котором в 1910 году был установлен первый русский рекорд продолжительности полёта 15 минут; самолёт «Гаккель-III» Я. М. Гаккеля, который 24 мая 1910 года совершил первый полёт по прямой на расстояние около 200 метров; биплан А. С. Кудашева «Кудашев-I», на котором конструктор 23 мая 1910 года совершил полноценный полёт на несколько десятков метров в длину, первый в России[120].

Здесь следует добавить, что аппараты Ф. И. Былинкина и И. И. Сикорского также поднялись в небо в 1910 году.

В соответствии с той последовательностью, которая на основе сведений В. Б. Шаврова здесь выстроена, попробуем определить, кто же из русских первым шагнул в небо для полёта на аппаратах своей конструкции. К сожалению, отсутствие точных сведений о датах полётов самолётов

---

120 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 39, 46, 49, 51, 58, 62.

М. В. Агапова, Н. В. Ребикова и Ф. И. Былинкина, не позволяет с полной достоверностью определить, кому же отдать это первенство.

Все они поднялись в воздух в 1910 году. Это однозначно. Точные даты троих известны – 23 мая, 24 мая и 23 декабря. Строительство моноплана Ф. И. Былинкина завершилось в июне-июле, поэтому претендовать на первое место он не может. А вот М. В. Агапов или Н. В. Ребиков могли совершить полёт и раньше мая. Но если уж так получилось, то имя первого конструктора, как равно и первого лётчика, совершившего в отечественной авиации тот или иной подвиг, надо определять по тем датам, которые известны. Именно в этих датах и разночтения у историков отечественной авиации.

Попробуем свести даты первых полётов самолётов российских конструкторов, отражённые в книгах нескольких историков, в таблицу. Все данные в ней относятся к 1910 году.

Автор и наименование книги	Авиаконструктор		
	А. С. Кудашев	Я. М. Гаккель	И. И. Сикорский
П. Д. Дузь. История воздухоплавания и авиации в России.	23 мая	5 июня	даты нет
В. Б. Шавров. История конструкций самолётов в СССР.	23 мая	24 мая	3 июня
Авиация в России.	23 мая	6 июня	даты нет
В. В. Король. В небе России.	даты нет	6 июня	даты нет
Г. И. Катышев, В. Р. Михеев. Крылья Сикорского.	23 мая	6 июня	3 июня
И. И. Сикорский. Воздушный путь.	не упоминает	не упоминает	3 июня

Итак, первым в русское небо на своём самолёте взлетел 23 мая 1910 года инженер путей сообщения, профессор Киевского политехнического института Александр Сергеевич Кудашев. Всего лишь на сутки раньше Я. М. Гаккеля! Бывает же такое в истории! Между прочим, у П. Д. Дузя дата полёта А. С. Кудашева помечена двумя цифрами: 23 и 25 мая.

Как бы там ни было, но 23 мая 1910 года вековая мечта сотен, а то и тысяч россиян, осуществилась: Россия шагнула в небо на самолёте отечественного конструктора.

Таким образом, в 1910 году шесть аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом, созданных российскими изобретателями, сумели оторваться от родной русской земли и переместиться в родное русское небо. Вместе с ними шагнула в небо и Россия. 1909 и 1910 годы в истории авиации нашей Родины стали рубежными – началось строительство таких опытных

аппаратов, которые позволили русскому человеку не только оторваться от земли, но и полететь. С опозданием стартовала в авиационный век матушка-Россия, с опозданием! Но не зря говорят, что русские долго запрягают…

Сколько же на этом пути было шагов! Удачных, неудачных, трагических. И каждый шаг делал кто-то из наших предшественников. Из этих шагов складывался русский путь в небо. Он был труден. Через тернии к звёздам!

Оценивая труд первопроходцев, П. Д. Дузь писал: «Изобретателям аппаратов тяжелее воздуха приходилось работать почти целиком на свой страх и риск… Тяжёл был путь пионеров авиации в России. Среди общего недоверия, без всякой материальной и моральной поддержки делали они своё дело».

И сделали! 23 мая 1910 года Россия, наряду с Францией, США, Великобританией и Германией – признанными авиационными державами, – шагнула в небо, стала полноправной его хозяйкой, внесла свой достойный вклад в мировое дело летания.

А теперь соединим некоторые наиболее важные события и даты их свершения в пределах 1910 года в сфере подготовки в России авиационных кадров и конструирования аппаратов тяжелее воздуха. К каждому из этих фактов следует предпослать слова «впервые» или «первый».

За период с 15 февраля по 21 июня в стране было подготовлено пять дипломированных пилотов. 21 марта М. Н. Ефимов осуществил полёт на аэроплане. 28 марта поднялся в небо С. И. Уточкин. В апреле-мае в Петербурге проведена международная авиационная неделя, на которой русский лётчик Н. Г. Попов, по продолжительности полёта и достигнутой высоты, обошёл всех пятерых иностранных конкурентов. 23 мая на своём самолёте поднялся в небо А. С. Кудашев. На следующий день, также на аэроплане своей конструкции, покорил пятый океан Я. М. Гаккель. Для подготовки военных авиационных кадров созданы школы. Осенью в Петербурге проведён Всероссийский праздник воздухоплавания, который приумножил достижения русских авиаторов в освоении просторов пятого океана.

Следовательно, 1910 год в авиационном деле России стал рубежным. В её небе впервые за тысячелетнюю историю появились отечественные самолёты, управляемые русскими лётчиками. Россия преодолела авиационный Рубикон и приобрела крылья. Не зря 1910 год назван первым годом русской авиации.

Журнал «Автомобиль и воздухоплавание» в своём первом номере за 1911 год, опираясь на итоги года минувшего, пророчески писал: «Человек, в конце концов, научился летать. Лиха беда начать, но раз умение приобретено, оно будет совершенствоваться, и приведёт к желаемым результатам. Умение летать войдёт в природу человека и сделается таким же всеобщим и необходимым, каким становится теперь умение читать и писать.

Мы волею судьбы оказались на рубеже истории, на рубеже двух эпох – бескрылого и крылатого человека».

Умные, верные и пророческие слова!

Воплотив мечту летания в реальность, пробившись в небо через тернии, человечество не остановилось на достигнутом. Первые самолеты, поднявшиеся над землёй, требовали усовершенствования. Эту работу пионеров продолжили следом идущие. России предстояло в этом деле сказать своё **веское** слово. Этой фразы могло бы и не быть, если бы на русском авиационном небосклоне не зажглась звезда талантливого русского авиаконструктора Игоря Ивановича Сикорского.

Глава вторая

От малого к большому

Россия в начале войны являлась единственной страной, располагавшей многомоторными тяжёлыми самолётами. Это было большой заслугой Сикорского, а также техников и рабочих Русско-Балтийского завода.

П. Д. Дузь

1. На подступах к самолёту собственной конструкции

На сегодняшний день самая подробная биография И. И. Сикорского с детальным освещением его конструкторской деятельности дана в книгах Г. И. Катышева и В. Р. Михеева «Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский» и «Крылья Сикорского». Ещё в 1914 году хорошее дело сделал журнал «Военный воздушный флот», оставив историкам авиации

динамичную статью «Игорь Иванович Сикорский». В ней отражены основные вехи его биографии, начиная со дня рождения и вплоть до 1913 года, года постройки первого тяжёлого корабля.

Всё это освобождает нас от более или менее подробного изложения биографии И. И. Сикорского, по крайней мере, до начала периода его конструкторской деятельности.

Путь Игоря Ивановича к небу, как и у большинства людей, начался с детских мечтаний. Может быть, в отличие от других, они очень быстро переросли в юношеские дерзания. Тяга к технике проявилась у Игоря Сикорского ещё в период его обучения в кадетском Морском корпусе. Уже здесь, когда ему было 14 лет «… определились симптомы мальчика к изучению механики, химии, физики, главным образом, с точки зрения их практического применения. В каптерке молодого кадета появились электрические элементы, самодельные аккумуляторы, химические составы и, одновременно с этим, наметилось определённое стремление юноши изменить свою дальнейшую карьеру»[121].

Проучившись в кадетском корпусе Санкт-Петербурга три года, он покидает это престижное военное заведение и по совету отца, известного киевского профессора-психиатра, отправляется в Париж для обучения во французской технической школе Дювинью де Ланно. Столица Франции в это время только-только начинала становиться авиационной Меккой. Молодому Игорю Сикорскому посчастливилось стать свидетелем события не только французского, но и европейского масштаба – француз Сантос Дюмон впервые поднялся в воздух и пролетел на машине тяжелее воздуха немногим более ста метров. На увлечённого авиацией молодого человека это событие произвело огромное впечатление.

Пребывание во Франции окончательно закрепило поворот Игоря Сикорского к технике и к авиации. Журнал «Воздухоплаватель» в третьем номере за 1912 год отмечал, что он, будучи в Париже, познакомился с трудами самого Фербера.

Полный впечатлений и мечтаний, Игорь Сикорский возвращается в Россию и осенью 1907 года поступает на механический факультет Киевского политехнического института (КПИ). Юношу явно тянуло к техническим знаниям, особенно тем, которые были связаны с созданием летательных аппаратов. Благо начинать надо было не на голом месте. Предстояло многое познать из того, что человечество уже накопило в деле штурма неба. Помимо приобретения в стенах института теоретических знаний, студент всё свободное от учёбы время проводил в домашней мастерской, и отдавался чтению книг, газет и журналов по воздухоплаванию.

В деле познания авиационного опыта, накопленного до него, сыграли ещё три поездки Игоря Сикорского за рубеж. Лето 1908 года, в каникулярный

---

[121] Военный воздушный вестник. 1914. № 2. С. 10.

перерыв между занятиями, он вместе с отцом провёл в Германии. Именно здесь, как пишут Г. И. Катышев и В. Р. Михеев, он окончательно осознал, что авиация – дело всей его жизни: «Аэропланы казались ему уже проторённой дорогой в авиацию, и он решил заняться созданием аппарата, который мог бы взлететь и садиться без разбега, висеть неподвижно в воздухе и перемещаться в любом выбранном направлении, то есть делать то, что не под силу аэроплану. Идея настолько увлекла молодого конструктора, что он, не откладывая дело в долгий ящик, решил прямо в гостинице начать строить модель вертолёта»[122].

Вторая поездка состоялась в январе-марте 1909 года в Париж – центр авиационной мысли и практики того времени. Цель – приобрести необходимые знания в деле авиационного конструирования и летания, а также закупить двигатель и необходимые материалы. В столице Франции И. Сикорский поступил в лётную школу Фердинанда Фербера, бегал на аэродром, с интересом наблюдал за полётами первых аэропланов, читал всё, что писалось об авиации в книгах и периодической печати. Поставленная задача была решена успешно – и уму-разуму поднабрался, и необходимые материалы для будущего вертолёта приобрёл.

Работы начались незамедлительно после возвращения в Киев в мае 1909 года. Уже в июле вертолёт был готов. Его подробное описание и ход испытаний, а также фотография даны в книге «Крылья Сикорского». В книге же самого авиаконструктора мы находим свидетельство более раннего проекта: «Мною был в 1908 году построен маленький геликоптер, весивший не более ¼ фунта, приводившийся в движение резинкой и отлично летавший. Силу, даваемую крученой резинкой в течение нескольких секунд действия, можно было довольно точно померить»[123].

Первый вертолёт И. И. Сикорского и результаты его испытания описаны также в журнале «Всемирное техническое обозрение» (1909, № 1). Это была первая публикация о И. И. Сикорском как конструкторе. К этому времени ему исполнилось 20 лет. И хотя первый опыт оказался неудачным, но зато в процессе испытаний он получил уникальные экспериментальные данные.

Не добившись полного практического успеха, И. И. Сикорский уезжает в Париж. Именно здесь, как отмечают Г. И. Катышев и В. Р. Михеев, он впервые стал помышлять о создании аэроплана собственной конструкции. Толчком к этому послужило огромное впечатление, которое произвёл на молодого конструктора беспримерный по тому времени полёт графа Деламберга на аэроплане братьев Райт вокруг Эйфелевой башни[124].

И всё же к постройке второго вертолёта И. И. Сикорский приступил, причём параллельно были развёрнуты работы и по конструированию

---

122 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. М., 1992. С. 17.

123 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 51.

124 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 25.

самолёта. А на подступах к своему первому аппарату с неподвижным крылом, он, вместе с Ф. И. Былинкиным, сконструировал и успешно испытал аэросани. Казалось бы самолёт и аэросани – что тут общего? Аэросани понадобились для испытания пропеллеров, построенных им самим.

Подробную информацию об этом уникальном деле в Киеве дали газета «Русский спорт» (1910, № 7) и журнал «Воздухоплаватель» (1910, №№ 1 и 3). В статье одного из этих номеров под названием «Аэросани в Киеве» отмечалось: «С середины декабря прошлого года два студента политехникума И. Сикорский и Ф. Былинкин занялись, временно оставив, первый свои работы с геликоптерами, второй с аэропланом, устройством аэросаней и испытанием на них винтов, построенных Сикорским… При испытании 25 января на киевском ипподроме в присутствии председателя и членов правления Воздухоплавательного общества, сани с двумя пассажирами развили скорость до 50 вёрст, очень легко заворачивали и двигались с какой угодно меньшей скоростью… 2 февраля были произведены публичные испытания саней (усовершенствованных. – *Автор.*) в присутствии нескольких тысяч зрителей, а 4-го – в присутствии профессоров политехникума и офицеров Генерального штаба»[125].

После успешного испытания на аэросанях винтов своей конструкции И. И. Сикорский постройку вертолёта и самолёта продолжил. Весной 1910 года второй геликоптер весом в 16 пудов был готов к испытаниям. «Опыты с этим аппаратом не дали желаемых результатов: с полным запасом горючего и лётчиком, аппараты не могли подняться, но ценность всей работы для строителя была необычайно велика. Впервые при постройке своих геликоптеров Сикорский научился вычислять винты, ознакомился подробно со способами строения летательных приборов»[126].

Устройству своих геликоптеров и результатам испытаний И. И. Сикорский посвятил небольшую главу своей книги «Описание геликоптера, построенного мной в 1910 году». В ней он, в частности, писал: «Опыты показали, что аппарат, при полной работе винтов, не может подняться с человеком на воздух. Изучение действия его винтов и механизмов всё же было очень ценным… аппарат поднимал свой собственный вес почти полностью. Получив ряд интересных научных данных, я прекратил эти опыты, переставил двигатель на построенный к этому времени лёгкий аэроплан и 3 июня 1910 года впервые поднялся на нём на воздух»[127].

Таков скромный вклад И. И. Сикорского в дело развития в России вертолётостроения. Экспериментальная работа в этой области стала для молодого конструктора той базой, тем опытом, опираясь на который он

---

125 Воздухоплаватель. 1910. №1. С. 290.

126 Там же. С. 10.

127 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 57.

более уверенно пошёл по дороге, определённой ему судьбой, по дороге создания и совершенствования аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом, имя которым самолёты. Он должен был пройти этот путь с тем, чтобы через тридцать лет, вернуться к продолжению этого дела, с которого началось его триумфальное восхождение к вершинам мировой конструкторской славы. Однако это было за пределами России.

В 1913 году журнал «Воздухоплаватель» отмечал: «Однако до сих пор этот род летательных машин не получил практического осуществления вообще и талантливый конструктор вовремя отказался от невыполнимой задачи, перейдя к постройке аэропланов. Из своих работ с геликоптерами он извлёк много ценных сведений по конструированию воздушных винтов, что дало ему возможность легко подбирать необходимые размеры винта к данному мотору и таким образом возможно выгоднее использовать его мощности»[128].

Писал об этом и П. Д. Дузь: «Сикорский не довёл до конца своих работ с геликоптерами, принявшись с увлечением работать над аэропланами, и скоро добился на этом поприще очень крупных успехов»[129].

Как в деле вертолётостроения, так и при создании своих первых самолётов, И. И. Сикорский начинал не с чистого листа, он опирался на опыт и знания, которые до него выработало пытливое человечество.

Как уже отмечалось, в деле авиационного становления И. И. Сикорского большую роль сыграли поездки в Германию и Францию. Однако основной теоретической и практической базой молодого авиаконструктора стало отечественное воздухоплавание и первые шаги предшественников в деле создания аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом.

Это всего лишь предположение, ибо в той литературе, которая сегодня отражает конструкторскую работу И. И. Сикорского, на этот счёт нет никаких конкретных сведений. Но это предположение не лишено оснований. Думается, что вне внимания студента КПИ не осталась успешная работа профессора этого же института М. Б. Делоне по строительству планёра-биплана и его брошюра «Как построить дешёвый и лёгкий планёр и научиться летать на нём». Не мог не знать студент КПИ о работах по строительству аэроплана ещё одного сотрудника института профессора А. С. Кудашева.

В конце 1909 года в Москве начал работу XII съезд русских естествознателей и врачей. На нём была организована подсекция воздухоплавания, в которую записалось более 250 человек. Делегатом съезда был и И. И. Сикорский. С докладами и научными сообщениями в подсекции выступили учёные Н. Е. Жуковский, М. А. Рыкачёв, М. Б. Делоне, В. Ф. Найдёнов, генерал А. М. Кованько конструктор А. А. Пороховщиков.

---

128 Воздухоплаватель. 1913. № 3. С. 242.

129 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и самолётов в России. С. 316.

Выступил и сам И. И. Сикорский. К этому надо добавить, что с октября 1909 года в КПИ профессор М. Б. Делоне приступил к чтению курса воздухоплавания.

Вполне понятно, что все основные учреждения, а также общественные организации, так или иначе связанные с авиацией, находились в Петербурге. Столица есть столица. Здесь же проходили и наиболее важные авиационные соревнования. Постепенно к делу летания стала приобщаться и Москва, особенно своим научным потенциалом.

В 1909 и 1910 годах в России начал складываться ещё один центр воздухоплавания и авиации – в Киеве. По инициативе преподавателей и студентов Киевского политехнического института здесь были созданы «Киевское общество воздухоплавания» и «Воздухоплавательный кружок». Его создателем стал студент института И. И. Сикорский. На базе кружка 29 октября 1909 года было учреждено Киевское общество воздухоплавания, в котором начали работать два комитета – научно-технический и спортивный. Следует заметить, что в Москве аналогичное общество было создано спустя пять месяцев (18 марта 1910 года). Г. И. Катышев и В. Р. Михеев дают другую дату создания Киевского общества воздухоплавания – 1 мая 1909 года.

Уже в это время Киев стал выделяться плеядой своих молодых и талантливых конструкторов. Чтобы убедиться в этом, достаточно назвать только четыре имени – А. С. Кудашева, Д. П. Григоровича, Ф. И. Былинкина, И. И. Сикорского. Именно здесь, с Сырецкого ипподрома, стартовал в небо первый аэроплан отечественной конструкции.

Журнал «Воздухоплаватель» отмечал, что дело летания в Киеве было сосредоточено, главным образом, «… в руках отдельных лиц, так как местные общества «Киевское общество воздухоплавания» и «Воздухоплавательный кружок» при политехническом институте не обладали ни средствами, ни мастерскими, ни лабораторией».[130] В. Б. Шавров добавляет: зачинателями авиастроения в Киеве в основном были студенты, некоторые из них имели состоятельных родителей, но большинство из молодых конструкторов сами себе зарабатывали на жизнь.

О том, в каких условиях работали эти общественные организации, свидетельствует небольшая заметка, помещённая в 17 номере журнала «Автомобиль и воздухоплавание» за 1910 год. В ней говорится о том, что якобы Киевский студенческий воздухоплавательный кружок, желая устроить заседание, на которое предполагалось пригласить целый ряд сведущих лиц, обратился к администрации за разрешением на устройство такового. Но на эту просьбу был получен отказ.

Однако и Воздухоплавательное общество и кружок сделали много для становления дела летания в Киеве. Выставки, организация

---

[130] Воздухоплаватель. 1910. № 8. С. 667.

воздухоплавательных и авиационных праздников и полётов, а главное постройка экспериментальных самолётов стали их основным делом.

Большую роль в становлении И. И. Сикорского как авиаконструктора сыграл Н. Е Жуковский. С осени 1909 года он начал читать в Московском высшем техническом училище специальный курс по воздухоплаванию. Авторы книги «Крылья Сикорского» отмечают, что среди слушателей лекций был и Игорь Иванович. Они пишут: «Так, по крохам, по крупицам набирались знания. При этом роль здесь Николая Егоровича Жуковского была неоценима. И. И. Сикорский всегда с громадным уважением относился к этому подвижнику и до конца жизни совершенно справедливо причислял его к немногим великим основоположникам авиации»[131].

И это так. В своей книге «Воздушный путь» И. И. Сикорский, отмечая заслуги Н. Е. Жуковского в деле создания аэродинамики как науки и аэродинамических лабораторий, писал, что он был «одним из первых учёных, проливших свет на эту до тех пор неведомую область техники и науки»[132].

Надо полагать, что И. И. Сикорский пользовался не только научными знаниями, опытом и трудами Н. Е. Жуковского. В деле его становления как конструктора большую роль могли сыграть работы и других учёных, таких, как М. А. Рыкачёв, Г. А. Ботезат, А. П. Ван дер Флит, С. А. Чаплыгин. Не думаем, что с трудами этих учёных и авиаконструкторов он не знакомился. К сожалению точных сведений или конкретных фактов на этот счёт историки авиации также не приводят, а сам Игорь Иванович, называя имена некоторых из них, не упоминает об их роли в его авиационном становлении.

Есть ещё один любопытный факт, который не выяснен, по крайней мере, автором. В книге «Авиация в России» говорится о том, что в 1908 году Н. Е. Жуковский читал в Киеве публичную лекцию «Успехи воздухоплавания в 1908 году». Месяц его пребывания в столице Украины не указан. Г. И. Катышев и В. Р. Михеев называют этот месяц – декабрь. Присутствовал ли на этой лекции И. И. Сикорский? Причин неприсутствия на ней было более, чем достаточно. Уточнение этого факта важно, прежде всего, с точки зрения более полного выяснения роли Н. Е. Жуковского в деле становления молодой российской авиационной поросли вообще, и И. И. Сикорского в частности. Но это дело тех историков, которые более подробно занимаются биографией конструктора.

Таким образом, в своей деятельности по созданию аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом И. И. Сикорский опирался на опыт тех энтузиастов дела летания, которые начали работать в этой сфере, задолго до него, а также на практику тех, кто на рубеже 19-го и 20-го столетий, будучи старше его самого, продолжали дело предшественников.

---

131 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 27.

132 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 63.

На трудном и длительном пути к небу у человечества с точки зрения накопления опыта было много этапов. От одного этапа к другому этот опыт передавался, словно эстафетная палочка. Пришло время и она оказалась в руках И. И. Сикорского, который смело понёс её вперёд с тем, чтобы кто-то, теперь уже на основе его опыта, мог в сфере летания двигаться дальше.

Говоря о киевских конструкторах в деле воздухоплавания, В. Б. Шавров отмечал, что далеко не у всех это трудное дело ладилось. В связи с этим у некоторых молодых изобретателей возникало стремление к объединению творческих сил. Одним из них стало своеобразное конструкторское бюро в составе трёх студентов Ф. И. Былинкина, И. И. Сикорского и В. В. Иордана. Это трио приступило к постройке самолёта ещё в 1909 году. Как уже отмечалось, И. И. Сикорский до этого построил пару геликоптеров (С-1 и С-2), а Ф. И. Былинкин попробовал свои силы в конструировании самолёта «Былинкин-Райт».

Оба они получили опыт совместной работы при конструировании аэросаней. Кроме этого, оба они имели достаточные для работы средства. У В. В. Иордана же ни опыта конструирования, ни денег на эту работу не было, но зато у него были золотые руки. Может быть, поэтому в тогдашней прессе его имя упоминалось редко. Более того, о нём, как правомочном члене группы, не говорит и П. Д. Дузь, не упоминают Г. И. Катышев и В. Р. Михеев.

Плодом коллективного творчества стали два самолёта, построенные в мастерской И. И. Сикорского. Первым творением авиаконструкторов стал биплан под названием БИС № 1 (от первых букв фамилий участников проекта). В связи с тем, что технические сведения всех самолётов И. И. Сикорского подробно приводятся в книгах П. Д. Дузя, В. Д. Шаврова, Е. И. Катышева и В. Р. Михеева, а также в других изданиях, нет необходимости повторять их в данном исследовании.

В марте 1910 года самолёт был готов. В то далёкое от нас время конструктор самолёта и его испытатель, за небольшим исключением, являлись одним и тем же лицом. Построенная и стоящая на земле машина называется самолётом как бы авансом. Это пока ещё не самолёт. Чтобы стать таковым, машине надо подняться в воздух. Один и тот же человек проектировал летательный аппарат, рассчитывал все детали его конструкции, строил, а потом и испытывал. Самолёт братьев Райт поднял в воздух один из них – Вильбур Райт. Испытывали свои самолёты, пожалуй, только кроме Я. М. Гаккеля, все первые отечественные конструкторы – С. В. Гризодубов, А. Я. Докучаев, А. С. Кудашев, А. В. Шиуков, В. Н. Хиони. Не миновала эта участь и И. И. Сикорского.

Главу своей книги «Как приходилось испытывать в полёте первые аэропланы» И. И. Сикорский начинает выражением Ф. Фербера: «Задумать летательную машину – это ничто; построить её это немного; испытать её – это всё».

Книга «Воздушный путь» позволяет нам, как говорится с первых уст, узнать о том, кто и как готовил БИС-1 к главному своему предназначению – к взлёту. Но вначале следует познакомить читателя с рассуждениями И. И. Сикорского по очень актуальной проблеме того времени.

Создавая самолёт, любой конструктор задавался одной единственной целью: лишь бы он полетел! «Полетит или нет?» – этот вопрос мучил творца с первого и до последнего дня его работы над аппаратом. Не маялся конструктор только одной проблемой – он знал, что испытывать свое детище предстоит ему самому.

Мы читаем книги о зарождении авиации, уясняем, кто и когда создал первый самолёт, кто и когда в той или иной стране первым поднялся в воздух. И почти никогда не задумываемся над вопросом, а кто учил лётному делу первых пилотов? А ведь самыми первыми лётчиками были не люди со стороны, а сами авиаконструкторы. Я создал, я и должен полететь. И делалось это на свой страх и риск. Кому-то везло, кому-то нет. Вот и получалась такая схема: авиаконструктор сперва становился лётчиком-испытателем, затем, приобретая опыт, пилотом, а через некоторое время и лётчиком-инструктором. И. И. Сикорскому предстояло пройти все эти этапы.

По этому поводу он писал: «… братьям Райт после того, как ими был совершен полет около одной минуты продолжительностью, пришлось потратить два года напряженной работы, чтобы совершить полет в несколько минут. В огромной степени затрудняло работу то, что первым строителям приходилось и создавать аппарат, и одновременно учиться летать на нем, и, наконец, изучать воздух. При этом были неизбежны многочисленные неудачи и поломки, после которых иногда трудно было разобраться, кто виноват — ошибка ли в управлении, или неправильность в самом аэроплане, или просто случайный порыв ветра»[133].

Итак, после окончательной доводки БИС-1, И. И. Сикорскому, для того, чтобы его испытать, предстояло стать лётчиком. Судя по всему, в коллективе конструкторов разногласий в вопросе кому испытывать самолёт не было. Все понимали, что облёт должен произвести Игорь Иванович. Понимал ли он, что это был риск? Несомненно! Только теоретически, да и то приблизительно, представлял себе конструктор, как нужно управлять своим творением при взлёте, полёте и посадке. У кого спросить, как это делать? Ведь в многомиллионной России в то время было всего два лётчика – М. Н. Ефимов и С. А. Уточкин, которые только-только сами «оперились», совершив в одесском небе свои первые показательные полёты.

Удались ли Игорю Ивановичу первые испытания или нет, рассказал он сам. Правда, аппарат он обозначил не БИС-1, а С-1, и, кроме этого, не назвал имени своих коллег. «Для начала, чтобы проверить исправность действия аппарата и несколько ознакомиться с действием рулей, было сделано

---

133 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 96, 97.

несколько испытаний с мотором, пущенным небольшим ходом. Аэроплан «бегал» по земле, но плохо слушался рулей. Пришлось кое-что изменить, после чего уже оказалось возможным пускать мотор на полный ход. Аппарат при этом довольно быстро катился по земле на своих колесах, но все же иногда резко сворачивал в сторону, не слушаясь руля. Немало труда пришлось потратить, обдумывая устройство рулей и вводя некоторые изменения. В то же время опыты продолжались и вскоре выяснилось, что причиной заворачивания было лишь неумение управлявшего. После некоторой практики оказалось возможным делать хорошие пробеги на колесах по прямому направлению через все поле. Попытки оторваться от земли пока ни к чему не приводили.

Однажды в ветреную погоду было произведено несколько пробегов против ветра. Несколько раз аппарат отделялся от земли, но на самое короткое время, делая лишь прыжок в несколько аршин[134]. Невозможность летать, видимо, происходила от недостаточной силы двигателя.»[135].

Конечно, это были горькие минуты. Но, хотя самолёт от земли не оторвался, попытки взлететь на нём дали ценные сведения, позволившие внести в конструкцию необходимые изменения.

В связи с тем, что подняться в воздух на БИС-1 не удалось, строители аппарата использовали его для отработки навыков руления. Освоив это дело и уяснив причины, по которым самолёт не смог оторваться от земли, конструкторы приступили к постройке нового БИС-2. По сути дела это был прежний самолёт. Внеся некоторые конструкторские изменения, строители сделали главное – вместо мотора «Анзони» в 15 лошадиных сил был поставлен мотор той же фирмы, мощность которого была на 10 сил больше. На доработки ушёл почти целый месяц. Осознавая, что стоят на пороге удачи, трудились вдохновенно, не покладая рук.

Наконец этот день наступил. 3 июня 1910 года, увлекаемый мощностью мотора в 25 лошадиных сил, по зелёному лугу Куренёвки взял разбег самолёт БИС-2 киевских конструкторов. Вёл машину на взлёт И. И. Сикорский. Когда он ощутил, что самолёт приподнял хвост, плавным движением взял ручку на себя и в следующую секунду всем своим существом почувствовал – машина покинула землю. Остановись, мгновенье! Свершилось! Аппарат пролетел всего 200 шагов на высоте около одного аршина. Пусть эта высота и расстояние этого первого полёта были ничтожно малы, но машина оторвалась от земли и держалась в воздухе с помощью своих неподвижных крыльев.

События исторического значения Г. М. Катышев и В. Р. Михеев описали так: «К нему бежали друзья и случайные свидетели полёта. Все были

---

134 Аршин – 71 сантиметр.

135 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 97, 98.

возбуждены, восхищению не было предела… Это был второй в России полёт самолёта отечественной конструкции.

Полёт 3 июня выполнялся в присутствии спортивных комиссаров Киевского общества воздухоплавания. В последующие дни И. И. Сикорский полёты продолжил и достиг высоты до трёх саженей, оставаясь в воздухе до десяти секунд. 9 июня во время спуска лётчик сделал неудачное движение рулём высоты, в результате самолёт потерпел аварию. Через три недели машина была восстановлена, и 30 июня И. И. Сикорский продержался в воздухе 30 секунд. Сам конструктор оценил полёт так: «После полутора лет напряжённой работы этот полёт был первым хорошим результатом».

Всего лётчик совершил на БИС-2 около пятидесяти полётов, самым удачным из них стал полёт, выполненный, как зафиксировал журнал «Воздухоплаватель», 3 июля. «Сикорский начал с неудачных опытов с геликоптером, Былинкин также неудачно построил «Райта». Последние три-четыре года оба соединились и построили два аппарата: биплан собственной конструкции, моноплан, похожий на «Антуанету». Оба аппарата оказались удачными – устойчивы и прочны. За последний месяц на них был совершен целый ряд полётов, правда, кратковременных». С датой журнал немного напутал.

Дело обстояло так. 1 июля И. И. Сикорский решил усложнить полёт – вылететь за пределы аэродрома, развернуться и возвратиться обратно. Он писал: «Радостное чувство пришлось испытать мне, когда мой аппарат в первый раз вылетел с аэродрома. Приятно было видеть под крыльями машины не ровную площадку поля, по которой можно было с таким же успехом катиться на колесах, а небольшие овраги и болота, по которым двигаться было бы нельзя, а можно было только пролетать над ними по воздуху. Когда аппарат пролетел один из оврагов, мне показалось, что машина начала немного приближаться к земле. Чтобы удержать ее на прежней высоте, достаточно было сделать маленькое движение к себе рычагом руля высоты.

Действительно, аэроплан на несколько секунд перестал опускаться, но затем это возобновилось с еще большей резкостью; снижение быстро перешло в падение, и аэроплан, уже не слушаясь руля высоты, грохнулся на склон оврага. Я самостоятельно выбрался из-под обломков совершенно разбитого аэроплана. Таким образом, этот полет, начавшийся так хорошо, закончился на 49-й секунде полной поломкой аэроплана и на этот раз также и двигателя. Результат нескольких месяцев работы и дорогостоящий двигатель были уничтожены в малую долю секунды, но печальнее всего было то, что причина всего этого была неизвестна. Если причина первой поломки была ясна — плохое управление, то в этом случае дело обстояло

гораздо хуже. Неужели же, думалось тогда, перелетать овраг на аэроплане будет еще труднее, чем перебраться через него на телеге»[136].

Этот отрывок из книги авиаконструктора помогает уточнить некоторые разночтения. Так, в приведённой цитате из статьи «Воздухоплавание в Киеве» говорилось о том, что 3 июля на БИС-2 был совершён наиболее продолжительный полёт. Нет, в это время самолёта БИС-2 уже не было. Описанную самим автором аварию, случившуюся 1 июля, Г. И. Катышев и В. Р. Михеев относят к 30 июня. Они же уменьшили высоту полёта примерно наполовину. И. И. Сикорский считает, что пролёт оврага происходил на высоте 5 – 7 саженей, а это 10 – 15 метров.

День 1 июля в личной жизни И. И. Сикорского стал, пожалуй, самым знаменательным. Это была первая и самая большая его удача на предназначенном ему судьбою пути в небо. Потом тоже были и победы и достижения, и были радости, связанные с ними, но эта, что произошла 1 июля, стала самой знаковой. Ибо он в одночасье стал одновременно и конструктором и лётчиком. Конструктором! Он оказался самым молодым из трёх русских богатырей, которые, как и он, почти в одно и то же время, поднялись в небо. Игорю Сикорскому только неделю назад исполнился 21 год, Я. М. Гаккелю – 36, а А. С. Кудашеву и того больше – 38. Лётчиком! Пусть не первым и пусть ещё не дипломированным, но сколько их вообще в то время было в России!? И десятка не наберётся. Он стал лётчиком-самоучкой, лётчиком-испытателем. Он и потом продолжал сам испытывать свои самолёты, поэтому его стаж как испытателя следует исчислять именно с 1 июля 1910 года.

Но даже не всё это главное. Главное то, что 1 июля И. И. Сикорский получил первый опыт конструирования, закреплённый успешным испытанием, опыт летания, что и как нужно делать, чтобы взлететь, что и как нужно делать, чтобы держать самолёт в воздухе, а затем посадить. Имея этот опыт, И. И. Сикорский более быстро пошёл по пути конструирования новых аппаратов, более искусно и оперативно стал их испытывать. Ибо опыт – это такая вещь, которой нет альтернативы.

Вот что по этому поводу писал сам конструктор и лётчик И. И. Сикорский: «С-2 за всю свою жизнь провел в воздухе в общей сложности минут 5 – 4. Как бы там ни было, эти короткие полеты, осуществленные с таким трудом, дали много ценного опыта. После нескольких секунд в воздухе нередко несколько часов проходило в тщательном изучении результатов полета. Обычно собирался весь небольшой кружок постоянных посетителей аэродрома – т. е. люди, близко стоявшие к постройке аппарата, рабочие-механики, а также несколько постоянных посетителей из числа ярых любителей воздухоплавания. И начиналось оживленное обсуждение происшедшего

---

136 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 99.

полета: как аппарат оторвался от земли, в каком положении были крылышки во время поворота и т. д., и т. д.

Иногда такие разговоры, измерение следов, оставленных колесами аппарата, и выяснение подробности полета продолжались очень долго. Иногда бывали неверные наблюдения, но все же постепенно накапливался тот исключительно ценный и необходимый опыт и сведения, которые в то время нельзя было получить никаким другим способом»[137].

БИС-2 дал конструктору и лётчику И. И. Сикорскому крылья. Его авария не обескуражила молодого конструктора, не испугала молодого лётчика. Это на удачу люди реагируют более или менее одинаково – каждому она прибавляет энергию. А вот если в деле случается неудача, тем более на его начальном этапе, то тут люди ведут себя по-разному: у одних гаснет интерес, опускаются руки, парализуется воля; у других, наоборот – неудача утраивает силы, заставляет идти дальше с утроенной энергией.

Надо отдать должное И. И. Сикорскому: неудачи не остудили его пыл, наоборот, они его подстёгивали, разжигали пламя творчества, заставляли искать причины. Верно подметил журнал «Военный воздушный флот»: «Это время было тяжёлым для молодого изобретателя. Имея новые, никем не опробованные машины, Сикорский должен был на них же учиться летать. После каждой неудачи возникал вопрос, виновен ли в ней способ постройки самолёта или полная неопытность лётчика»[138].

Писатель Л. Зорин всё это сфокусировал в такой формуле: «В победе человек показывает, что он может, в поражении – чего он стоит». Это о таких людях, как И. И. Сикорский. С неудачей с БИС-2 его крылья не опустились. Он тут же принялся строить свой третий по счёту самолёт.

Анализируя причины неудачи, конструктор и лётчик И. И. Сикорский приходил к выводу, что вся беда в моторной мощи. Нужен более сильный мотор. С этой целью Игорь Иванович выезжает в Париж, откуда привозит «Анзани» в 40 лошадиных сил (В. Б. Шавров говорит о моторе в 35 сил). А вот журнал «Воздухоплаватель» в третьем номере за 1913 год, рассказывая о содержании доклада авиаконструктора, сделанном 6 марта в VII воздухоплавательном отделе Русского технического общества, также отмечает, что неуспех первых двух своих аппаратов конструктор объяснял главным образом несовершенством их моторов «Анзани», что из-за границы он привёз мотор «Аргус».

Самолёты БИС-1 и БИС-2 оказались единственными, созданными коллективным умом и совместным трудом Ф. И. Былинкина, В. В. Иордана и И. И. Сикорского. После успешных испытаний и гибели БИС-2 трио распалось. Что касается Игоря Ивановича, то он пошёл, теперь уже самостоятельно, по пути совершенствования БИС-2.

---

137 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 100.

138 Военный воздушный флот. 1914. № 2. С. 8.

2. Малые самолёты И. И. Сикорского

Журнал «Автомобиль и воздухоплавание» отмечал: «Весною прошлого года молодой киевский конструктор И. И. Сикорский, оставив работу с геликоптером, начал разрабатывать конструкцию лёгкого и безопасного аэроплана. В течение лета прошлого года им было совершено около 50 коротких пробных полётов на биплане своей конструкции с мотором «Анзани» 25 лошадиных сил. Во время этих опытов постоянно вырабатывались и изменялись различные детали конструкции, и к осени прошлого года И. И. Сикорский, убедившись в маловыгодности слабосильных лёгких моторов, установил на свой биплан мотор «Анзани» в 45 – 50 лошадиных сил»[139].

Кроме более сильного мотора, в новый самолёт конструктор ввёл многочисленные изменения, целью которых было улучшение аэродинамических качеств всех частей аппарата. На все эти доработки ушло четыре месяца. С-3 был закончен, доставлен на аэродром и к концу ноября собран. Первые кратковременные подлёты в районе аэродрома показали, что аппарат получился гораздо лучше своих предшественников – легко взлетал, более эффективно действовали все его органы управления. Но, к сожалению, его постигла та же участь, что и БИС-2.

Трудно сказать, был ли Игорь Иванович человеком суеверным или нет, но 13-й полёт 13 декабря на С-3 закончился аварией. Вот как описал происшествие сам лётчик. «Полет начался очень удачно. Стояла совершенно тихая погода с морозом около 10 градусов. Аэроплан спокойно и плавно скользил по воздуху и вылетел с аэродрома на высоте около 10 саженей. Начало поворота было очень хорошим. Аппарат отлично слушался рулей и сохранял полную устойчивость. Но вернуться благополучно на аэродром не пришлось и на этот раз. Когда аэроплан пролетал над замерзшим озером, он вдруг начал довольно сильно терять высоту. Двигатель продолжал работать, но казалось, что он стал давать меньше силы. Благодаря небольшой высоте и моей малой опытности, аппарат грубо опустился на лед озера, проломал его и, в свою очередь, сильно поломался об лед. Мотор и летчик оказались в воде»[140].

И вот что примечательно. Когда к месту падения аэроплана подбежали люди и рассказали мокрому лётчику, что им тоже показалось, что мотор стал работать слабее, он вновь полез в прорубь. Таким он был. Он не мог уйти с места аварии, не уяснив её причины. И выяснил. Благо, что мотор лежал

---

139 Автомобиль и воздухоплавание. 1911. № 13. С. 384.

140 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 101.

всего лишь в аршине от поверхности воды. Ощупав его, И. И. Сикорский быстро установил, что потеря его мощи произошла чисто по технической причине. И хотя всё кончилось весьма неудачно, лётчик испытывал удовлетворение – он продержался в воздухе без одной секунды целую минуту. Это был успех. За свою недолгую жизнь аппарат пролетел около одной версты и находился в полёте семь минут. Но главное то, что копилка опыта, летания и конструирования пополнилась новыми ценными сведениями. Пришли и новые задумки. А раз так, то снова за дело!

Однако прежде чем перейти к описанию дальнейшей работы конструктора над новым аппаратом, следует сопоставить некоторые факты. Короткое описание С-3 В. Б. Шавров заключил такой фразой: «Произошла авария, двигатель ушёл под лёд, самолёт был поломан и не восстанавливался»[141]. Совершенно противоположное мы находим у Г. И. Катышева и В. Р. Михеева: «Вечером к Сикорскому пришёл Панасюк и, улыбаясь, сообщил, что мотор в полном порядке, а самолёт, хотя и повреждён, может быть восстановлен. Пока ремонтировали С-3, Сикорский переключился на следующую машину»[142]. Сам И. И. Сикорский о судьбе С-3 в книге «Воздушный путь» ничего не сообщил.

Кто ближе к истине? По всей видимости, авторы книги «Крылья Сикорского». Этот вывод подтверждается такими сведениями. «9 января 1911 года в Киеве была открыта воздухоплавательная выставка. Она показала очень слабое развитие воздухоплавания в Киеве. Довольно интересно был составлен отдел авиационный. В нём можно было найти три летательных аппарата: моноплан Ф. И. Былинкина, моноплан Ильницкого и биплан И. И. Сикорского. Общее впечатление о выставке осталось такое, что единственно серьёзными работами в области киевской авиации являются студенты политехнического института Сикорский и Былинкин»[143]. Из этих сведений вытекает, что на выставке мог демонстрироваться только С-3. Значит, он был восстановлен.

Всю зиму И. И. Сикорский трудился, не покладая рук. К весне 1911 года он построил сразу два самолёта – С-4 и С-5. Причём первый, став в основном повторением самолёта С-3, был готов через месяц. Такой высокий темп, вероятно, объясняется тем, что машина делалась по заказу местного богача. Внеся в конструкцию некоторые новшества, Игорь Иванович снабдил самолёт мотором «Анзани» в 50 лошадиных сил.

По договорённости с покупателем самолёт считался полностью готовым после того как лётчик сделает на нём два круга. В декабре И. И. Сикорский приступил к контрольному полёту. При первом же полёте двигатель остановился.

---

141 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 63.

142 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 39.

143 Автомобиль и воздухоплавание. 1911. № 3. С. 61.

Даже сейчас, когда отказ двигателя происходит чрезвычайно редко, он по-прежнему остаётся явлением весьма неприятным. А что говорить о том времени, когда не только двигатель, но и сама конструкция были настолько несовершенны, что в любое время могли привести к катастрофе. А что говорить, когда двигатель отказывает на самолёте, пилот которого ещё малоопытен, а сам отказ в его не слишком солидной лётной практике происходит впервые.

Это была первая вынужденная посадка. Далеко неблестяще справился с ней И. И. Сикорский – самолёт получил значительные повреждения. Аварии, поломки… «Ну и начало!» – подумает какой-нибудь скептик, плохо разбирающийся в делах авиационных. Но ведь это действительно было начало. А всякое начало в любом даже земном деле трудно, а в воздушном тем более. Ведь речь шла о том, чтобы, лишённый дара парения в воздухе, человек, призвав свой разум, приспособил к делу летания технику. А она всегда была и всегда будет несовершенна. Особенно болезненно её несовершенство в авиации, а тем более тогда, когда первые самолёты только-только начинали искать себе опору в воздухе. Можно ли было в таких условиях избежать аварий? Конечно же, нет! Именно поэтому на заре авиационного дела почти каждая попытка летать заканчивалась авариями и поломками. Занятие летанием было делом рисковым, немало синяков и шишек набивали себе первопроходцы, немало их погибло на этом тернистом пути.

Трудно представить себе авиационное дело без риска вообще. И тем более на его начальном этапе, когда и техника была далека от совершенства, и опыта летания было маловато. Все первопроходцы в авиации рисковали. Рисковым парнем был и Игорь Сикорский. Хотя сам он так не считал. После участвуя в Москве в воздухоплавательной выставке газета «Голос Москвы» напечатала статью «Авиаторы об авиации». В ней почерком Игоря Ивановича были помещены такие слова: «Одним из важнейших качеств авиатора я считаю умение не рисковать»[144].

И. И. Сикорский прошёл через все эти трудности, испытал всю горечь аварий и поломок. Именно поэтому он вправе был написать: «Таким образом, после первого полета на С-2 3-го июня 1910 года понадобился целый год непрерывного напряженного труда, чтобы дойти до полета по кругу в каких-нибудь 3 минуты продолжительностью. Правда, опыты эти затянулись на такой долгий срок благодаря поломкам. Но надо помнить, что поломки и неудачи в то время не были случайностью, они были неизбежны ввиду совершенной новизны дела. Можно сказать, что единственный путь к успеху проходил через множество неудач. Этим и объясняется сравнительно

---

144 Голос Москвы. 8 апреля 1912 года.

долгий срок таких работ. Но зато и опыт, получаемый таким образом, представляет огромную ценность»[145].

Неудачи – путь к успеху. Неудачи – путь от малого к большому. Неудачи – путь от примитивного самолёта к более совершенному. Аварии и поломки на заре авиации, можно сказать, стали нормой: летали, падали, ломались, получали травмы, чинились и лечились, снова поднимались в небо и снова падали на землю.

Благо при аварии С-3 сам лётчик не пострадал. А раз так, то снова за дело. С-4 был отремонтирован и экспонировался на Воздухоплавательной выставке в Харькове. Восстановив разбитый самолёт, конструктор всецело отдался работе над новым аппаратом С-5. Основываясь на личном опыте эксплуатации прежних своих аэропланов, Игорь Иванович произвёл на С-5 множество изменений, которые повысили прочность одних и уменьшили вес других деталей. При этом конструктор решительно отказался от двигателя «Анзани», заменив его более надёжным «Аргус» в 50 лошадиных сил. На все эти работы ушло четыре месяца. В конце апреля 1911 года самолёт был готов подняться в небо.

Облёт машины начался с полёта по прямой. Аппарат взлетел легко, в воздухе вёл себя устойчиво. Две недели лётчик выполнял одно и то же лётное упражнение, тщательнейшим образом проверяя двигатель, органы управления, отрабатывая взлёт, пилотирование и посадку. Каждый полёт продолжался 20 – 30 минут. Совершив их порядка двадцати, лётчик решился на такой полёт, который не смог благополучно завершить на прежних своих конструкциях, то есть покинуть аэродром, уйти в зону, развернуться и возвратиться к месту вылета.

Вот как рассказал об этом полёте сам лётчик. «Под вечер 17-го мая была тихая, ясная погода. Аэроплан легко разбежался, отделился от земли и спокойно полетел, понемногу забирая высоту. Пролетев около версты с четвертью, аппарат достиг группы домиков; здесь надо было начинать поворот. Легкий нажим на педаль — и аэроплан спокойно и послушно начал поворачивать, слегка наклонившись на левую сторону. Поворот проходил очень хорошо; однако все мое внимание в первую половину полета было так занято мыслью об управлении и повороте, что я перестал следить за высотой.

Вместо предполагавшихся 5 – 10 сажен аппарат легко поднялся к середине поворота саженей на 50. К этому времени явилась уверенность в том, что поворот и весь полет пройдут благополучно. Можно было свободно оглянуться кругом. И по кажущимся маленькими домикам и людям, по величественному виду, открывавшемуся с аппарата, я мог выяснить себе, что на этот раз это уже был не прыжок, а настоящий полет. Поворот прошел вполне хорошо. Минуты через 2½ после начала полета аэроплан уже летел

---

145 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 104.

по направлению к своему полю. Спуск был сделан хорошо, и аппарат, прокатившись небольшое расстояние по земле, остановился в сотне шагов от своего ангара»[146].

«Настоящий полёт» – так оценил И. И. Сикорский этот первый, благополучно завершившийся выход С-5 за пределы аэродрома. Создав в 1911 году один за другим три самолёта, Игорь Иванович удовлетворил своё конструкторское самолюбие лишь самолётом С-5. И действительно новый самолёт стал для конструктора этапным. По многим причинам.

Во-первых, сам аэроплан, в отличие от прежних конструкций, оказался гораздо более надёжным. Это подтвердили многочисленные полёты на нём. Уже летом 1911 года он мог держаться в воздухе до 30 минут и достигать высоты 300 метров.

От нескольких секунд полёта до получаса, от одного аршина (0,711 метра) до 100 – 150 саженей (2,134 метра), от двухсот шагов по прямой на аэродромном поле, до полёта по маршруту в 30 вёрст (1,067 километра). Это с мая 1910 года, когда испытывался С-2, до 17 мая 1911 года. Всего за 12 месяцев!

Это было достижение. Именно оно позволило совершить в конце августа первый перелёт в назначенный заранее пункт, своеобразный полёт по маршруту, из Киева в Мотыжин. Лётчик назвал его «маленьким воздушным путешествием». Самолёт шёл на высоте 400 метров, прошёл расстояние в 40 вёрст за 35 минут.

12 июня И. И. Сикорский начал поднимать в воздух своих близких помощников. Они стали не только первыми пассажирами С-5, но и вообще первыми в России поднялись на самолёте в таком качестве. Журнал «Автомобиль и воздухоплавание» в № 13 за 1911 год поместил солидную по объёму статью Г. П. Адлера, в которой дано подробное описание всех малых аппаратов И. И. Сикорского, включая С-5. Рассказывая о конструктивных особенностях последней модели, автор привёл ряд интересных сведений.

«На большом биплане, кроме сиденья для пилота, установлены ещё сиденья для пассажиров. Свойства этого аппарата изучены довольно подробно. Его угол атаки на полном ходу при полной погрузке, был измерен путём фотографирования, и оказался равным всего 3 градуса 30 минут. Скорость была измерена при помощи привязывавшегося к крайней передней стойке анемометра с автоматически включающимся и выключающимся таксометром и оказалась равной 85 километров 980 метров. Взятый на аэродроме пассажир весом в 5,5 пудов, не изменил совершенно условий полёта.

Наибольшая скорость ветра, при которой летел Сикорский на этом биплане, превосходила 12 метров в секунду. И, тем не менее, два полёта, совершённые в эту бурю, окончились совершенно благополучно.

---

146 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 103, 104.

Устойчивость этого биплана совершенно такова, что Сикорский поднимается на нём, имея ветер в спину трёх метров или боковой ветер до четырёх метров в секунду…

В настоящее время Сикорский совершает полёты на биплане с «Аргусом» почти ежедневно. Полёты с пассажирами производит над Сырецким военным стрельбищем, а во время полёта без пассажиров И. И. Сикорский обыкновенно улетает далеко за пределы стрельбища и летает на высоте 100 – 50 метров над окрестными лесом и дачами. Все, видевшие аэроплан Сикорского в лету, поражаются его необыкновенной устойчивостью и, сравнивая его с «Фарманом» и «Блерио», единогласно отдают предпочтение первому русскому аэроплану»[147].

Во-вторых, осознание надёжности машины, а также высота, которую она брала, позволили конструктору в спокойной обстановке совершенствовать свои лётные навыки. Вот как он сам описал это. «В середине лета С-5 уже был в состоянии совершать полеты до ½ часа продолжительностью, вылетать из своего аэродрома и прогуливаться над окрестными лесами и деревнями на высоте 200 – 300 метров (100 – 150 саж.). Полет на такой и на большей высоте требует гораздо меньше внимания и напряжения, чем полет невысоко над землей. Поэтому при таком полете можно свободно осматриваться кругом и любоваться открывающимся с аэроплана необыкновенно красивым и совершенно особенным зрелищем.

Понятно, что это первое лето настоящих полетов оставило по себе неизгладимую память. Когда главные движения, посредством которых производится управление аэропланом, усвоены, дальнейшее обучение идет легко. Довольно скоро движения становятся автоматическими. Летчик не думает больше о том, что надо сделать такое или иное движение рулем. Когда ему хочется лететь в каком-нибудь направлении, он, не думая об этом, производит необходимое движение. При таких условиях, кажется иногда, что аппарат слушается уже не движения рулем, а прямо мысли летчика. Особенно приятно это является ввиду того, что не надо выбирать дорогу. Постройки, овраги, леса, реки – все это уже не служит препятствием, а только увеличивает красоту и разнообразие полета»[148].

В-третьих, полёты на С-5 привлекли к конструктору и лётчику И. И. Сикорскому внимание авиационной общественности Киева, официальные представители которой дали его творению высокую оценку. На триумфальном полёте 17 мая присутствовали члены Киевского общества воздухоплавания. Через неделю перед очередным полётом С-5 на аэродром прибыла группа научно-технической комиссии КОВ во главе с её председателем. Журнал «Киевлянин» в своём номере 171 за 1911 год писал: «Плавность и быстрота полета, и идеальная устойчивость аэроплана

---

147 Автомобиль и воздухоплавание. 1911. № 13. С. 386.

148 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 105.

И. И. Сикорского поразили инженеров – специалистов по аэродинамическим приборам, присутствовавших впервые на опытах И. И. Сикорского, и они предсказывали славную будущность молодому конструктору, создавшему аэроплан с такими прекрасными качествами».

Думается, что эти лестные для конструктора выводы членов научно-технической комиссии стали поводом для принятия этим обществом решения об избрании И. И. Сикорского своим почётным членом. Оно было принято ровно через месяц после удачного полёта, 17 июня. В той же статье журнала «Киевлянин», отражено за какие заслуги И. И. Сикорского приняло это решение Киевское общество воздухоплавания: «за создание биплана собственной системы, являющегося первым оригинальным русским аэропланом, не скопированным ни с чьей иностранной конструкции и в то же время могущим конкурировать в устойчивости, скорости и грузоподъемности с лучшими иностранными летающими машинами».

Осенью 1911 года И. И. Сикорский получил от командующего войсками Киевского военного округа генерал-адъютанта Н. И. Иванова приглашение принять участие в манёврах войск. Что и говорить, для двадцатидвухлетнего молодого авиаконструктора предложение являлось лестным. Но лётчик был всего лишь самоучкой, недипломированным пилотом. Пришло время узаконить свой опыт в пилотировании самолётов. Международные правила оказались нетрудными и 18 августа он без труда на своём С-5 выполнил все необходимые упражнения. 16 января 1912 года состоялось 86-е заседание Совета Императорского Всероссийского аэроклуба. Секретарь спортивного комитета доложил ходатайство этого комитета о выдаче дипломов пилота авиаторам Г. Л. Маковцеву, С. А. Мигаю и И. И. Сикорскому. Совет ходатайство спортивного комитета удовлетворил. Эти сведения взяты нами из третьего номера журнала «Воздухоплаватель» за 1912 год.

Когда сверяешь эти сведения со списком пилотов-авиаторов, получивших пилотские дипломы во Всероссийском аэроклубе в 1910 – 1911 годах, а он опубликован в книге В. И. Лавренца «Лётчики России», то находишь в нём сразу несколько ошибок. А именно: что И. И. Сикорский получил диплом 31 августа 1911 года; что он удостоен этого звания за полёт на самолёте своей конструкции 16 июня 1910 года; что имя Мигая Андрей, а Маковецкого Карл; что диплом они получили 13 и 14 декабря 1911 года.

В «Отчёте Императорского Всероссийского аэроклуба за 1911 год» в разделе «Присуждение пилотского звания» сообщалось, что «на основании правил Международной воздухоплавательной федерации в отчётном году были выданы дипломы пилота-авиатора…» Далее следовал перечень фамилий. Что ни имя, то кусочек истории отечественной авиации!

Читатель, Вы задумывались над вопросом, какое количество людей в России овладело прекрасной профессией лётчика? Счёт может идти не то что

на сотни тысяч, а на миллионы. Так вот в этом списке И. И. Сикорский шестьдесят четвёртый. Шестьдесят четвёртый! Указанный список приведён в книге В. И. Лавренца. В нём 70 человек. Это те пилоты-авиаторы, которые получили дипломы во Всероссийском аэроклубе в 1910 – 1911 годах. В графе «Где получил авиационную подготовку» только против фамилий троих (С. И. Уточкин, Х. Славароссов и И. И. Сикорский) стоит слово «самостоятельно». То есть самоучка. Причём, из них только Игорь Иванович прошёл подготовку на своём типе самолёта.

Г. И. Катышев и В. Р. Михеев пишут: «Этот полет, который продолжался 36 минут 38 секунд, был запротоколирован спортивными комиссарами «ввиду того что он является первым русским рекордом продолжительности полета русского авиатора на аэроплане собственной конструкции». Впервые имя Сикорского стало известно широкой публике, впервые она обратила внимание на талантливого конструктора и смелого пилота и теперь уже не выпускала его из виду»[149]. Что верно, то верно!

Дипломированный лётчик И. И. Сикорский принял участие в учениях войск Киевского военного округа. Он не только сделал прекрасную рекогносцировку условных войск «противника», но на своём С-5 установил сразу четыре всероссийских рекорда: высоты (500 метров), дальности (85 километров), продолжительности полёта (52 минуты) и скорости (125 км/час).

Освещая результаты учения войск, журнал «Автомобиль и воздухоплавание» отметил тот факт, что Николай II обратил внимание на достижения молодого конструктора: «… объезжая войска Государь изволил заметить Сикорского и всемилостивейши удостоил его разговором, пожелав молодому конструктору успехов в его работе»[150]. А журнал «Военный воздушный флот» зафиксировал еще и такой факт из лётной жизни С-5: «После ряда успехов Сикорский признал полезным поделиться с широким обществом своими работами и поздней осенью того же года его самолёт был выставлен на Воздухоплавательной выставке в Харькове, организованной Императорским русским техническим обществом, которое присудило Сикорскому почётную медаль»[151].

В сентябре на своём С-5 И. И. Сикорский участвовал в первой Неделе авиации в Киеве и завоевал денежный приз. А 5 октября, совершая показательные полёты в Белой Церкви, из-за отказа мотора он вновь потерпел аварию. Как выяснилось позже, её причиной стал… комар, попавший в бензиновую трубку. Этот эпизод на основе воспоминания Н. К. Финне описан в книге «Крылья Сикорского».

---

149 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 46.

150 Автомобиль и воздухоплавание. 1911. № 22. С. 557.

151 Военный воздушный флот. 1914. № 2. С. 9.

Авторы допустили две неточности: самолёт приземлился не на станции, а в дворике, комар попал не в жиклёр карбюратора, а в бензиновую трубку. Вот, что писал об этом сам И. И. Сикорский: «Мне пришлось однажды поломать свой аэроплан и едва избегнуть серьезной опасности; во время одного из полетов мотор сразу остановился и пришлось спуститься на маленький дворик, окруженный каменным забором и постройками. Причиной остановки двигателя, как выяснилось впоследствии, было то, что в трубку, подводящую бензин, попал комар. Трубка эта оканчивается в моторе очень тонким отверстием, в котором и застрял комар, прекратив таким образом доступ бензина в двигатель»[152].

Полгода продолжалась лётная жизнь самолёта С-5. Конструкция оказалась весьма удачной. Благодаря этому самолёту имя И. И. Сикорского, как конструктора и лётчика, стало широко известно на Украине и эхом покаталось по России. Но пока только эхом. Шёл Игорю Ивановичу в это время двадцать третий год.

Характерной особенностью конструктора И. И. Сикорского являлось то, что построив самолёт и летая на нём, он не только думал о новом, более совершенном аппарате, но уже и работал над его созданием. Следовательно, идеи и задумки, которые давала повседневная практика летания, тут же воплощались в новом творении. С этой точки конструкторскую деятельность Игоря Ивановича можно назвать в полном смысле слова творческой, она была беспрерывной, если можно так выразиться, поточной. Недостатки предшествующего аппарата становились предметом серьёзного анализа, мучительных поисков правильного решения.

От первого аппарата коллективной постройки БИС-1 (апрель 1910 года) до собственной модели С-5 (апрель 1911 года) минуло всего 12 месяцев. За год шесть конструкций! Почему он так плодотворно работал, почему так быстро росли лётно-технические качества его самолётов? Да потому что он сам на них летал. Ему не надо было спрашивать у какого-то лётчика, как в той или иной обстановке вёл себя аппарат во время полёта. Управляя им, он сам познавал все его достоинства и недостатки, сам устанавливал диагноз. А врачуя болезни старого аппарата, он создавал новый, более здоровый, более совершенный. Вот что по этому поводу писал сам конструктор.

«Почти все строители аэропланов продолжали улучшать свои машины. Обыкновенно дело происходило так. Какой-нибудь изобретатель построит хороший аэроплан, испробует его, и если аппарат удачен, то завод начинает строить по этому образцу точно такие же аэропланы. Рабочие, чертежники и младшие инженеры выполняют эту работу, и т. к. у них перед глазами есть образчик, то они могут выстроить сколько угодно аэропланов уже без помощи изобретателя, который обыкновенно в это время уже принимается придумывать новую машину, еще лучше. Проходит несколько месяцев, и

---

[152] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 118.

появляется новый тип аэропланов, который может подняться выше или летает быстрее, или же груза поднимает больше, чем предыдущий»[153].

Так получилось и с новым самолётом. Прежний С-5 ещё служил верой и правдой, а его хозяин, критически оценивая своё творение, уже думал о С-6. Работа над ним началась в августе, и завершилась к ноябрю 1911 года. К особенностям нового самолёта следует отнести два таких момента. Во-первых, мощность его мотора была удвоена и составила 100 лошадиных сил. Во-вторых, после первых проб И. И. Сикорский впервые в своей конструкторской деятельности обратился к аэродинамическим опытам. П. Д. Дузь отмечал: «Сикорский проводит ряд аэродинамических экспериментов, построив для этого коловратную машину. Он внимательно следит за работами Н. Е. Жуковского и А. Г. Эйфеля, сопоставляя полученные ими результаты с собственными данными»[154].

29 декабря 1911 года И. И. Сикорский стал первым русским лётчиком, установившим рекорд скорости – 111 км/час. Скорость для современных по тем временам заграничных бипланов неслыханная. Однако, несмотря на явный успех, конструктор остался аппаратом недоволен. Он ожидал от него больших достижений.

Тем не менее, журнал «Автомобиль и воздухоплаватель» отметил: «Результаты первого же опыта превзошли все ожидания: имея на борту двух человек, аэроплан поднялся почти без разбега и полетел с колоссальной скоростью свыше 112 км/час. К несчастью первый опыт закончился небольшой аварией. Оберегаясь от холода, Сикорский надел толстые вязаные перчатки, которые запутались в контакте и помешали ему вовремя выключить мотор… и шасси аппарата оказались сломанными.

Аэроплан скоро исправили и Сикорский начал усердно тренироваться на нём, и, привыкнув к большой скорости, не имел уже более никаких аварий. Наконец, 30 декабря прошлого года он пригласил на аэродром комиссию и побил всероссийский и мировой рекорд скорости биплана (до него рекорд скорости принадлежал Бреге) и мировой рекорд скорости с двумя пассажирами (300 кило полезного груза), доведя его до 111 км/час»[155].

После аварии начались доработки. Они продолжались до марта. Улучшенные аэродинамические качества модернизированного С-6А позволили лётчику начать его испытания с рекордов. 14 марта был совершён полёт с четырьмя пассажирами со скоростью 106 км/час. О том, как проходил этот полёт и кто поднимался в воздух в качестве пассажиров, поведали авторы книги «Крылья Сикорского». «После нескольких ознакомительных полетов 14 марта Сикорский взял на борт двух пассажиров – С. Тверитинова и К. Адлера. Чувствуя, что машина может поднять больше,

---

153 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 117.

154 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 354.

155 Автомобиль и воздухоплавание. 1912. № 3. С. 79.

решил провести дерзкое испытание. На нижнее крыло возле фюзеляжа с одной стороны лег В. Панасюк, с другой – А. Серебренников. Оба держались руками за переднюю кромку крыла. Самолет после заметно увеличившегося разбега все-таки оторвался от земли, на высоте нескольких метров перелетел весь Куренёвский аэродром и благополучно приземлился»[156].

Это результат трёхмесячной работы ума и рук конструктора. Удачные полёты на С-5 и С-6А дали ему возможность проверить на практике не только те теоретические соображения, которыми он руководствовался при строительстве первых аппаратов, но также осмысливать те явные их недостатки, которые становились очевидными при осуществлении каждого полёта. На этой основе принимались решения по улучшению конструкций отдельных частей аппарата и тут же немедленно и энергично осуществлялись доработки. Они раз за разом улучшали аэродинамические свойства самолёта и, в конце концов, привели к успешным результатам.

25 марта 1912 года С-6А покорил многочисленных посетителей Второй международной выставки воздухоплавания, открывшейся в Москве в помещении Манежа. Кроме самолёта И. И. Сикорского демонстрировалась ещё 21 машина. Выставку открыл председатель оргкомитета князь В. А. Голицын, а участников и посетителей приветствовал Н. Е. Жуковский. Самолёт С-6А был вне конкуренции. Он обратил на себя всеобщее внимание, поражая публику и специалистов конструкцией и отделкой. Он породил восхищение простых почитателей авиации, одобрительные оценки специалистов и поток восторженных статей в прессе. Вполне понятно, что наивысшую оценку о своём земляке давал журнал «Киевлянин»:

«Биплан «Сикорский-6А» является, бесспорно, гвоздем выставки, привлекает к себе преимущественное внимание специалистов. Московские и СПб теоретики воздухоплавания с такими громким именами, как профессор Н. Е. Жуковский, К. П. Боклевский, Г. А. Ботезат и другие, в один голос высказывают свое удивление перед тем, что этот аэроплан, построенный на основании эмпирических данных, стал сразу отвечать при пользовании требованиям, которые к нему предъявляет конструктор».[157]

Не остались в стороне и другие журналы. «Военный воздушный флот»: «На московской авиационной выставке аппарат получил единственную правительственную награду – большую золотую медаль от министерства Торговли и Промышленности».

«Воздухоплаватель»: «В Петербурге получено сообщение о выдающихся успехах небезызвестного лётчика-конструктора студента Сикорского, установившего на днях всероссийский рекорд скорости полёта с пассажирами. Отважный лётчик усадил рядом с собою ещё двух пассажиров и на своём биплане военного типа начал совершать пробные полёты.

---

156 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 52.

157 Киевлянин. 1912. № 99.

Мощный мотор в 85 лошадиных сил легко поднял на высоту огромную тяжесть, всё более и более развивая быстроту хода во время полёта. При помощи измерительных приборов удалось установить, что абсолютная скорость нового самолёта равна 111 км. Этой скоростью молодому лётчику-конструктору удалось установить не только всероссийский рекорд скорости для бипланов, но и мировой, так как полёт с полным запасом бензина и двумя пассажирами на борту за границей достигает не более 85 вёрст в час»[158]. (Это почти 91 км/час. – *Автор.*)

Ещё раз «Воздухоплаватель»: «На страницы истории русского воздухоплавания можно занести два новых события. Это – состоявшуюся в Москве 2-ю Международную выставку воздухоплавания и Второй Всероссийский воздухоплавательный съезд… Меньше, чем два года тому назад мы с завистью наблюдали за реющими над Комендантским аэродромом аппаратами с иностранными авиаторами. Несколько месяцев спустя над тем же аэродромом поднялась первая стая русских лётчиков. Не заставили себя долго ждать и аэропланы русского производства. Мало того, появились аппараты русской конструкции, не уступающие качеством и тщательностью отделки заграничным и даже ставящие мировые рекорды. Вот он, красавец биплан Сикорского, резко выделяющийся среди других аппаратов каким-то особым благородным изяществом. Чувствуется, что это не показная красота, что стройность обводов и блеск гладко отполированных поверхностей отвечает минимальным для биплана лобовым сопротивлением».

Оценив ещё ряд достоинств самолёта, автор статьи продолжил: «На таком аппарате, как известно, поставлен мировой рекорд скорости полёта с тремя и пятью пассажирами. Практической скоростью можно считать 110 км/час. На разборку аппарата требуется около получаса, на сборку – полтора часа. Экспонируемый аппарат (тип 6-А) сохранил внешний блеск, несмотря на целый ряд выполненных на нём полётов»[159].

Газета «Ауто»: «Московская международная выставка воздухоплавания – первая в России выставка, в которой центр тяжести лежит на аппаратах русских систем и конструкций. На всех выставках, бывших до сего времени, русские аэропланы являлись обыкновенными копиями французских аппаратов.

И. И. Сикорский экспонировал свой военный аэроплан типа 6А. Этот первый русский аэроплан, установивший мировой рекорд, бросаясь невольно в глаза своей прекрасной работой и полной законченностью форм, поистине может быть назван гвоздём выставки»[160].

---

158 Воздухоплаватель. 1912. № 1. С. 64.

159 Воздухоплаватель. 1912. № 4. С. 310, 311.

160 Ауто. 25 марта 1912 года.

Если самолёт С-6А стал «гвоздём» Международной выставки воздухоплавания, то его создатель стал на ней самым популярным конструктором. На заседании секции авиации он выступил с докладом, в котором рассказал о творческом пути, пройденном им вплоть до создания С-6А, изложил свои взгляды на будущее мировой авиации.

Готовя данную книгу, автору пришлось основательно поработать с периодическими изданиями того времени, так или иначе связанными с проблемами воздухоплавания. В номере 2 журнала «Автомобиль и воздухоплавание» за 1912 год автор нашёл интересный факт. Корреспондент Н. Анощенко, рассказывая о полётах И. И. Сикорского на С-6А, поведал читателям, что этим своим успехом он подбил многих конструкторов к более активной работе над своими аэропланами.

Подтверждая эту свою мысль, автор статьи рассказал о конструкторе А. Д. Карпеке, который после первых удачных полётов С-6А завершил проектирование своего аппарата и обратился к И. И. Сикорскому с просьбой начать строительство в его мастерской. После завершения строительства А. Д. Карпека: «пригласил из Москвы своего товарища С. С. Громова, которому и поручил летать на своём новом аэроплане. Сергей Сергеевич до того времени не летавший ещё ни разу, после первых же уроков поднялся и пролетел по прямой, через день уже совершил полный круг над Куренёвским аэродромом и за лето научился настолько летать, что однажды продержался в воздухе на аэроплане системы «Карпека» 22 минуты, поднимаясь на высоту 100 метров»[161].

Этот факт говорит о том, что плодотворная конструкторская деятельность И. И. Сикорского стимулировала работу его коллег и, конечно же, характеризует его как человека, способного при своей сверхзанятости оказать помощь товарищу.

Если С-6 для конструктора оказался этапным, то С-6А стал рубежным. Он вывел имя И. И. Сикорского, так сказать, с региональной известности на уровень всероссийской. В этом плане следует отметить три момента.

Первый. Демонстрация самолёта на выставке, его явное преимущество перед другими экспонатами привлекли внимание военного ведомства. Последовал заказ на три аэроплана. Об этом рассказал журнал «Воздухоплаватель». «Военное ведомство заказало русскому талантливому конструктору три аппарата его системы и ведет переговоры о постройке целого ряда таких же аэропланов для нашего воздушного флота. Наконец-то и мы будем иметь в своей эскадре вполне русские аэропланы, и этого первого шага к поддержке отечественной авиации нельзя не приветствовать»[162].

---

161 Автомобиль и воздухоплавание. 1912. № 3. С. 43.

162 Воздухоплаватель. 1912. № 4. С. 309.

Второй. В конце 1912 года в Москве проходил второй Всероссийский воздухоплавательный съезд. Его председатель полковник В. Ф. Найдёнов пригласил на него и И. И. Сикорского. Уже на первом его заседании конструктор сделал сообщение о своих изобретательских работах.

И третий. На самого конструктора «положило глаз» Правление Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ). Предложение стать главным конструктором авиационного отдела завода последовало в процессе работы выставки. После некоторых колебаний Игорь Иванович дал согласие и заключил с акционерным обществом контракт на пять лет. В соответствии с ним, он фактически продал все свои будущие, в пределах этого срока, изобретения, но зато получил право на постройку одного самолёта в год. Вполне понятно, что технические условия завода не шли ни в какое сравнение с его кустарной мастерской. Думается, что именно этот фактор стал решающим при принятии решения на сотрудничество с акционерным обществом РБВЗ. Конструктор получал уникальную возможность на деле реализовать свою идею, которая постепенно созревая, к этому времени полностью им овладела, да так, что лишала покоя. Речь идёт о создании большого многомоторного самолёта.

Точная дата переезда в российскую столицу авиаконструктора не установлена. Авторы книги «Крылья Сикорского» определили её такой фразой: «поздней весной». Но это явная ошибка. Если контракт с акционерным обществом РБВЗ конструктор подписал в апреле, то, что могло оттягивать его переезд в Петербург до осени? Думается, что он прибыл на РБВЗ или в конце апреля, или в первых числах мая. Это предположение навеяно следующей информацией, которая прошла в газете «Ауто».

«18 апреля состоялся товарищеский ужин Киевского общества воздухоплавания, устроенного в честь авиаконструктора И. И. Сикорского по случаю его отъезда из Киева. Во время ужина, как сообщал «Киевлянин», присутствующими были высказаны ряд пожеланий отъезжающему продолжать также неутомимо и плодотворно работать на поприще отечественной авиации»[163].

Жаль, что точная дата переезда И. И. Сикорского из Киева в Петербург не установлена. Но даже приведенных сведений достаточно, чтобы сказать, что киевский этап деятельности Игоря Ивановича закончился, а петербургский начался в то время, когда ему исполнилось всего лишь 23 года. 25 мая 1889 года день рождения Игоря Ивановича.

Кто же вместе с И. И. Сикорским уехал из Киева в Петербург? П. Д. Дузь и В. Б. Шавров приводят эти фамилии: К. К. Эргант, М. Ф. Климиксеев, А. А. Серебренников, Г. П. Адлер, В. С. Панасюк.

Авиационное отделение, как филиал завода, разместилось на Строгановской набережной Петербурга. Оно имело всё необходимое для

---

[163] Ауто. 22 апреля 1912 года.

производства самолётов – цеха различного профиля, специальную опытную мастерскую, ангары на Корпусном аэродроме. Кроме этого, заказы авиационного отделения выполняли все цехи самого завода.

Основные обязанности конструкторского коллектива распределялись таким образом. Первым помощником главного конструктора стал инженер-механик Н. Ф. Климиксеев, чертёжным бюро руководил А. А. Серебренников, производством заведовал вначале В. Ф. Савельев, а затем Н. Н. Поликарпов, ставший впоследствии известным советским авиаконструктором. Обслуживал самолёты во время испытаний механик-моторист В. С. Панасюк.

Для испытания же производимых авиационным отделением аэропланов правление завода ввело должности лётчиков-испытателей. Ими стали самые опытные авиаторы того времени Г. В. Алехнович и Г. В. Янковский. Оба они как лётчики дипломировались одновременно. 2 сентября 1911 года на 79-м заседании Совета Всероссийского аэроклуба спортивный комитет изложил своё ходатайство о выдаче дипломов на звание пилота-авиатора большой группе молодых людей «ввиду выдержания ими соответствующего испытания». Среди них были Г. В. Янковский и Г. В. Алехнович. К тандему И. И. Сикорский – М. В. Шидловский присоединились два лётчика-испытателя. Всем им суждено было стать во главе уникального проекта по созданию первого в мире многомоторного самолёта и первого в мире соединения тяжёлой авиации под названием Эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец».

Всю работу авиационных специалистов возглавлял и направлял И. И. Сикорский. И мы вправе назвать этот небольшой творческий коллектив первым в России авиационным конструкторским бюро.

Переезд И. И. Сикорского в Петербург создал ему комфортные условия для продолжения любимого дела, а на основе технических возможностей завода, исполнения его более качественно и более быстро.

Из авиаконструктора частного порядка, работающего на свой страх и риск, Игорь Иванович стал сотрудником большого заводского коллектива, получил в своё распоряжение его технический и интеллектуальный потенциал. Проблема добывания средств на строительство самолётов уходила в прошлое. Главное же достоинство перехода на РБВЗ заключалось в том, что для воплощения в жизнь идеи создания тяжёлого многомоторного самолёта открывалась уникальная возможность. И. И. Сикорский воспользовался ею в полной мере.

Прибыв в Петербург, Игорь Иванович немедленно приступил к исполнению своих обязанностей. Малые самолёты продолжали оставаться его повседневной практикой, а большой аэроплан пока лишь мечтой.

Базой начальной конструкторской работы на заводе стал самолёт С-6А. На нём же, для поддержания навыков пилотирования, он продолжал летать. В это время стало известно, что военное ведомство готовит на конец лета

проведение конкурса аэропланов. Правление РБВЗ решило участвовать в этом престижном соревновании и выставить свою продукцию.

И. И. Сикорский тут же включился в работу. На основе самолёта С-6А он сконструировал новую машину, получившую модификацию С-6Б. С. С. Громов в журнале «Автомобиль и воздухоплавание» рассказал об основных изменениях, которые планировал произвести конструктор на новом самолёте.

«В настоящее время Сикорский, применяясь к условиям военного конкурса, решил ввести коренные изменения в конструкцию аэроплана: он собирается снять фюзеляж и заменить его фермой а La Берга, поставить стойки планов и шасси более выгодного профиля, сделать глубже гондолу и обтянуть колёса. После всех этих изменений аппарат должен развить скорость в 125 – 130 км/час»[164].

Вероятно, вопрос участия И. И. Сикорского в конкурсе военного ведомства решался правлением РБВЗ. Это подтверждается следующими сведениями, приведёнными в книге В. Б. Шаврова: «Самолёт С-7 был построен для конкурса выделенной для этого конструкторской группой (Г. П. Адлер, Б. В. Волянский и др.)»[165]. С-7 стал первым монопланом конструктора. Он походил на моноплан Ньюпора.

Был построен ещё один самолёт С-8 («Малютка»). Его создали для учебных целей. Строительство всех трёх аппаратов завершилось в июле. Столь оперативное производство сразу трёх аппаратов к предстоящему конкурсу, до которого оставалось ещё около двух месяцев, позволили И. И. Сикорскому спокойно тренироваться. Соревнования предстояли серьёзные, в них он участвовал впервые, и очень хотелось не уронить марку авиационного отделения РБВЗ. Фактов, подтверждающих его полёты на новых аппаратах, слишком мало. По крайней мере, один из них сохранил журнал «Военный воздушный флот». Но, возможно, автор, готовя эту книгу, не всё просмотрел.

В публикации рассказано о том, что 2 июня 1912 года в три часа утра из Севастопольского аэродрома вылетел на моноплане «Ньюпор» штабс-капитан Дмитрий Георгиевич Андреади и взял курс на Перекоп. Путь его, согласно предписанию начальника школы, лежал на Херсон и далее на Одессу. Этих пунктов он достиг на четвёртый день. Затем полетел на Николаев и Харьков. 27 июня в 7 часов 35 минут вечера опустился благополучно на Ходынском поле. Всего на перелёт ушло 15 дней. Далее цитируем: «12 июля вылетел в 7 часов 35 минут вечера из Красного Села в Петербург. Навстречу ему вылетел авиатор Сикорский с Комендантского аэродрома с тремя пассажирами на своём биплане»[166].

---

164 Автомобиль и воздухоплавание. 1912. № 3. С. 79.

165 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 81.

166 Военный воздушный флот. 1913. № 2. С. 41.

Военный конкурс аэропланов, несомненно, стал основным событием в авиационной жизни России в 1912 году. Военное министерство, по примеру аналогичных ведомств Западной Европы, наконец-то прибегло к этой форме демонстрации достижений в отечественном авиастроении. В этом деле оно раскачивалось слишком долго. П. Д. Дузь по этому поводу писал следующее.

«Только в начале 1908 года, после того, как Фарман совершил первый полёт по замкнутой кривой, русское Военное министерство стало представлять себе, какие возможности в военном деле несёт с собой аэроплан. С того времени наметился перелом в отношении к авиации у верхушки военного ведомства. В докладе Главного инженерного управления, составленном в апреле 1908 года, об аэропланах говорится уже так: «В настоящую минуту они ещё не делают очень больших перелётов, не поднимаются на большую высоту и вообще пока ещё непригодны для военных целей, но в будущем их роль в военном деле должна быть громадна, и поэтому, несомненно, они будут введены в снаряжение армий».

В соответствии с таким мнением Главное инженерное управление (ГИУ) вошло с предложением в Военный совет «об устройстве конкурса для летательных аппаратов тяжелее воздуха»[167].

Как видим, в военном министерстве зрели в корень, однако к проведению конкурса аэропланов подступались очень долго. Идея о проведении военного конкурса в России была реализована лишь в 1911 году. Тогда из-за малого числа участников он, можно сказать, не удался. Из трёх бипланов, представленных на нём, – «Дукс», «Лебедев» и «Гаккель-VII» – только последний выполнил все условия. Характерной особенностью конкурса стало то, что к нему допускались аэропланы исключительно отечественного производства. И. И. Сикорский в соревнованиях 1911 года участия не принимал.

Условия конкурса 1912 года разработал воздухоплавательный комитет при Главном инженерном управлении, а утвердил военный министр. Цель конкурса: отобрать лучшие отечественные машины для последующего заказа военным ведомством. Главное условие конкурса осталось прежнее – аппарат должен быть построен в России. Из других условий следует выделить такие. Самолёту необходимо взлетать и садиться на вспаханное и засеянное поле; аппарат должен транспортироваться по обычным дорогам; время для разборки в целях транспортировки не должно превышать одного часа.

Председателем конкурсной комиссии военное ведомство утвердило начальника авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы подполковника С. А. Ульянина.

Торжественное открытие конкурса состоялось 21 августа на Корпусном аэродроме Петербурга. Журнал «Воздухоплаватель» посвятил этому значительному событию в авиационной жизни России целую статью. «После

---

167 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 288.

малоудачного прошлого конкурса аэропланов военным ведомством был подготовлен за лето новый конкурс, тоже для аппаратов исключительно русского производства. 21 августа состоялось официальное открытие конкурса… РБВЗ выставил биплан Сикорского и моноплан того же типа. В качестве пилота участвовали: Сикорский на биплане и Янковский на моноплане.

И биплан, и моноплан совершенно однотипные, блещут чистотой и изяществом работы. Интерес представляла полотняная обшивка крыльев, лакируемых особым способом, от чего она делается блестящей и непроницаемой для влаги, остаётся прочной и мягкой. Оригинально, но, пожалуй, не совсем удобно для неподготовленной местности. Шасси – с применением пружины амортизатора».

Журнал завершил описание самолёта такими подробностями: «Место пилота и пассажира предохранены хорошо от встречного ветра, только в моноплане несколько стеснён кругозор у пассажира» [168].

Кроме самолётов И. И. Сикорского в конкурсе приняли участие биплан Я. М. Гаккеля, моноплан В. Н. Хиони, биплан И. И. Стеглау. Я. М. Гаккель на самолёте собственной конструкции совершил только пробный взлёт, и в дальнейших соревнованиях из-за неполадок в моторе участия не принимал. Ограничился пробным взлётом на биплане Я. М. Гаккеля и лётчик Г. В. Алехнович. Причина та же – малая тяга моторов. В. Б. Шавров, объясняя причину их плохой работы, писал: «Механик самолёта Я. М. Гаккеля, подкупленный лётчиком конкурировавшего завода «Дукас» А. М. Габерош-Влынским, подливал серную кислоту в рубашки двигателей, чем выводил их из строя»[169]. Так и просится более крутое слово, чем «сволочь», но, воздержимся – возможно, книгу будут читать женщины или дети.

Подвёл мотор и моноплан конструктора В. Н. Хиони. К тому же оказались не очень высокими аэродинамические качества самого самолёта.

В. Б. Шавров отмечал, что аэроплан И. И. Стеглау на конкурсе считался наиболее оригинальным и исключительно прочным. Летавший на нём сам конструктор трижды капотировал, но машина выдержала эти трюки и продолжала участвовать в соревнованиях. И только когда лётчик из-за сломавшегося в воздухе винта, совершая вынужденную посадку, попал в канаву, самолёт окончательно вышел из строя и в конкурсе больше не участвовал.

Более успешно летал биплан «Дукс». Он-то и занял второе место, уступив пальму первенства И. И. Сикорскому. Надо сказать, что первый приз им был заработан тяжким трудом. На моноплане С-7 по программе конкурса летал лётчик-испытатель РБВЗ Г. В. Янковский. Следует заметить, что С-7 стал первым самолётом, на котором летал не сам конструктор.

---

168 Воздухоплаватель. 1912. № 9. С. 706.

169 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 55.

Первую половину состязаний моноплан простоял в ангаре и в воздух не поднимался. Дело в том, что на нём был установлен мотор «Гном» в 50 лошадиных сил. Его хотели заменить на более мощный, но получение 70-сильного затянулось. В связи с этим Г. В. Янковский в середине сентября совершил несколько пробных полётов, а выполнение программы конкурса начал лишь 26 числа. За четыре дня ему удалось выполнить большую часть половины практических испытаний. Из-за поломки шасси С-7 программу конкурса завершить не смог. От земли самолёт отделялся хорошо, имел достаточный запас мощности, а также хорошо планировал. Его скорость составила 103,5 км/час.

Следует сказать и о том, что на С-7 И. И. Сикорский впервые применил элероны. Летавший на самолёте Г. В. Янковский считал, что крылышки делали аппарат более чутким к управлению[170].

И. И. Сикорский на биплане С-6Б, сделав несколько пробных удачных полётов и показав хорошую скорость, приступил 29 августа к практическим испытаниям. Начало оказалось неудачным. «Спускаясь с остановленным мотором с довольно большой высоты в направлении к ангарам, лётчик не рассчитал дистанцию и, подходя к земле и желая ускорить пробег, довольно круто взял на себя руль высоты, причём аппарат получил ещё и небольшой крен: не выровнявшись у земли, аэроплан от сильного шока получил повреждение в головной части корпуса, с поломкой всего шасси. Исправление аппарата и плохая погода две с половиной недели продержали аппарат в ангаре»[171].

В этом полёте самолёт развил скорость 123 км/час. Однако этот высокий результат был аннулирован, так как комиссия посчитала, что полёт не был доведён до благополучного завершения, а высокую скорость С-6Б получил за счёт того, что лётчик поднялся на высоту более пятидесяти метров.

Было обидно. Авторы книги «Крылья Сикорского» пишут о том, что Игорь Иванович после этой аварии вообще уехал с аэродрома. К 12 сентября аппарат удалось восстановить. В этой же книге рассказано, как самозабвенно и неистово, сутками пропадая на заводе и аэродроме, готовился И. И. Сикорский к дальнейшим соревнованиям. И уже через шесть дней он совершил полёт продолжительностью в полтора часа, причём ночью на высоте 1500 метров. Садился на Комендантском аэродроме по кострам.

На следующий день на российскую столицу обрушилась снежная буря. На целых пять дней непогода прервала ход соревнований. В оставшуюся неделю биплан С-6Б блестяще завершил конкурсную программу. Решающим стал полёт 29 сентября. Лётчику предстояло взлететь с раскисшего поля аэродрома. Самолёт не подвёл своего хозяина. Этот полёт подробно и

---

170 Авиация в России. С. 235.

171 Воздухоплаватель. 1912. № 11. С. 854.

обстоятельно описали Г. И. Катышев и В. Р. Михеев[172]. Завоеванный И. И. Сикорским первый приз составил 30 000 рублей.

19 декабря 1912 года особая конкурсная комиссия представила в Военный совет итоги соревнований. Они были рассмотрены на его заседании 10 января 1913 года. Военный совет постановил: «1. Предоставить утверждение призов за конкурс аэропланов в 1912 году начальнику Генерального штаба. 2. Образованная Главным инженерным управлением особая конкурсная комиссия признала выполнившими обязательные условия конкурса лишь три аэроплана: биплан Сикорского, биплан и моноплан завода «Дукс» и присудила биплану Сикорского 1-й приз в размере 30 000 рублей, второй – 15 тысяч и третий – 10 тысяч рублей».

Так, на высокой творческой ноте закончил И. И. Сикорский 1912 год. Журнал «Воздухоплаватель» в первом номере за 1913 год, отмечая успехи года минувшего, писал: «После блестящих успехов в деле воздухоплавания двух предшествующих лет 1912 год уверенно шёл по тому же пути, завоёвывая для совершенствуемых воздушных аппаратов, всё большую область практического применения… Авиация с точки зрения технической сделала в 1912 году крупный шаг вперёд»[173].

Без всякого сомнения, в этот «крупный шаг вперёд» солидный вклад своего труда внёс И. И. Сикорский.

В первых числах февраля Игорь Иванович получил следующее уведомление: «Начальник Генерального штаба 2 февраля 1913 года утвердил постановление особой конкурсной комиссии о присуждении Вашему биплану за конкур аэропланов в 1912 году первого приза в размере 30 000 рублей. За удостоверением для получения денег Вам надлежит прибыть в воздухоплавательную часть. Генерал-майор Шишкевич»[174].

Соревнования ещё раз показали, что в лице И. И. Сикорского Россия имеет талантливого и ищущего авиаконструктора, отважного и дерзновенного лётчика. Вдохновлённый новыми успехами, Игорь Иванович с удвоенной энергией продолжал своё самолётное дело.

Журнал «Военный воздушный флот» отмечал, что после военного конкурса аэропланов осенью 1912 года «… последовал ряд построенных новых образцов, окончательно вылившихся к ранней весне 1913 года в знаменитой «десятке» и С-11, которые и получили два первых приза на военных состязаниях самолётов 1913 года, оставив за собою лучшие заграничные машины: «Депердюссен», «Моран», «Ньюпор», «Фарман»[175].

Оба заказанных самолёта строились для участия РБВЗ в предстоящем военном конкурсе аэропланов. Кроме этого, конструкторский коллектив

---

172 Более подробно см.: Крылья Сикорского. С 72, 73.

173 Воздухоплаватель. 1913. № 1. С. 13.

174 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 78(1). Л. 8, 15.

175 Военный воздушный флот. 1914. № 2. С. 9.

авиационного отдела завода под руководством И. И. Сикорского уже весной 1913 года выпустил С-9 («Круглый»). Его конструкция оказалась неудачной и после испытаний работы на нём были свёрнуты.

Для предстоящего конкурса завод построил и С-10А. Весьма удачной оказалась конструкция С-12, самолёт пошёл в серию, правда, не очень большую, и служил военному делу вплоть до 1922 года. В это же время конструкторское бюро построило самолёт С-10 «Гидро». Он стал первым из семейства «сикорских», переменившим земное шасси на поплавки.

Некоторые из малых самолётов, построенных осенью и зимой 1912 – 1913 годов, принимали участие в соревнованиях. Одно из них было проведено в мае 1913 года. Председатель императорского Всероссийского аэроклуба обратился к военному министру В. В. Сухомлинову со следующей просьбой: «Милостивый государь Владимир Александрович! Желая показать населению столицы успехи, достигнутые отечественной авиацией в год 300-летия царствования дома Романовых, императорский Всероссийский аэроклуб организует во второй половине мая 1913 года авиационную неделю.

Ввиду того, что авиация имеет в настоящее время преимущественное значение, являлось бы чрезвычайно важным показать на этом празднике отечественного воздухоплавания полёты военных воздухоплавателей и лётчиков»[176].

Правление РБВЗ приняло решение об участии лётчиков авиационного отдела в этих соревнованиях на самолётах собственного производства, в том числе и на гидросамолёте. Его испытания 8 мая завершились успешно. В этот день И. И. Сикорский: «… на взморье около Галерной гавани совершил блестящий полёт на гидроаэроплане своей собственной конструкции. Поднявшись с воды, после небольшого разбега, Сикорский описал круг по воздуху над морем и затем, поднявшись на высоту 150 метров, полетел в направлении Васильевского острова, над которым летел в течение 25 минут. После этого И. И. Сикорский вернулся на взморье, где благополучно спустился на воду»[177].

Третья авиационная неделя открылась в Петербурге вечером 14 мая в условиях плохой погоды. С утра прошёл дождь, и хотя начавшийся западный ветер к исходу дня подсушил поле, его сила к вечеру доходила до 15 метров в секунду. А тут ещё возникла какая-то конфликтная ситуация между организационным комитетом и участвовавшими в соревнованиях представителями РБВЗ. Не раскрывая её сути, журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» писал:

«Затем неделю постиг новый удар: авиаторы Сикорский, Янковский и поручик Алехнович, вследствие недоразумений, возникших между ними и

---

176 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 59. Л. 3.

177 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 10. С. 15.

организационным комитетом, отказались от участия в полетах. Первый из трёх авиаторов И. И. Сикорский является сам по себе выдающимся конструктором и лётчиком, и, кроме того, он должен был лететь на гидроаэроплане собственной системы, уже обнаружившим прекрасные качества во время предварительных полётов на взморье у Галерной гавани. Таким образом, авиационная неделя, ещё до самого своего начала, сильно потеряла в своём блеске»[178].

Летали ли заводские лётчики и самолёты на этих соревнованиях, неизвестно. Есть лишь сведения о том, что 23 мая, в последний день недели, проходили состязания гидроаэропланов, готовился участвовать в них и гидросамолёт И. И. Сикорского, но на нём отказало магнето. После ремонта Г. В. Алехнович принял участие в полётах. Он пролетел на «пятёрке» из Гребного порта на Стрелку Васильевского острова. Морское ведомство заказало РБВЗ несколько гидросамолётов конструкции И. И. Сикорского для формирования авиаотряда гидроаэропланов.

Главным же соревнованием для коллектива авиационного отдела РБВЗ стал третий военный конкурс аэропланов. Готовились к нему тщательно. Формирование конкурсной комиссии для подготовки и проведения этого конкурса аэропланов завершилось 23 июля, когда: «Военный министр одобрил назначение председателя и членов конкурсной комиссии для оценки имеющих быть представленными на учреждаемом в сём году военным ведомством конкурс аэропланов»[179].

Председателем комиссии вновь был назначен подполковник С. А. Ульянин. Директор С.-Петербургского политехнического института императора Петра I В. В. Скобельцин направил в комиссию профессора Н. П. Фан-де-Флита и доктора математики Г. А. Ботезата. От Всероссийского аэроклуба в комиссию был избран действительный член аэроклуба полковник Л. И. Львов.

Следует заметить, что военное министерство проведением своих ведомственных конкурсов старалось оградить военных лётчиков от участия в подобных соревнованиях, проводимых другими гражданскими авиационными организациями. А если не оградить, то ограничить. Об этом красноречиво говорят некоторые документы за подписью начальника Генерального штаба генерал от кавалерии Я. Г. Жилинского и начальника воздухоплавательной части генерал-майора М. И. Шишкевича на имя военного министра.

В конце 1912 года шталмейстер (лицо при царском дворе, ведавшее конюшенным приказом. – *Автор.*) двора князь С. С. Абамелек-Лазарев выступил с инициативой организовать перелёт С.-Петербург – Москва и учредил на личные средства премию в 10 тысяч рублей. Замысел сводился к

---

178 Там же. № 11. С. 6.

179 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 78(1). Л. 131.

следующему. «Весь перелёт должен быть совершен на одном и том же аэроплане. Место вылета – Комендантский аэродром Императорского всероссийского аэроклуба. Выбор маршрута равно и место промежуточных остановок, предоставлен всецело самому лётчику. В Москве лётчик должен быть зарегистрирован на Ходынском аэродроме или при спуске на землю и затем при взлёте, или же в лету на высоте 100 метров. Перед стартом лётчик получает от спортивного комиссара запечатанный пакет, который должен быть представлен им комиссару в Москве»[180].

18 января князь обратился к начальнику Генерального штаба с просьбой разрешить привлечь к соревнованию и военных лётчиков. Он писал: «Честь имею сообщить Вашему Высокопревосходительству, что мною в ознаменование 300-летия дома Романовых учрежден юбилейный Романовский кубок и приз в 10 тысяч рублей для лётчика, который в течение 1913 года в наикротчайший срок, не свыше 48 часов, перелетит из С.-Петербурга в Москву и обратно.

Право контроля присуждения приза принадлежит Императорскому всероссийскому аэроклубу. Моя цель была поощрение русских лётчиков к свершению таких перелётов, которые представляются весьма важными в военное время для разрушения мостов, взрывов паровозных депо, складов взрывчатых веществ и т.п.

Позвольте поэтому просить Ваше Высокопревосходительство разрешить военным лётчикам участвовать в этих перелётах для получения Романовского кубка и приза, подобно тому, как офицерам разрешено получать призы на скачках и как во Франции, Германии и Австрии офицеры получают призы в перелётах и авиационных неделях. Так, получили призы: во Франции знаменитый лётчик лейтенант Конно (Бомон), капитан Фербер (Дерю); в 1912 году в Германии лейтенант Хирт участвовал в перелёте Берлин – Вена; австрийский лётчик Блашке участвовал в 1912 году в авиационных митингах в Вене»[181].

Не отважившись на самостоятельное решение этого вопроса, Я. Г. Жилинский 31 января обратился за разрешением к военному министру. «Ввиду интереса, который может представить для военной авиации предложенный князем перелёт как совершённый без предварительной организации в условиях, приближающихся к военному времени, просьбу князя о разрешении офицерам военным лётчикам участвовать в упомянутом перелёте с правом получения приза, представляется на благоусмотрение Вашего Высокопревосходительства, и в утвердительном случае, полагал бы, что это участие должно производиться за собственный риск офицера без всякого вмешательства и расходов военного ведомства»[182].

---

180 Там же. Л. 8.

181 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 78(1). Л. 1.

182 Там же. Л. 10.

В. А. Сухомлинов согласие дал, рекомендовав подобрать желающих участвовать в перелёте из личного состава Офицерской воздухоплавательной школы или авиационных отрядов. Начальник воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба М. И. Шишкевич обратился в эти воинские части с предложением подобрать желающих, сообщив о том, что военное ведомство предоставит для перелёта казённый аэроплан.

И ещё один документ. 20 марта 1913 года председатель Киевского общества воздухоплавания обратился с просьбой в Генеральный штаб разрешить военным лётчикам участвовать в запланированной авиационной неделе в Киеве. На имя военного министра вновь уходит документ, подписанный Я. Г. Жилинским и М. И. Шишкевичем. Вот его содержание.

«Председатель Киевского общества воздухоплавания письмом от 20 марта 1913 года сообщил, что во время Всероссийской выставки в Киеве текущим летом Киевское общество воздухоплавания решило организовать авиационную неделю с целью установления рекордов, за каковые будут присуждаться призы (не денежные). Просит разрешения военным лётчикам авиационных отрядов, расположенных в Киеве, принять участие в состязаниях. В бывших ранее подобных случаях было поступлено:

1. В 1910 году во время первой авиационной недели в городе Петербурге Ваше Высокопревосходительство разрешили принять участие офицеров-лётчиков с правом получения приза.

2. В 1910 году Управление международной выставки в Турине выразило горячее желание о принятии участия со стороны русских учреждений в состязаниях дирижаблей и сферических шаров, но помощник Вашего Высокопревосходительства не имел возможности допустить участия военных воздухоплавателей, имея в виду, что это участие вызовет значительные расходы.

3. В 1911 году Императорский всероссийский клуб устроил вторую авиационную неделю, ходатайствуя о разрешении принять в ней участие офицерам-лётчикам. Ваше Высокопревосходительство приказали ходатайство это отклонить.

4. В сём 1913 году Ваше Высокопревосходительство разрешили избрать двух офицеров-лётчиков для участия на казённом аппарате в полёте Петербург – Москва.

Со своей стороны полагаю, что участие военных лётчиков в публичных состязаниях вообще нежелательно, так как развивает у военных лётчиков вредные и несовместимые с военной службой стремления по снисканию внимания у публики, по развитию честолюбия и неуместному соревнованию перед товарищами, могущего побудить кого-либо из них к неосмотрительности и рискованному полёту.

Так же нежелательно подвергать военных лётчиков критике и может быть неодобрению публики. Участие военных лётчиков в публичных

состязаниях неминуемо отвлекает их от исполнения ими своих прямых обязанностей, что влечёт за собой нарушение правильного ведения занятий в авиационных частях»[183].

Содержание приведённых документов показывает, что руководство Генерального штаба и воздухоплавательной части отрицательно относилось к участию военных лётчиков во всякого рода соревнованиях, организованных гражданскими авиационными учреждениями, а если и давало согласие, то отказывалось его финансировать.

Третий военный конкурс аэропланов открылся 1 сентября 1913 года. Как и прежние, он ставил своей задачей выявить те типы самолётов, которые были бы наиболее пригодными для военных целей. А в отличие от ранее проводимых, он привлекал к участию самолёты всех стран, но отечественным аппаратам отдавалось предпочтение. Это выражалось в следующей формуле конкурса: с суммы завоёванных иностранными самолетами баллов, даже построенных в России, сбрасывалось 10%.

Не менее интересными были условия для самих аэропланов. Аппараты в обязательном порядке должны быть двухместными; полезная нагрузка на моторе в 100 лошадиных сил должна составлять 340 кг, за каждую лишнюю или недостающую лошадиную силу прибавлялось или убавлялось по 2 кг; высоту в 500 метров аэроплан должен брать за 12 минут; разбег при взлёте не более 90 метров; пробег после посадки не более 50 метров; скорость полёта не менее 90 км/час; взлёт и посадка на вспаханном поле или засеянном луге; время полной разборки не должно превышать полтора часа; взлёт осуществлять только силами пилота и пассажира.

По сути дела все эти параметры присутствовали и при проведении прежних конкурсов. Но появились и новые: учитывался диапазон обзора для лётчика и пассажира во время полёта, возможность вертикального наблюдения вниз, метание бомб и применения оружия. Одновременно с конкурсом аэропланов вводилось состязание прицельных приспособлений для бомбометания с аэропланов.

Если внимательно присмотреться к условиям всех военных конкурсов, то можно заметить тенденцию к постепенному вводу в них более высоких требований, в той или иной мере отвечающих нуждам войны.

На конкурс были представлены три аппарата РБВЗ: С-10 с мотором «Анзани» в 100 л. с., С-10А с мотором «Гном» в 80 л. с. и С-11А с мотором «Гном» в 100 л. с.[184] На малых самолётах И. И. Сикорского летали заводские лётчики Г. В. Алехнович и Г. В. Янковский.

О своих самолётах этого периода И. И. Сикорский рассказал в интервью, данном корреспонденту «Биржевых ведомостей».

---

183 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 78(1). Л. 78.

184 Авиация в России. С. 254.

Самолёт С-10 был построен специально для военного конкурса. Этот аппарат под управлением Г. И. Алехновича отличился ещё задолго до конкурсных состязаний. 10 июля он поднялся с Корпусного аэродрома, сделал над ним круг и пошёл в набор высоты. Над Царским Селом он зафиксировал 3420 метров. Все прежние российские рекорды высоты были побиты. Затем лётчик выключил мотор и начал планировать на Корпусной аэродром, на котором благополучно приземлился через 39 минут после взлёта. Сам полёт и отмеченную самозаписывающим барографом высоту зарегистрировал дежурный офицер поручик Сергеев[185].

Г. В. Алехнович летал на «десятке» и на военном конкурсе. Три комфортабельных сиденья самолёта давали широкий обзор. Возможность просмотра пространства под самолётом и метания бомб обеспечивалась рациональным размещением сидений и большими прорезями в нижней части самолёта. Аппарат оказался лёгким и быстро брал высоту. С первых дней соревнований машина под умелым управлением Г. В. Алехновича стала фаворитом на первый приз. Но, как писал В. Б. Шавров, «его показатели не давали основания ожидать успеха на конкурсе. Поэтому испытания его не были доведены до конца»[186].

Новый биплан С-10А, также построенный для участия в конкурсе с учётом усложнённых требований военного ведомства, попал на соревнования прямо с завода. От «десятки» его отличало расположение сидений не друг за другом, а рядом. При весьма неблагоприятной погоде Г. В. Алехнович добился неплохих показателей: подъём на высоту 500 метров с полной нагрузкой за 5 минут 20 секунд; пологий планирующий спуск с 300 метров за одну минуту и 20 секунд; крутой спуск с такой же высоты за 45 секунд.

Лётчик Г. В. Янковский летал на моноплане С-11 и также добился неплохих результатов: взлёт без посторонней помощи; подъём на 500 метров сперва за 7 минут, а во второй раз за 6 минут 15 секунд; пологий планирующий спуск с 300 метров за 58 секунд; крутой спуск за 35 секунд; спуск на траву и взлёт с неё, спуск на вспаханное поле и взлёт с него; краткий взлёт при разбеге в 77 метров и подъём 22 пуда полезного груза [187].

Первым закончил испытания утром 28 сентября Г. В. Янковский, а 29 сентября довёл до конца последние испытания и Г. В. Алехнович.

Итоги военного конкурса аэропланов подвёл Н. Б. Воробьёв в журнале «Техника воздухоплавания». «Конкурс 1913 года привлёк 12 аэропланов различных систем, всю программу испытаний выполнили лишь 4 аэроплана, между которыми и были распределены призы в следующем порядке:

– первый приз 25 000 рублей – биплан «Сикорский-10»;

---

185 Воздухоплаватель. 1913. № 7. С. 547.

186 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 84.

187 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 18. С. 12.

– второй приз 15 000 рублей – моноплан «Сикорский-11»;

– третий приз 10 300 рублей – моноплан «Депердюссен»;

– четвёртый приз 5000 рублей – моноплан «Моран-Сольнье»…

Необходимо разделить военные аэропланы, по меньшей мере, на два основных типа: 1) лёгкие быстроходные аэропланы и 2) более тяжёлые, не такие быстроходные, но зато горазда более грузоподъёмные. Задаваемые военным аэропланам задачи так различны по существу, что ни один, самый универсальный тип современных аэропланов не сможет их удовлетворить и разграничение настоятельно необходимо, оно подсказывается самой жизнью» [188].

Как видим, жизнь подсказывала, а журнал заострял внимание на проблеме создания самолётов для армии не вообще, а с учётом стоящих перед авиацией разнообразных задач. В целом, отечественные самолёты, в основном И. И. Сикорского, показали на конкурсе лучшие результаты по скорости полёта, по времени на полную разборку и сборку аппаратов и по грузоподъёмности. Это те основные параметры, которые больше всего интересовали военное ведомство.

Аэропланы, представленные на конкурсе 1913 года, сравнительно с предыдущими, оказались лучше по конструкции, отделке и использованным авиационным приборам.

Как только завершились соревнования и были определены победители, Военный совет обратился в правление РБВЗ с просьбой «поставить без доплаты от казны взамен одного аэроплана С-6А один аэроплан С-10 с мотором «Гном» в 80 лошадиных сил»[189].

Вот, пожалуй, и все результаты конкурса военных аэропланов. Контракта РБВЗ с военным ведомством подписано не было. П. Д. Дузь отмечал: «К сожалению… военное ведомство не сумело использовать и эти прекрасные машины русского конструктора»[190].

По-разному к оценке итогов конкурса подошли различные авиационные издания. В нескольких номерах восторженные отзывы дал журнал «Аэро- и автомобильная жизнь». Так, известный московский спортсмен Н. Д. Анощенко писал: «Я надеюсь, что читатель хорошо помнит историю этих событий и поэтому, касаясь «военного конкурса», я не могу с радостью не отметить того факта, что победитель его Сикорский превзошёл по своим результатам таких серьёзных заграничных конкурентов, как «Морана-Сольнье» и «Депердюссена»… Итак, «военный конкурс вполне доказал, что мы, русские в деле аэропланостроения успешно конкурируем с иностранцами. Мы, ученики, превзошли своих учителей»[191].

---

188 Техника воздухоплавания. 1913. № 9. С. 237

189 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 173 (1). Л. 162.

190 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 356.

191 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 2. С. 12.

В своём двадцатом номере журнал дал некоторые подробности из «кухни» оценок соревнования по балльной системе. «Призы распределились следующим образом: первый приз присуждён биплану Сикорского № 10, получившему сумму баллов 31,39; второй приз достался моноплану Сикорский-11, имеющему сумму баллов 28,50. Из результатов конкурса видно, что биплан Сикорского не нуждался в покровительственной скидке с суммы баллов иностранных конкурентов, и без этой меры аппарат Сикорского дал абсолютно наилучшие результаты»[192].

Через номер этот же журнал ещё раз обратился к итогам соревнования. «Военный конкурс аэропланов в этом году, как известно, снова окончился победой аппаратов Сикорского. Этот результат тем более знаменателен, что среди конкурсантов выступили лучшие силы французских авиаторов: всемирно известный пилоты Жануар и Одемар на лучших французских монопланах… Все эти аппараты были вполне разработаны, испытаны во многих состязаниях, и, казалось, соперничество молодого русского конструктора с его аэропланами, только что вышедшими из завода, ещё не отрегулированными, не могло иметь никаких шансов на успех. К тому же в рядах конкурентов были ещё копии Ньюпора и Фармана новейшего типа, пилотируемые чрезвычайно искусным и смелым лётчиком Гебер-Влынским. Вопреки всем расчётам биплан Сикорского одержал победу по абсолютному числу очков, не считая 10-процентной скидки с баллов французских аппаратов».

В другой статье этого же номера: «Прошёл в конце 1913 года долгожданный военный конкурс, откладывавшийся со дня на день, и состоявшийся, наконец, 1 – 20 сентября. Победителем его, как известно, оказался И. И. Сикорский. Он выиграл, шутя и легко, как и в прошлом году, своим устарелым аппаратом 6-Б, который теперь уже нам кажется анахронизмом со своим длинным размахом и страшно длинным хвостом. И все-таки в 1912 и 1913 годах победил наш русский конструктор с русской машиной, борясь с такими аппаратами, как Фарман и Ньюпор»[193].

Некоторые подробности сообщил журнал «Воздухоплаватель»: «В отношении типа военного аэроплана конец 1913 года внёс 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 РБВЗ приготовил две машины (биплан и моноплан Сикорского), успешно выполнившие все требования конкурса и заслужили первый и второй призы. Остальные русские аэропланы: пять машин завода «Дукс», аэроплан братьев Дибовских и Терещенко, частью выполнили лишь несколько испытаний, а частью даже совсем не показались в воздухе. Поэтому третий и четвертый призы

---

192 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 20. С. 10.

193 Там же. № 22. С. 12, 14.

достались французским аэропланам Депердюссена и Морана (летали отличные пилоты Жануар и Одемар)»[194].

Все приведённые здесь оценки и отзывы свидетельствуют о новом триумфе молодого авиаконструктора. В деле российского самолётостроения он окончательно завоевал лидирующее положение. Известность его, покинув родные пенаты, докатилась и до ведущих авиационных держав Европы.

Помимо всего военный конкурс, как и два его предшественника, показали, что военные лётчики в своём искусстве летать потеснили гражданских пилотов.

Однако в работе авиационного отдела РБВЗ далеко не всё шло гладко. Случались и неприятности. 26 мая мичман Г. И. Лавров на гидросамолёте И. И. Сикорского при неудачном спуске в Гребном порту ударился о поверхность воды настолько сильно, что крылья машины получили значительные повреждения, правда, сам лётчик не пострадал. Об этой аварии поведал журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» в номере 12 за 1913 год.

23 июля при перелёте из С.-Петербурга в Красное Село потерпел катастрофу самолёт С-6Б. Погиб военный лётчик, поручик 1-й авиационной роты Г. И. Поликарпов и механик завода Г. Дернов. Г. И. Поликарпов окончил Константиновское артиллерийское училище и Севастопольскую школу авиации и получил звание военного лётчика. После этого стал работать в авиационном отделе РБВЗ. На самолёте С-6Б летал несколько раз. По катастрофе было проведено расследование. Вот акт комиссии.

«23 июля в 6 часов 5 минут утра над церковью Авангардского лагеря показался аэроплан Сикорского 6-Б. На высоте 400 – 500 метров поручик Поликарпов, по-видимому, начал планировать и пошёл вниз, не выключая мотора. В это время стоявшие у ангара поручики Сергеев, Мельницкий и механики увидели, что от добавочной поверхности левого крыла, как бы оторвался сверху кусок материи и посыпались вниз осколки дерева. Аппарат сильно накренился налево, но поручик Поликарпов продолжал планировать. На высоте около 200 метров сломалась и правая добавочная поверхность, и аэроплан упал вниз почти вертикально с сильным креном налево.

Причина падения: поломка крыльев, вызванная непрочным материалом и крутизной спуска с невыключенным мотором. Непрочность материи следует объяснить лаком, которым она покрывается в горячем ещё состоянии, и от которого в аппаратах Ньюпора уже отказались»[195].

Оценку случившегося дал журнал «Аэро- и автомобильная жизнь»: «Случаи, когда в воздухе рвались крылья аэропланов (поручик Закутный на «Блерио», Г. Н. Поликарпов на «Сикорском») сравнительно редки и их надо

---

194 Воздухоплаватель. 1913. № 1. С. 20

195 Воздухоплаватель. 1913. № 8. С. 606.

отнести к рубрике несчастных случаев, или преступной небрежности строителей»[196].

Из этого же журнала (номер 14) можно узнать, что Г. И. Поликарпов направлялся в Красное Село для участия в больших манёврах в составе отряда из четырёх лётчиков. Летел он на ещё непринятом военным ведомством биплане. Когда лётчики отряда опустились в Красном Селе на поле, Г. И. Поликарпов только подлетал к аэродрому. На высоте 500 метров, по наблюдению прилетевших, с самолётом стало твориться что-то непонятное: несмотря на то, что ветер был не сильным, биплан кренило и бросало в разные стороны, потом аппарат стал круто спускаться и упал на землю, превратившись в груду обломков. Механик Г. Дернов состоял на службе в авиационном отряде РБВЗ, считался весьма опытным специалистом, совершил несколько самостоятельных полётов и принимал участие в конструировании С-6Б»[197].

Хоронили погибших 25 июля на Красносельском кладбище. Оба гроба опустили в одну могилу. На выносе тел присутствовали: начальник Генерального штаба Я. Г. Жилинский, начальник штаба войск Петербургского военного округа Г. М. Гулевич, начальник воздухоплавательной части Генерального штаба М. И. Шишкевич. Было много людей и более 30 венков, в том числе от Августейшего Главнокомандующего великого князя Николая Николаевича.

В книге В. И. Лавренца «Лётчики России» помещён список погибших русских авиаторов с октября 1910 по август 1914 годов, то есть в мирное время. Г. И. Поликарпов в нём числится под номером 18. В сведениях о нём есть ошибка: его инициалы не М. Г., а Г. И.

29 августа погиб ещё один лётчик авиационного отдела РБВЗ И. В. Авинас. Пришёл он на завод после окончания в 1911 году воздухоплавательной школы по рекомендации профессора К. П. Баклевского. Летал главным образом на самолётах И. И. Сикорского. Когда Г. В. Алехнович занялся гидроавиацией, И. В. Авинас заменил его и приступил к сдаче военному ведомству «Фарманов». При сдаче шестнадцатой машины он погиб. Подробности катастрофы описал и сохранил для потомков журнал «Воздухоплаватель». А произошло следующее.

Лётчик вылетел из Гатчины в Петербург в 20 часов. Поднялся при сильном ветре на большую высоту. В районе Пулково по неустановленным причинам самолёт начал терять высоту, при этом лётчик не планировал, а попеременно включал и выключал мотор. Перед посадкой аппарат накренился на правый бок, крылом и гондолой ударился о землю. Очевидцами катастрофы оказались крестьяне и министр внутренних дел

---

196 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 13. С.7

197 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 14. С. 16.

Н. А. Маклаков, который в автомобиле вместе с адъютантом Председателя совета министров следовал из Царского Села в Петербург. Он подъехал к месту падения «Фармана», подобрал лежавшего среди обломков самолёта без сознания лётчика и доставил его в больницу. Не приходя в себя, И. В. Авинас скончался[198].

И вновь расхождение с данными в списке погибших, помещённом в книге «Лётчики России». В нём дата гибели 11 сентября. Кроме этого, в списке И. В. Авинас идёт двадцатым, а журнал «Воздухоплаватель» сообщил, что среди погибших русских летчиков он 23-й.

И ещё одна катастрофа, которая произошла на аппарате С-10. Это случилось уже после конкурса 23 ноября в 16 часов близ Либавы. Лётчик службы связи Балтийского моря лейтенант П. И. Баксмут на гидросамолёте с пассажиром инженером Шишковым после полуторачасового полёта начал планировать для посадки. Приблизительно на высоте 30 метров аппарат «клюнул» носом и упал в воду. На выручку подошёл катер. С державшегося на воде самолёта моряки сняли П. И. Баксмута с разбитой головой и Шишкова с вывихнутой рукой. Не приходя в сознание, лётчик скончался на катере.

Журнал «Воздухоплаватель» отвёл П. И. Баксмуту в скорбном списке двадцать восьмое место, а В. И. Лавренец двадцать третье. К тому же он исказил фамилию лётчика, представив его Ваксмутом.

Почему-то эти факты, относящиеся к самолётам И. И. Сикорского и возглавляемому им авиационному отделу РБВЗ, остались вне внимания историков.

А вот этот случай, также из ряда неприятных, произошёл во время проведения самого военного конкурса. Его отразил П. Д. Дузь. Рассказывая о трудностях в деле аэродинамических расчётов, автор писал, что даже передовые конструкторы того времени допускали грубые ошибки при решении проблемы устойчивости самолёта. Он имел в виду И. И. Сикорского. Подтверждая свою мысль примером, П. Д. Дузь поведал о том, что произошло с его монопланом, пилотируемым лётчиком Г. В. Янковским, во время соревнований.

«По условиям конкурса самолёт должен был сделать планирующий спуск с высоты 1000 метров. Выполнение этого манёвра едва не закончилось катастрофой. Аппарат пилотировал лётчик-испытатель В. Янковский (надо Г. Янковский. – *Автор.*), рядом с ним находился старший механик Савельев. Когда убрали газ и пошли на спуск, то машина вследствие неправильной центровки начала валиться на нос. Экипажу грозила гибель. Опасность была предотвращена находчивостью Савельева, который быстро вылез из кабины и лёг на хвост самолёта. Благодаря этому искусственному противовесу

---

198 Воздухоплаватель. 1913. № 9. С. 671.

лётчику удалось благополучно опустить аппарат на землю подальше от места, где расположилась конкурсная комиссия»[199].

С осени 1912 года для И. И. Сикорского начались трудные и вместе с тем счастливые дни. Трудные в связи с тем, что одновременно шло строительство нескольких самолётов, а счастливые потому, что он приступил к созданию тяжёлого корабля.

3. Вначале была идея

Что подвигло авиаконструктора к этой идее? Когда она возникла? С этими ключевыми для данного исследования вопросами следует разобраться подробнее.

Что на начальном этапе конструкторской деятельности И. И. Сикорского, как и всякого другого изобретателя самолётов, было главным? Лишь бы его творение полетело. Добившись этого и окрыленный успехом, он тут же начал требовать от своего самолёта устойчивости, скорости, высоты, продолжительности полёта, грузоподъёмности.

Каким образом одномоторному самолёту, скажем, можно повысить грузоподъёмность? За счёт увеличения его габаритов, а это приводит к увеличению взлётного веса. А за счёт чего можно поднять в воздух более тяжёлую машину? За счёт повышения мощности силовой установки. Но в то время она не превышала ста лошадиных сил. Значит её, как минимум, надо удвоить.

За счёт установки на самолёте нескольких моторов увеличивались и такие его показатели, как скорость, продолжительность полёта, высота. Но главное заключалось в том, что на основе многомоторности достигалась более высокая безопасность полёта. Самолёт с несколькими моторами, при выходе из строя одного из них, может не только продолжать полёт, но и совершать благополучную посадку.

Личные неудачи и аварии при испытаниях на первых самолётах заставили И. И. Сикорского думать о безопасности полётов. Он решал эту задачу не только путём улучшения конструкции, повышения качества отдельных узлов и деталей, но и всё время думал о многомоторном самолёте.

И ещё одно обстоятельство озадачивало идею И. И. Сикорского о многомоторном самолёте. Уже в это время авиационные специалисты задумывались над проблемой создания лётчику более комфортных условий летания, а отсутствие возможности подменить его на борту самолёта считалось недостатком. И это тогда, когда ещё не было больших самолётов. Не мог об этом не беспокоиться и сам Игорь Иванович, причём он думал об этом прежде всего с позиций той же безопасности полёта. Позже в своей

---

199 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. М., 1986. С. 180.

книге он эти мысли выразил следующим образом: «Другой существенной причиной надёжности аэропланов того времени являлось то, что на лётчика было возложено слишком много разной работы. Выполнить её всю как следует одному человеку не под силу, а надо по меньшей мере троих, а то и больше. Из этих трёх человек один должен сидеть за рулём и править аэропланом, другой должен следить и ухаживать за мотором, а третий должен наблюдать, чтобы не сбиться с дороги»[200].

Об этом обстоятельстве в деле летания писал и журнал «Военный воздушный флот». «Последним недостатком, свойством почти всех современных самолётов, являлось то, что управлять ими в продолжение всего полёта должен бессменно один и тот же лётчик и его пассажиры не могут свободно перемещаться на самолёте, дабы отдохнуть, хотя бы, что называется, размять после долгого сиденья кости»[201].

На вопрос, когда И. И. Сикорскому пришла мысль о большом самолёте, ответили несколько человек. Первым это сделал врач Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» К. Н. Финне. «Уже в 1911 году Сикорский пришёл к заключению, что будущность должна принадлежать не малым одномоторным, а большим аэропланам с двумя и более моторами. Толчком к тому послужило одно ничтожное обстоятельство – комар, попавший в жиклёр карбюратора и бывший причиной остановки мотора в полёте, что чуть ни стоило жизни Сикорскому, счастливо избежавшему опасности при вынужденной посадке между вагонами и каменной стеной[202].

А вот мнение П. Д. Дузя. Он писал: «Ещё в 1911 году, когда ни один самолёт не поднимал нагрузки больше 635 кг, И. И. Сикорский обдумывал проект аэроплана с большой грузоподъёмностью и большим радиусом действия. Не сразу конструктор пришёл к многомоторному самолёту, вначале он построил моноплан с мотором, работавшим на два тянущих винта через карданную передачу. Убедившись, что такой самолёт не может быть достаточно грузоподъёмным и надёжным в эксплуатации, Сикорский приступил в конце 1912 года к постройке большого аэроплана на Русско-Балтийском заводе, предполагая использовать такой самолёт для полётов в Арктике»[203].

Позже и сам конструктор подтвердил эти сроки. В одном из примечаний своей книги он заметил: «Я отстаивал это мнение в России с 1911 года, указывая, что надёжное передвижение по воздуху может быть достигнуто лишь с помощью больших аэропланов с несколькими двигателями».

---

200 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 118, 119.

201 Военный воздушный флот. 1913. № 2.

202 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. Москва, Минск. 2005. С. 16.

203 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 373.

Вскоре об идее И. И. Сикорского о необходимости строительства многомоторных самолётов стало известно общественности. Она была озвучена 18 февраля 1912 года в его докладе на общем собрании Воздухоплавательного кружка КПИ.

«Во второй части доклада – пишут Г. И. Катышев и В. Р. Михеев, – Сикорский разобрал вопрос об устойчивости аэропланов. Указав на зависимость устойчивости от запасов мощности и скорости, докладчик доказал, что устойчивость аэроплана увеличивается вместе с увеличением размеров, веса и скорости всей системы. В заключение Сикорский высказал предположение, что в ближайшем будущем появятся большие аэропланы, обладающие полной устойчивостью. Размеры их будут в несколько раз превосходить размеры современных летательных машин. Они будут снабжены не одним, а несколькими двигателями и смогут держаться в воздухе десятками часов и при этом не зависеть от погоды. Для многих присутствующих это была фантастика, но и не верить тоже не было основания»[204].

Однако новое слово в деле строительства самолётов прозвучало для узкого круга лиц в пределах Киевского политехнического института. Через месяц с небольшим после этого идея создания большого многомоторного корабля стала достоянием всей российской общественности. О ней написали, взяв в процессе работы Международной выставки воздухоплавания в Москве интервью у конструктора, корреспонденты ряда газет и журналов.

Корреспонденту газеты «Голос Москвы» (1912, № 82) он говорил: «Я считаю авиацию важным и совершенным средством сообщения, которое будет в недалеком будущем в состоянии конкурировать во всех отношениях с такими способами сообщения, которыми мы пользовались до сих пор (пароход, поезд). Основной задачей авиации в настоящее время является создание типа воздушного корабля, основанного на тех же принципах, как и аэроплан. Теперь еще для сообщения по воздушному океану мы пользуемся «душегубками» и в лучшем случае «маленькими лодками», а нам нужны приборы значительно большого размера, веса и силы.

На этих принципах, по моему мнению, должны быть построены аппараты будущего. Желательно снабдить их несколькими моторами, двумя или тремя местами для пилотов, устроенными достаточно комфортабельно и закрытыми от ветра и холода. Постановка нескольких моторов на аппарат служит гарантией для дальнейшего полета при остановке одного из них, а возможность смены пилотов во время полета даст средства к избеганию ошибок и катастроф, связанных с усталостью пилота. Что касается вопроса, который все считают кардинальным, т. е. вопроса об устойчивости машины, то я его ставлю в зависимость от размеров аппарата, ибо считаю, что при

---

[204] *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 53.

достижении некоторых размеров аэроплана будет гарантирована автоматическая устойчивость…

В настоящее время я занялся разработкой нового типа аэроплана, приспособленного для больших перелетов с несколькими людьми на борту и с двойным управлением, такого типа, о котором говорил выше. Этот аэроплан должен обслуживаться людьми, находящимися в его гондоле. Он не нуждается в ангаре, так как не боится сырости. Осуществление этого типа аппарата я считаю важным делом для России с ее огромными пространствами и нередко затруднительными средствами сообщения. Я горячо предан русской авиации и надеюсь созданием этого аппарата внести свой посильный труд в дорогое для нас всех дело».

Корреспонденту газеты «Ауто»: «Между прочим, в беседе с нами И. И. Сикорский сообщил, что он в настоящее время занят постройкой аппарата для длительных перелётов. Особо нового в нём не вижу ничего: этот аэроплан будет служить продолжению серии моих теперешних аппаратов и будет способен поднять одну тонну (61 пуд) полезного груза в виде запасов на 1000 вёрст непрерывного полёта и шести человек.

Аппарат будет построен с таким расчётом, чтобы пассажиры могли свободно перемещаться в гондоле, не изменяя этим равновесия аэроплана и чтобы управлять могли одновременно два пилота. Скорость аппарата будет небольшая – всего 100 вёрст в час. И. И. Сикорский сообщил также, что после испытаний нового аппарата он собирается начать строительство аэропланов с несколькими моторами на каждом. Такие аппараты, по мнению И. И. Сикорского, окончательно вытеснят дирижабли из военных воздушных флотов»[205].

Так говорил, так думал двадцатитрёхлетний конструктор весной 1912 года! Это поражает. Какой дар предвидения!

Судя по всему, после полётов весной 1912 года С-6А с пассажирами, когда поднятый груз вместе с бензином и маслом составил 410 кг, эта идея окончательно закрепилась в творческих планах авиаконструктора.

Таким образом, идея создания большого многомоторного корабля, как главного средства в достижении устойчивости и надёжности аппаратов тяжелее воздуха с неподвижным крылом, начала вызревать у И. И. Сикорского ещё в 1911 году. Она закрепилась после удачных экспериментов на самолёте С-6А и была озвучена публично в докладе на общем собрании Воздухоплавательного кружка при КПИ и в газетных интервью конструктора весной 1912 года. Через два с половиной года после начала его конструкторской деятельности!

После этого анализа можно с уверенностью предположить, что М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев в своей работе допустили ошибку, полагая, что: «Шидловский, будучи инициатором приглашения на завод Сикорского и,

---

[205] Ауто. 25 марта 1912.

видя в нём талантливого конструктора, всячески помогал ему в работе. Однажды он вызвал его и предложил идею такого аэроплана, вернее, воздушного корабля, на котором он мог бы со всей семьёй пролететь над Петербургом. Сикорский сначала отказался, но Шидловский предложил вернуться к этому вопросу через несколько дней. Придя к Шидловскому через три дня, Сикорский сказал, что можно попробовать. Были отданы соответствующие распоряжения, и работа закипела»[206].

Скорее всего, идея большого самолёта зародилась у И. И. Сикорского ещё в Киеве, до предложения стать главным конструктором авиационного отдела РБВЗ. Такой вывод опровергает К. Н. Финне: «Все эти соображения И. И. Сикорский высказал председателю правления Русско-Балтийского завода, на котором строились малые аппараты, М. В. Шидловскому. Последний, ознакомившись с деталями, чертежами и расчётами проекта нового большого аэроплана и внимательно выслушав молодого изобретателя, всецело пошёл ему навстречу и отдал распоряжение немедленно приступить к постройке такого небывалого самолёта»[207].

Говоря об успешных полётах самолёта С-6А, следует воспроизвести факт, не упомянутый историками отечественной авиации и популяризаторами конструкторской деятельности И. И. Сикорского. Его сохранил журнал «Воздухоплаватель». «Авиатор Сикорский, студент политехнического института начал полёты в Гатчине на аэроплане своей конструкции. Аэроплан этот был в числе экспонатов последней Всероссийской воздухоплавательной выставки в Москве. 25 апреля Сикорскому, вследствие неисправной работы мотора во время полёта, пришлось неожиданно опуститься, результатом чего была небольшая поломка аэроплана»[208].

Этот факт говорит о том, что после заключения контракта с правлением РБВЗ И. И. Сикорский убыл в Петроград со своим самолётом, где и приступил, по всей видимости, к демонстративным, перед руководством завода, полётам.

Завершился киевский период жизни авиаконструктора. Он был плодотворным. Три года напряжённейшего труда. Построены два геликоптера, аэросани и семь самолётов. В полукустарных условиях, без государственной помощи, на голом энтузиазме. Установлены первые российские и международные рекорды, получены первые призы и награды. Здесь, в Киеве, пришло и общероссийское признание.

Из Киева в Петербург молодой и перспективный авиаконструктор увозил массу творческих планов. Главным среди них была твёрдо устоявшаяся идея постройки большого многомоторного самолёта – воздушного корабля.

---

206 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. М., 2008. С. 141.

207 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 17.

208 Воздухоплаватель. 1912. № 5. С. 403.

Русско-Балтийский вагонный завод – одно из первых промышленных предприятий капиталистической России. Первоначально завод, размещённый в Риге, выпускал железнодорожные вагоны. Они были высокого качества и создали заводу хорошую репутацию. Стали поступать заказы из-за границы. В частности, с 1907 года их начала закупать Италия. Финансовые дела акционерного общества шли хорошо, и оно приняло решение создать филиал по выпуску сельхозмашин, Однако, не выдержав конкуренции, правление завода вынуждено было его закрыть и наладить выпуск автомобилей. Это был первый в России завод, по тому времени хорошо технически оснащённый, располагавший квалифицированными кадрами. Новое дело развивалось весьма успешно, автомобили быстро завоевали авторитет как в России, так и за рубежом.

Когда авиация выходила из пелёнок, она во многом опиралась на достижения в сфере автомобилестроения, а попросту говоря, авиаконструкторы без зазрения совести заимствовали у автомобиля отдельные детали один к одному. Моторы, колёса, амортизаторы, колодочные тормоза и многое-многое другое служили самолёту не хуже, чем автомобилю. Поэтому можно сказать, что авиационные заводы вырастали на производственной и технической основе заводов автомобильных.

Все ведущие авиационные державы шли этим путём. Россия в этом деле исключением не стала. Тесную связь автомобильного и самолётного строения видно даже в названии нескольких российских журналов «Аэро- и автомобильная жизнь», «Автомобильная жизнь и авиация», «Автомобиль и воздухоплавание». Имея через автомобили своеобразное родство с авиацией, правление РБВЗ и решило освоить сулившее хорошие доходы перспективное дело.

С этой целью при заводе в Риге была обустроена авиационная мастерская, которая начала выпускать самолёты «Соммер». Однако неудачи с испытаниями и гибель заводского лётчика, участвовавшего во Всероссийской неделе воздухоплавания, заставили управление завода отказаться от дальнейшего производства этих французских самолётов и взять курс на создание отечественных машин.

П. Д. Дузь отмечает, что ещё в 1909 году дирекция завода пригласила к себе киевского авиаконструктора А. С. Кудашева, но его опытные работы её не удовлетворили. В. Б. Шавров пишет, что самолёт «Кудашев-4» был построен в Риге на Русско-Балтийском вагонном заводе и испытан самим конструктором 2 апреля 1911 года. Кроме него правление завода пригласило на работу инженеров И. И. Воловского и Я. М. Гаккеля.

Возникновение авиационного отдела на Русско-Балтийском вагонном заводе, можно сказать, явление закономерное. Кустарное производство самолётов конструкторами-одиночками на этапе возрождения авиации к

концу первого десятилетия XX века уже не удовлетворяло запросы и потребности российского общества. Дело самолётостроения нуждалось в создании своей авиационной промышленности. Ведущие авиационные державы – Франция и Германия – обошли Россию и в этой сфере. Их надо было догонять. 1911 год стал началом зарождения отечественной авиационной промышленности. Пионером этого нового дела в России стал РБВЗ.

Уже с апреля 1911 года на состоявшейся в Петербурге Первой международной воздухоплавательной выставке экспонировалась продукция РБВЗ – биплан, построенный, как пишут Б. Л. Симаков и И. Ф. Шипилов, по проекту группы русских инженеров, биплан профессора А. С. Кудашева и автомобиль-мастерская для ремонта самолётов и двигателей в полевых условиях. Итоги выставки подвёл председатель экспертной комиссии профессор К. П. Баклевский, сообщивший, что коллектив РБВЗ за свои самолёты награждён большой золотой медалью.

Первые успехи на авиационном поприще убедили правление завода в том, что новым делом следует заняться более основательно, подвести под него солидную производственную базу, укрепить молодыми и перспективными кадрами. А главное, следует перевести авиационную мастерскую в Петербург, который к этому времени стал основным центром авиационного дела в России, назвав её авиационным отделением завода.

27 мая 1911 года мастерская в Риге была закрыта и переведена в Петербург, где находился автомобильный гараж РБВЗ. В январе 1912 года завод получил заказ от военного ведомства на производство шести французских «Фарманов». И. И. Сикорский прибыл на завод как раз в то время, когда работы по производству самолётов «Фарман-7» были в разгаре. 7 мая первый аппарат был готов.

Это видно из рапорта штабс-капитана В. Н. Карпова, который являлся наблюдателем от военного ведомства за постройкой аэропланов: «Изготовление первого аппарата типа «Фарман № 7» сего числа закончено. 7 мая 1912 года». В одном из рапортов он выразил сомнение в том, что заказ, оговоренный контрактом, будет выполнен в срок. «С 1 по 4 мая включительно продолжалась забастовка рабочих. Судя по работе на заводе, считаю долгом высказать, что, по-моему, заказ не будет выполнен в срок, указанный контрактом».

По мере готовности аппаратов проводились их лётные испытания членами приёмной комиссии. Вот один из таких актов.

«Акт № 28, г. Гатчина, 15 июня 1912 года.

Мы, нижеподписавшиеся члены приёмной комиссии в составе председателя подполковника Ульянина, членов штабс-капитана Горшкова, штабс-капитана Карпова и поручика Руднева, произвели испытание одного аэроплана «Фармана» тип № 7 за № 4 с мотором «Гном» в 50 HP,

построенный РБЗ по контракту от 20 января 1912 года. Испытание произведено во всем согласно контракту и приложенным к нему частным и техническим условиям, причём оказалось, что аэроплан удовлетворяет во всём указанному контракту и условиям, а посему подлежит приёмке в казну»[209].

Вся идея создания авиамастерской, её расширения и перевода в Петербург, а также приглашения для работы исключительно русских авиаконструкторов принадлежала председателю совета акционерного общества РБВЗ М. В. Шидловскому. Он понимал «что отечественная авиационная промышленность только тогда сможет идти вровень с заграницей, когда она освободится от необходимости платить за иностранные патенты и будет в состоянии использовать все имеющиеся в России строительные материалы. Он отдавал себе отчёт в том, что наилучший тип аппарата можно получить не копированием случайных иностранных систем, а разработкой и постепенным совершенствованием одной какой-либо системы аэроплана и созданием новых на основе накопившегося опыта»[210].

Неудовлетворившись работой А. С. Кудашева, правление завода и лично М. В. Шидловский, стали подыскивать на должность главного конструктора другого человека. Конечно, самого лучшего, молодого и перспективного. Где проще решить эту проблему, как ни на международной выставке. Она позволила путём отбора лучшего самолёта выявить и имя лучшего авиаконструктора. Самолёт С-6А И. И. Сикорского оказался вне конкуренции. Выбор был сделан.

Это проведение, что в начале пути, ведущего к созданию тяжёлого многомоторного самолёта, жизненные дороги И. И. Сикорского и М. В. Шидловского пересеклись. Один из них своим авиаконструкторским талантом, а второй талантом организатора промышленного производства, создали тандем, который вывел Россию в деле авиастроения на одно из передовых мест не только в Европе, но и мире.

4. «Гранд»

В только что завершённом разделе книги мы выяснили, с какого времени И. И. Сикорского начала обуревать идея создания тяжёлого корабля. А когда был сделан первый практический шаг? Где эта отправная точка в переходе от идеи к практике?

---

209 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 121. Л. 8, 89.

210 Авиация в России. С. 251, 252.

В данном вопросе авторы книги «Крылья Сикорского» допустили ошибку. Они пишут, что якобы в разгар соревнований летом-осенью 1912 года на Комендантском аэродроме состоялась встреча конструктора с председателем совета акционерного общества РБВЗ М. В. Шидловским. Во время обстоятельного разговора Игорь Иванович начал рассказывать о том, как ему видится дальнейшее развитие авиации. По его мнению, оно обязательно пойдёт по пути создания больших по размерам самолётов. Это приведёт к качественному изменению конструкции, а главное к повышению мощности силовой установки. Многомоторный самолёт – будущее авиации.

Якобы, как пишут авторы, И. И. Сикорский раскрыл свою тайну, что он уже почти год работает над созданием большого самолёта, аналогов которому в мире нет. Обстоятельный разговор продолжался до полуночи. М. В. Шидловский внимательно слушал И. И. Сикорского. Это говорило о том, что идея молодого авиаконструктора завладела и им. Игорь Иванович чувствовал, что он убедил своего патрона, что можно надеяться на поддержку с его стороны. Но он не ожидал, что благословение будет дано в эту же памятную ночь. Фраза – «начинайте постройку немедленно» – завершила этот разговор.

Не будем выяснять, откуда взяты эти подробности, заметим лишь только, что точной даты этого разговора авторы не приводят. Но её, судя по содержанию этого места в книге «Крылья Сикорского», можно установить. Это 18 сентября. Именно в этот день, отремонтировав после аварии свой самолёт, Игорь Иванович совершил пробный полёт. После чего, находясь в ангаре, получил записку от М. В. Шидловского с приглашением на ужин. Но эта дата неверна. Её зафиксировал сам авиаконструктор.

«Счастливое стечение обстоятельств сделало возможной постройку воздушного корабля. Дело в том, что в это время во главе Русско-Балтийского вагонного завода, на котором строились малые аэропланы моей системы, находился человек выдающегося ума и решимости — Михаил Владимирович Шидловский. Как бывший морской офицер, совершивший кругосветное плавание, он ясно понимал, как можно достигнуть надежного плавания в воздушном океане. Когда летом 1912 года я познакомил его с расчетами и чертежами большого аэроплана с четырьмя двигателями, с закрытой просторной каютой, М. В. Шидловский пожелал, чтобы постройка такого воздушного корабля была немедля начата на Русско-Балтийском заводе. В тот же вечер, 17 августа 1912 года, состоялась закладка этого аэроплана»[211].

Здесь следует заметить, что Г. И. Катышев и В. Р. Михеев о дате начала строительства тяжёлого самолёта, зафиксированной в книге самого авиаконструктора, могли и не знать, так как в России она вышла через шесть лет после их труда. Но эта дата зафиксирована и в книге К. Н. Финне, которая

---

211 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 123.

многие годы и по сей день находится в Российской государственной библиотеке в Москве. Вот что по этому поводу писал врач Эскадры воздушных кораблей, цитату которого я частично уже приводил: «Последний (М. В. Шидловский. – *Автор.*), ознакомившись с деталями, чертежами и расчётами проекта нового большого аэроплана и внимательно выслушав молодого изобретателя, всецело пошёл ему навстречу и отдал распоряжение немедленно приступить к постройке такого небывалого самолёта. В тот же день, 17 августа 1912 года, состоялась закладка «Русского Витязя» – так был назван этот четырёхмоторный аэроплан – первый в мире аппарат такого типа…»[212].

Почему-то автор назвал этот первый тяжёлый самолёт «Русским Витязем», тогда как он именовался «Грандом». Надо сказать, что и многие корреспонденты газетных и журнальных статей того времени не очень-то строги при употреблении собственного имени этого первенца.

Следовательно, строительство первого многомоторного корабля началось не осенью 1912 года, не в период проведения военного конкурса аэропланов, как об этом пишут Г. И. Катышев и В. Р. Михеев, а ещё летом – 17 августа 1912 года.

Этот день поистине стал историческим, идея создания тяжёлого многомоторного корабля, не дававшая спокойно жить, нашла поддержку со стороны самого влиятельного человека в акционерном обществе и Правлении РБВЗ. Это была удача. Осознание свершившегося распирало всё существо И. И. Сикорского, требовало выхода наружу, звало к немедленным действиям. Уже вечером этого же дня, не откладывая это дело ни на минуту, он приступил к закладке аэроплана. От мечты к реальности был сделан первый шаг.

Здесь следует вновь вернуться к проблеме зарождения в России мысли о многомоторном самолёте. Нет сомнения в том, что она могла появиться в голове только того человека, который сам занимается самолётостроением. Первым среди авиаконструкторов осознал, что будущее авиации в больших самолётах, И. И. Сикорский.

Однако для практического воплощения этой идеи в жизнь мнения и желания только одного авиаконструктора недостаточно. Нужно чтобы ещё кто-то, обладая материально-техническими возможностям, подставил своё плечо. Такой человек нашёлся, им оказался М. В. Шидловский.

Этого было вполне достаточно, чтобы начать практические работы. И они начались немедленно. Ближайшие помощники Игоря Ивановича полностью разделяли его мнение по этому вопросу и без всяких сомнений и колебаний включились в интересную работу. И хотя она велась без особой огласки, в тайне вершить начатое дело было невозможно. Информация за стены завода просачивалась. Эта, бесспорно ошеломляющая новость,

---

[212] *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 17.

порождала различного рода толки – от одобрения затеи до полного неверия в её благоприятный исход.

Но дело даже не в этом, а в том, что ещё до начала строительства на РБВЗ большого самолёта среди специалистов авиационного дела, в том числе и в среде конструкторов, думающих о будущем авиации, идея большого самолёта, за небольшим исключением, полностью отвергалась. Эти мысли появлялись и на страницах периодических изданий.

Так, журнал «Военный воздушный флот» отмечал: «Слух о том, что Сикорский строит самолёт больших размеров, проник в печать ещё в прошлом году (1912), но к нему относились очень недоверчиво. Дело в том, что при современных теоретических знаниях постройка большого самолёта с несколькими двигателями, чтобы он взлетел, не представляется уже затруднительным, этому все верили, но в благополучном спуске на землю сомневались. Недаром Ваузен и инженер Колье строили прямо гидроплан. Это было необходимо для возможного спуска на спокойную воду. К счастью, опасения недоверчивых людей не оправдались»[213].

Это обстоятельство отмечал и врач Эскадры: «По мнению специалистов того времени, это представлялось маловероятным, а в случае, если бы даже этот аэроплан и смог оторваться от земли, то при остановке в полёте одного из его моторов он неминуемо должен был перевернуться. Ссылаясь на мнения и заключения заграничных авторитетов по вопросам авиации, отказавшихся от мысли строить подобные большие, многомоторные аэропланы после полной неудачи попыток подняться на них в воздух. В то время слова: «За границей полагают…» были для нас непреложной истиной, поэтому намерение повторить у нас такие попытки считались дерзновенными и обрекались на полный провал»[214].

А теперь, читатель, познакомьтесь, как и обещал автор несколькими страницами раньше, с теми вольностями, которые допустил так называемый переводчик книги К. Н. Финне. Цитируем: «26 мая 1913 года, около 9 часов утра на лугу, примыкавшем к Корпусному аэродрому Санкт-Петербурга, собралась большая толпа. Она нетерпеливо ожидала необычного зрелища – первого экспериментального полета большого четырехмоторного самолета, известного под именем «Русский Витязь»…

Многие эксперты того времени в области аэронавтики считали такой полет невозможным. «Если бы Гранд действительно смог бы подняться в воздух», – комментировали некоторые цинично, – «самолет разбился бы в тот момент, как только один из его двигателей остановится». Русские в то время принимали мнение иностранцев по вопросам авиации без критики и часто их цитировали. В те дни фраза «иностранцы полагают» была способом преподнести «непременную истину».

---

213 Военный воздушный флот. 1913. № 2. С. 9.

214 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 6.

И хотя вольности дальше продолжаются, и растеклись по всей книге, цитирование мы прервём, так как недобросовестность переводчика и издательства просматриваются без микроскопа.

Мнение К. Н. Финне отразил в своей книге и исследователь истории авиации П. Д. Дузь: «Специалисты того времени придерживались такого мнения, что большой аэроплан вообще вряд ли будет способен летать… Аэроплану Сикорского предрекали полный провал»[215].

Говоря о строительстве на РБВЗ большого самолёта, В. Б. Шавров отмечал, что оно началось «… в обстановке, когда даже авиационные специалисты не верили в возможность полёта большого самолёта с несколькими двигателями»[216].

А вот что по этому поводу писал сам И. И. Сикорский: «Большинство людей, работавших в ту пору по воздухоплаванию, считали, что огромный аэроплан не сможет подняться от земли, что им будет страшно трудно управлять, наконец, указывали, что если остановится один из двигателей, то аэроплан опрокинется. Это недоверие к большим аэропланам вызывалось отчасти тем, что машины такого рода, построенные до того времени за границей, оказались никуда не годными и совершенно не могли летать. Я держался другого мнения и считал, что можно создать большой воздушный корабль и что он будет летать лучше и надежнее малых аппаратов[217].

В этой обстановке И. И. Сикорскому приходилось или отмалчиваться и не вступать в споры с маловерами, или самому отстаивать свои взгляды.

В таких условиях начал работать Игорь Иванович над главным творением ума и рук своих. Под натиском маловеров он не отступил, наоборот, мнение пессимистов его подстегивало, заставляло ещё и ещё раз обдумывать каждую деталь, вновь и вновь производить расчёты. Думы, бессонные ночи. Как в это время ему нужна была поддержка! А её, кроме как со стороны близких ему людей, не было. Благо ещё в это время у отдельных высоких армейских чинов начало складываться мнение, что для военной авиации нужны самолёты, способные решать различные задачи.

В этом плане примечательным стало высказывание члена Военного совета генерала от кавалерии барона А. В. Каульбарса, помещённом в журнале «Военный воздушный флот». «Военное воздухоплавание должно служить всем родам оружия: сухопутной армии, войсковым штабам и флоту. Отсюда возникают столь разнообразные задачи, что успешно выполнить их один и тот же самолёт не в состоянии; отсюда же вытекает необходимость ясно и твёрдо установить те задачи, которые могут выпасть на долю наших военных лётчиков, снабдив их соответственно построенными самолётами. В

---

215 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 373.

216 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 373.

217 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 122.

этом залог успеха. Все попытки создать пригодный для всех задач самолёт, обречены вперёд на неудачу»[218].

Это дальновидное высказывание генерала прозвучало в конце 1911 года, когда заря на авиационном небосводе России только-только загоралась. Авиация должна выполнять разнообразные боевые задачи, в связи с этим самолёты необходимо строить в соответствии с этими задачами, то есть речь идёт о создании родов этого вида вооружённых сил. Умненьким был генерал Александр Васильевич Каульбарс!

Коллектив единомышленников под руководством И. И. Сикорского работал от зари до зари. Большую часть суток они проводили на авиационном заводе, домой уходили только для сна. Не замечая времени, забыв об отдыхе, люди вдохновенно работали всю зиму. Это был творческий, поистине новаторский труд. Ведь приходилось создавать не только многомоторный самолёт, но и продолжать творить серию малых аппаратов.

Насколько интенсивно работал сплочённый коллектив, можно судить по тому времени, которое было затрачено на создание многомоторного гиганта. Если за начало работы принять дату 17 августа, то до первого испытательного полёта (2 марта 1913 года) дистанция в пять с небольшим месяцев или 160 дней. Когда идея овладевает умом и сердцем человека полностью, он творит чудеса.

В создании первенца отечественного самолётостроения вместе с главным конструктором авиационного отдела РБВЗ принимали участие М. Ф. Климинсеев, А. С. Кудашев, К. К. Эргант, А. А. Серебренников, Г. П. Адлер, В. С. Панасюк, Б. В. Волянский, Н. Н. Поликарпов. Аэродинамические расчёты самолёта в лаборатории Политехнического института выполнил её руководитель В. А. Слесарев. Оказывали помощь даже лётчики-испытатели Г. В. Алехнович и Г. В. Янковский. Над созданием самолёта работали различных профессий рабочие. Весь этот коллектив получал повседневную разнообразную помощь со стороны М. В. Шидловского.

Самолёт создавали без чертежей, как выразился П. Д. Дузь, «явочным путём, без изготовления макета». В основу будущего воздушного гиганта был положен уже наработанный опыт при создании биплана С-6, который отличался от своих предшественников наибольшим размахом крыльев и рекордной на то время грузоподъёмностью.

Создание самолёта, отличавшегося от всех прежних как в России, так и за рубежом, своими увеличенными размерами, потребовало от И. И. Сикорского решения ряда принципиально иных, поистине революционных конструкторских решений. При этом существенно новой являлась не только сама идея большого самолёта с пассажирской кабиной и

---

[218] Военный воздушный флот. 1912. № 2. С. 11.

другими удобствами, но и применение нескольких независимых винтомоторных групп.

Новым здесь являлось количество моторов. Их было четыре. Каждый снабжался винтом, бензиновым баком, радиатором и бензиновыми проводами. Не менее оригинальной была и идея их размещения. Конструктор избрал так называемый «тандемный» способ – попарная установка один за другим. А как парировать вращательный момент, возникающий при остановке одного из моторов? Был найден простой способ увеличения рулей поворота и вынесение их далеко назад.

В. Д. Соболев отмечает: «В связи с тем, что на многомоторном самолёте двигатели стояли на крыле, положение центра тяжести сместилось назад и горизонтальное оперение стало несущим, то есть создающим подъёмную силу. Для компенсации разворачивающего момента в случае остановки двигателя с одной стороны фюзеляж имел очень большую длину (20 метров), на хвосте установили два вертикальных руля»[219].

Грузоподъёмность самолёта, помимо увеличения силы тяги моторов, во многом зависела и от площади крыльев. Её можно было увеличить или за счёт их уширения, или за счёт большего размаха. В. С. Пышнов отмечал: «К конструкторам, которые осознавали выгоду большого размаха крыла, нужно отнести, прежде всего, И. И. Сикорского…», который «…как инженер хорошо понимал, что увеличение размаха в 2 – 2,5 раза по сравнению с размахом, типичного для самолётов того времени, приведёт к большому утяжелению конструкции и что увеличение площади крыла путём его уширения не вызвало бы такого утяжеления. Однако он выбрал путь увеличения размаха»[220].

Первые самолёты И. И. Сикорского имели размах крыльев 10 метров. Знаменитая «десятка», показавшая наибольшую грузоподъёмность на военном конкурсе, была на шесть метров больше. Создавая тяжёлый самолёт, авиаконструктор довёл размах крыльев до 27 метров. Тот же В. С. Пышнов констатирует: «Автор не помнит, чтобы в каких-либо теоретических работах того времени рекомендовалось столь значительное увеличение размаха»[221].

Благодаря большим размерам несущих поверхностей конструктору удалось значительно увеличить подъёмную силу машины.

Совершенно по-новому был решён вопрос управления самолётом. Оно было сделано из расчёта наличия на нём двух лётчиков и носило независимый характер. Этим была достигнута взаимозаменяемость пилотов и открывалась возможность для отдыха одного из них. При строительстве первого в мире тяжёлого самолёта коллектив конструкторов во главе с

---

219 *Соболев Д. А.* История самолётов 1919 – 1945. М., 1977. С. 220.

220 *Пышнов В. С.* Из истории летательных аппаратов. М., 1968. С. 61.

221 Там же. С. 62.

И. И. Сикорским нашёл много других принципиально новых и смелых инженерно-технических решений.

К началу февраля 1913 года фюзеляж и крылья были готовы. В этом же месяце журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» в своём втором номере сообщил читателям: «На Русско-Балтийском вагоностроительном заводе будет строиться необычный для настоящего времени размерами аэроплан под названием «Гранд». На аппарате будут поставлены четыре мотора «Аргус» в 100 л. с. каждый».

Сообщение журнала говорит о том, что уже в феврале самолёт получил название «Гранд», то есть большой. Ещё его называли «Большой аэроплан РБВЗ». В конце февраля части самолёта доставили на Комендантский аэродром, собрали, поставив четыре мотора «Аргус» по 100 лошадиных сил. Однако задействовано было только два из них – передние из тандема. Несколько пробежек по прямой, во время которых аэроплан слегка отделялся от земли, показали, что всё обстоит благополучно.

2 марта после рулёжек И. И. Сикорский сделал первый подлёт. Он прошёл удачно и показал лётчику, что суммарной мощности моторов в 200 лошадиных сил недостаточно, выше ста метров поднять машину они не смогли. Дата облёта «Гранда» названа по В. Б. Шаврову. Её же даёт и В. В. Король. В книгах «Авиация в России» и «Крылья Сикорского» дата другая, а именно: 14 – 15 марта. Нельзя сказать, что эта дата – перевод со старого стиля на новый, ибо, к примеру, Г. И. Катышев и В. Р. Михеев, говоря о заседании VII воздухоплавательного отдела РТО, буквально на страницу раньше, приводят дату его проведения по старому стилю – 6 марта. Этот вывод сделан на основе сведений из журнала «Воздухоплаватель», который в 1913 году ну никак не мог исповедовать новый стиль.

И всё же, думается, что дата 15 марта ближе к истине. Почему? По логике. Г. И. Катышев и В. Р. Михеев представили читателю доклад И. И. Сикорского на заседании VII съезда воздухоплавательного отдела через статью в газете «Русский инвалид». Внимательное её прочтение приводит к выводу о том, что упоминания о «Гранде» в ней нет.

Прокомментировал этот доклад И. И. Сикорского и журнал «Воздухоплаватель», начав статью такими словами: «6 марта в VII воздухоплавательном отделе императорского Русского технического общества в присутствии большого числа авиаторов, воздухоплавателей, инженеров и техников разных специальностей и профессий состоялся интереснейший доклад известного конструктора аэропланов И. И. Сикорского о его работе в области авиации».

Далее журнал подробно изложил основные положения доклада. Вот некоторые выдержки из него, касающиеся взглядов конструктора на будущее развитие авиации. «Итак, большая масса и скорость – вот залог будущности авиации. Не нужно бояться больших тяжёлых машин! Дайте им

скорость и вы пустите в воздух вагон. Сменяемость пилота в воздухе, независимость полёта от остановки моторов, уход за ними в воздухе – вот громадные преимущества больших аппаратов.

При размерах существующих аэропланов от них уже всё исчерпано, что только было можно. Рекорды, шедшие громадными скачками в 1910 – 1911, теперь незначительно повышаются. Как современный автомобиль не в состоянии пройти 1000 вёрст без остановок и починок, так и современный аэроплан не улетает от своего аэродрома. Правда, громадные летательные машины близкого будущего потребуют и устройства больших «гаваней» – аэродромов, но это не должно никого пугать, так как теоретический подсчёт показывает, что максимальный разбег аэропланов будущего не превысит 200 – 300 метров. Колоссальные деньги затрачиваются на морские гавани, так можно израсходоваться на устройство их для более совершенных средств передвижения – воздушных машин.

Таков взгляд на будущее авиации счастливого пионера её в России И. И. Сикорского, проводимый им и в его настоящих работах, взгляд, по нашему мнению, справедливый. Так пожелаем же И. И. столько же успеха в его будущих работах, сколько он имел в прошедших и имеет в настоящих»[222].

Внимательный читатель заметит – и в этой статье «Гранд» не упоминается. Можно ли предположить, что успешный облёт гигантского самолёта, произведённый 2 марта, как это утверждает В. Б. Шавров, не нашёл бы отражения в докладе И. И. Сикорского, прокомментированном двумя периодическими изданиями? Думается, что нет.

Но вернёмся к самолёту и его испытаниям. Весенняя распутица и дожди сделали Комендантский аэродром непригодным не только для полётов, но даже и для руления. Пришлось «Гранд» разбирать и перевозить на более приспособленный для испытаний самолётов Корпусной аэродром.

С апреля снова начались пробежки и подлёты. И. И. Сикорский не вылезал из самолёта по несколько часов. Если не совершал пробежки, то подолгу сидел в кабине и мысленно проигрывал элементы взлёта, полёта по кругу, продумывал, какие неприятности могут ожидать его в воздухе, что в каждом конкретном случае надо делать. Он понимал – на карту поставлена жизнь идеи и его собственная жизнь.

Пришло время подниматься в воздух, ибо новый самолет, сколько бы ни стоял на земле, только тогда станет самолётом, когда взлетит в небо. Конструктору И. И. Сикорскому, уже в который раз, предстояло стать лётчиком. Так уже давно он решил – путёвку в небо «Гранду» даст сам.

У историков авиации и в этом вопросе, вопросе первого настоящего полёта самолёта нет единого мнения по вопросу времени его свершения. П. Д. Дузь считает, что это произошло 13 мая. В. Б. Шавров и Д. А. Соболев

---

222 Воздухоплаватель. 1913. № 3. С. 245, 246.

несколько иначе – 10 мая. Авторы книги «Крылья Сикорского» считают, что это произошло 27 апреля. Как видим, разнос дат значительный.

А что сам Игорь Иванович? Он писал: «Несколько пробегов по прямой, во время которых аэроплан слегка отделялся от земли, показали, что всё обстоит благополучно. Наконец, 13 мая было решено пробовать подняться на воздух по-настоящему. Понятно, что я сам поместился за рулём своего воздушного корабля… Был уже девятый час вечера, когда этот огромный по тому времени аэроплан был подготовлен к полёту. Двигатели были пущены и работали полным ходом. Вдоль насыпи, отделяющей Корпусной аэродром от окрестных полей, собрались огромные толпы народа, ожидавшие с нетерпением полёт воздушного корабля»[223].

Также считает и К. Н. Финне. Он даже свою книгу начал с описания именно этого факта, подчёркивая этим, с какого момента пошли русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. Вот как он об этом писал.

«Тринадцатого мая 1913 года около девяти часов вечера на поле, примыкавшем к Корпусному аэродрому в Петрограде, тогда ещё называвшемся Санкт-Петербургом, собрались огромные толпы народа, с нетерпением ожидавшие необыкновенного зрелища: там готовился к первому испытательному полёту большой четырёхмоторный аэроплан»[224].

И вновь следует вернуться к переводу книги К. Н. Финне. В ней указана иная дата, которая не что иное, как разница между старым и новым стилем. Но Константин Николаевич Финне в своей книге указал, что все даты в тексте даны по старому стилю. Переводчик же этого не сделал. А сам полёт, состоявшийся по свидетельству врача Эскадры вечером, перенесён переводчиком на утро.

Вот такая мешанина с датами первого полного полёта «Гранда». Рискнём предположить, что все эти даты ошибочны. Читатель с недоумением может спросить: «Что, ошибся и сам И. И. Сикорский?» Вполне возможно. Ведь свою книгу он писал в эмиграции, почти через десять лет после этого первого полёта на «Гранде». Думается, что периодическая печать, освещая первый полёт гиганта, не могла перепутать дат.

Журнал «Военный воздушный флот»: «7 мая к вечеру весь Петербург уже знал, что Сикорский не только благополучно взлетел и летал при сильном ветре (18 метров), но главное благополучно спустился».

Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь»: «Известный русский авиатор И. И. Сикорский совершил 6 мая первый полёт на грандиозном бимоноплане собственной конструкции, названным им «Гранд». Аппарат сразу обнаружил все свои достоинства. Он летел ровно и спокойно, несмотря на сильный

---

223 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 123.

224 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 6, 7.

ветер до 18 метров в секунду. Аппарат «Гранд» является самым сильным из каких-либо существующих аппаратов»[225].

Газета «Петербургский листок»: «Вчера 6 мая на Корпусном аэродроме авиатор Сикорский совершил блистательный полёт на своём аэроплане «Гранд», который по своей величине превосходит все системы аэропланов. Несмотря на силу ветра, доходящего до 18 метров в секунду, когда никто из авиаторов не решился вылететь из ангара, И. И. Сикорский поднялся на своём «Гранде» и пролетел по прямой две версты. После этого он возвратился на аэродром и благополучно спустился на землю»[226].

Против этих фактов возразить трудно.

Итак, 6 мая И. И. Сикорский и пилот Г. В. Янковский вывели «Гранда» на старт. Задача была исключительно простой: оторваться от земли, проверить поведение машины в наборе высоты, работу штурвала, а также пролететь по прямой над аэродромом и на противоположном конце совершить посадку.

Всё прошло великолепно: самолёт оторвался от земли на скорости 80 км/час, пролетел на высоте десяти метров несколько секунд и по воле лётчика совершил посадку. Это была победа! Теперь надо совершить полёт по кругу и доказать, что «Гранд» может не только взлетать и садиться, но и делать повороты.

И. И. Сикорский решил, что это следует сделать на следующий день. Однако М. В. Шидловский, присутствующий на пробном полёте, намекнул, что особых причин откладывать первый полёт нет. Мол, чего откладывать на завтра то, что можно сделать сегодня.

Лететь, так лететь! Жребий брошен! Г. В. Янковский и В. И. Панасюк всё поняли без слов. Полёт состоялся в этот же день, 6 мая, в 22 часа. За его рулением по аэродрому наблюдала огромная толпа людей. Многие из них ходили сюда практически ежедневно и наблюдали за пробными пробежками и подлётами «Гранда». Внешний вид самолёта и его размеры вызывали не только восхищение, но и сомнения. Интерес к первому полёту гиганта был огромный.

И вот «Гранд» на старте на краю лётного поля. В кабине лётчики И. И. Сикорский и Г. В. Янковский. Механик В. С. Панасюк, стоявший на балконе самолёта, дал отмашку, стартовая команда отпустила машину, и она, набирая скорость, пошла вперёд. Подпрыгивая на неровностях, самолёт всё больше и больше разгонялся, моторы работали нормально. Подошёл момент отрыва. Игорь Иванович потянул штурвал на себя и в следующую секунду ощутил, что машина повисла в воздухе.

Остановись, мгновенье! Учащённо забилось сердце, замерли в томительном ожидании стоявшие у ангара помощники конструктора, застыла толпа. Прошло ещё несколько секунд и все, кто находился на борту

---

225 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 10. С. 15.

226 Петербургский листок. 7 мая 1913 года.

самолёта и стоял на земле, разрядились облегчённым вздохом. **Наступил момент истины – первый в мире тяжёлый многомоторный самолёт в воздухе! Он летит, он набирает высоту! Пришёл звёздный час И. И. Сикорского. Это произошло 6 мая 1913 года.**

Вот как описал взлёт «Гранда» сам авиаконструктор. Это описание занимает целую страницу книги, но право, его не стоит сокращать, ведь всё, что там зафиксировано лётчиком И. И. Сикорским принадлежит не только истории российской авиации, но и авиации мировой.

«Был уже девятый час вечера, когда этот огромный по тому времени аэроплан был приготовлен к полету. Двигатели были пущены и работали малым ходом. Вдоль насыпи, отделяющей корпусный аэродром от окрестных полей, собрались огромные толпы народа, ожидавшие с нетерпением полета воздушного корабля. С помощью особого рычага был дан полный ход сразу всем четырем моторам. Тяжелый аппарат двинулся с места и покатился по полю, оставляя глубокие следы своими колесами и постепенно забирая скорость.

Странно и непривычно было сидеть за рулем разбегающегося аэроплана и не чувствовать струи сильного ветра в лицо. От этого и скорость казалась меньше. Но ясно чувствовалось, как толчки под колесами уменьшаются, аппарат лучше и отчетливее слушается рулей и уже отзывается на движения крылышками. Значит, крылья уже несут почти весь вес аппарата. Действительно, через несколько секунд толчки прекратились, и земля стала уходить под аппаратом вниз.

За стеклами в удобной, просторной каюте не чувствовалась скорость движения, но по фигуре механика, стоявшего на переднем балконе, можно было судить о том, что аппарат движется в воздухе с большой скоростью. Видно было, как механику пришлось крепко держаться за перила балкона и стоять, наклонившись вперед. Аппарат шел в воздухе очень устойчиво, понемногу забирая высоту. Разница в управлении между большим и малым аппаратом почувствовалась сразу. Большой аэроплан слушался рулей так же хорошо, как и малый, но все его движения были медленнее и как бы более уверенными.

Чувствовалось, что порыв ветра, который легко может бросить в сторону или вниз малый аппарат, не сможет качнуть эту машину в 250 пудов весом. Все внимание в этот первый полет было занято управлением, и только когда аэроплан, описав в воздухе круг, пролетел над местом вылета, окруженным темным волнующимся морем зрителей, можно было на небольшое время выглянуть в боковое окно на землю. Два других участника полета были в лучшем положении. Они могли свободно прогуливаться по каюте летящего корабля и смотреть в окно».

После взлёта и набора высоты лётчик увёл корабль в сторону от аэродрома версты на три, развернулся и стал возвращаться. В своей книге он

писал, что сомнений в том, что самолёт будет лететь хорошо у него не было. Его тревожило лишь одно: как удастся посадить машину. Беспокоили вес и действия рулей. Но всё завершилось благополучно.

И вновь слово Игорю Ивановичу. «Пролетев над местом вылета, воздушный корабль прошел еще версты три, повернул назад и стал снижаться, чтобы сделать посадку на землю. Еще оставаясь на некоторой высоте в воздухе, я несколько раз проделал рулем высоты те движения, которые приходится делать при посадке. Таким образом, удалось немного изучить, насколько быстро аппарат отзывается на действия рулей. Однако необходимо было уже садиться на землю, т. к. до конца поля, где стояли ангары и находилась толпа народа, оставалось уже меньше версты.

Сильным движением рычага все моторы были сразу сведены на небольшой ход. Сделанным в то же время движением руля высоты аппарат был наклонен вперед. Земля стала быстро приближаться. Когда оставалось 3 – 5 саженей высоты, пришлось начать постепенно притягивать к себе рычаг руля высоты. Продолжая лететь вперед с огромной скоростью, аппарат в то же время изменял свой наклон, его передняя часть приподнималась, приближение к земле замедлялось, и под конец аппарат выровнялся и летел над самой землей горизонтально. Нажим на кнопку, находившуюся на рулевом колесе, выключил зажигание во всех двигателях. Моторы сразу перестали работать, лишь винты вертелись еще с разгона. Через несколько секунд почувствовались толчки под колесами, и аэроплан, прокатившись немного по земле, остановился. Так прошел первый полет этого аэроплана, названного «Русским Витязем»[227].

Итак, полугодовой труд небольшого конструкторского коллектива авиационного отдела РБВЗ под руководством И. И. Сикорского завершился великой победой. Созданный ими самолёт совершил в небе Петербурга свой первый полёт. Игорь Иванович перешёл свой Рубикон. Он первым в мире создал большой многомоторный воздушный корабль, его страна стала родиной тяжёлой авиации. И если кто-то в любой стране мира задумывается над тем, откуда пошла авиация, которая далеко летает, то пусть знает, что пошла она от России, а её создателем, отцом стал россиянин Игорь Иванович Сикорский.

Любой род авиации начинается с самолёта. Любой самолёт становится таковым, когда он поднимается в небо. В связи с этим мы вправе сказать, что **6 мая 1913 года стало днём рождения первого в России и мире многомоторного тяжёлого самолёта.**

Уже на следующий день весь Петербург знал об этом новом успешном полёте «Гранда». А чуть позже известие о новом успехе отечественной авиации покатилось по бескрайним просторам России. Понесли его периодические издания. Корреспондент «Нового времени», например,

---

[227] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 124, 125, 126.

отмечал: «И. Сикорский вместе с четырьмя пассажирами совершил блестящий, вполне удавшийся полет на аппарате своей конструкции… Поднявшись на высоту около ста метров, он на полчаса развил скорость до ста км/час, очень хорошо сделал несколько крупных виражей и плавно опустился»[228]. Откликнулись на это историческое событие и другие периодические издания России.

Первый успех следовало закрепить. Серия майских полётов была продолжена. 8 мая И. И. Сикорский летал над окрестностями Корпусного аэродрома с пятью пассажирами 40 минут. А на следующий день произошёл казус. О нём поведала газета «Петербургский листок» в своём номере за 10 мая. «Вчера на Комендантском аэродроме одновременно находилось 12 аэропланов и один дирижабль. Изысканная нарядная публика наполнила аэродром. Среди присутствующих были: военный министр В. А. Сухомлинов, его помощник А. П. Вернандер, член Госсовета граф Д. А. Олсуфьев, И. А. Шебеко, Ю. Н. Данилов, М. И. Шишкевич, А. М. Кованько…

Военный министр выявил желание, чтобы с Корпусного аэродрома прилетел И. И. Сикорский на своём «Гранде». Переговоры по телефону ни к чему не привели. Тогда авиатор Яцук, «оседлав» своего «Фармана», улетел на Корпусной аэродром для того чтобы передать пожелания министра. Все с нетерпением ждали «Гранда», но он не прилетел. Яцук, захватив с собой с Корпусного аэродрома авиатора А. Е. Раевского, возвратился обратно и сообщил, что Сикорский не прилетит. Он взял с собой семь человек, и хотел было лететь, но во время разбега попал в грязь и застрял»[229].

Но уже на следующий день, 10 мая, «Гранд» вновь поднялся в небо столицы. Зачарованные жители Петербурга, подняв головы, наблюдали за его полётом на четырёхсотметровой высоте. Гигант величаво плыл от Корпусного аэродрома к Гребному порту, оттуда повернул к Исаакиевскому собору, затем невозмутительно проплыл над главной улицей города, грациозно развернулся у Знаменской площади, прошёл над Семёновским плацем, Царскосельским вокзалом и, гордый, как Мавр, сделавший своё дело, растаял за горизонтом[230].

Продолжая испытания, И. И. Сикорский 27 мая совершил на «Гранде» первый большой полёт над Петербургом и его окрестностями. Предстояло поставить в воздухе целый ряд опытов, связанных с маневренностью аппарата. В каютах самолёта находились четыре механика, а рядом с И. И. Сикорским, тоже на пилотском месте, лётчик Г. В. Янковский.

Самолёт стартовал в 5 часов с Корпусного аэродрома. Сильный и порывистый ветер гнал по небу рваные тучи. Накануне прошёл дождь, поле раскисло. Но несмотря на сильный ветер и грязь «Гранд», увлекаемый силой

---

228 Новое время. 1913. № 13351. С. 6.

229 Петербургский листок. 10 июня 1913 года.

230 Более подробно см.: Техника воздухоплавания. 1913. № 4/5. С. 242, 243.

четырёх моторов, шёл вперёд, набирая скорость. Вот он оторвался от земли и, не меняя направления полёта, стал медленно набирать высоту. Поднявшись на 400 метров, лётчик выключил один мотор. Все члены экипажа замерли, ожидая реакции машины. Однако она, при работающих двух моторах с одной стороны и одного с другой, шла вполне нормально. И. И. Сикорский сделал несколько крутых виражей. Машина была послушна. Тогда он попросил пассажиров произвести перемещение. Покинув передний балкон, они перешли в задние каюты, затем вернулись на прежнее место. Воздушный гигант вёл себя спокойно, лётчики не ощущали в его управлении никаких изменений. Стало понятно, что можно свободно ходить не только в каюте, но и по самому самолёту.

В целом при всех этих экспериментах аппарат обнаружил большую устойчивость. Лётчики повели машину в сторону Гатчины, развив скорость до 90 км/час. Описав большой круг вёрст в сорок, «Гранд» снова вернулся в Петербург, пролетел над Новодевичьем монастырём и стал описывать круги над городом. Несмотря на ранний час, за полётом самолёта наблюдали большие толпы зрителей.

Покружившись над российской столицей около получаса, лётчики повели аэроплан на посадку и, самолёт, «… сделав очень красивый вираж, благополучно спустился на Корпусном аэродроме. Полёт, за которым наблюдали военные лётчики и председатель Совета акционерного общества РБВЗ М. В. Шидловский, вышел очень удачным и ещё раз блестяще опроверг мнение некоторых русских и иностранных авиаторов о том, что «Большой» (так ещё называли «Гранда». – *Автор*.) ввиду его величины и тяжести не сможет летать»[231].

О том, какие ещё операции проводили члены экипажа для того, чтобы проверить устойчивость аппарата в воздухе, поведал журнал «Военный воздушный флот». «27 мая он совершил на нём первый продолжительный полёт на высоте 200 саженей, имея в каюте четверых механиков, а рядом с собою, при управлении, лётчика Янковского. Во время этого полёта Сикорский испытал «Русского Витязя» (так в тексте. – *Автор.*) на поворачиваемость, пробовал остановку двух двигателей из четырёх, заставлял пассажиров ходить, переходить с балкона в заднюю часть каюты и даже посылать одного из них на крылья осматривать двигатели. После этого полетел в Гатчину (60 вёрст от Петербурга), откуда снова вернулся в Петербург»[232].

А журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» подробно рассказал читателям об устройстве «Гранда» и его технических возможностях. «27 мая авиатор И. И. Сикорский совершил на своём аппарате «Гранд» первый большой полёт над Петроградом и его окрестностям. «Гранд» поистине

---

231 Воздухоплаватель. 1913. № 6. С. 475.

232 Военный воздушный флот. 1913. № 2. С. 9.

величайший в мире аппарат тяжелее воздуха. Он принадлежит к типу бимонопланов. Общий вес аппарата – 250 пудов, размах крыльев – 14 саженей. Аппарат снабжён четырьмя двигателями системы «Аргус» по 100 сил каждый. Аппарат может держаться в воздухе и при работе только двух двигателей. «Гранд» рассчитан на подъём пятнадцати пассажиров и при полной работе всех двигателей может развивать скорость в 120 вёрст в час. Аппарат рассчитан на общую продолжительность полёта без спуска в 20 часов.

Внутри устройство аппарата поражает своей уютностью и удобствами, предоставленными для пассажиров. В передней части имеется балкон для наблюдателя, затем идёт помещение для двух пилотов и механика, а сзади располагаются каюты для пассажиров. На аппарате имеется также обширное помещение для кухни, кладовой и снарядов»[233].

20 июня И. И. Сикорский летал над Корпусным аэродромом в присутствии морского министра адмирала И. К. Григоровича. Вместе с пассажирами он поднялся на 800 метров, совершил несколько кругов и благополучно приземлился[234].

О некоторых экспериментах на самолёте в воздухе рассказал и сам авиаконструктор. При этом следует заметить, что первое имя «Гранд», данное своему детищу, он в своей книге почему то не упоминает.

«Русский Витязь» был первым в мире большим аэропланом с несколькими двигателями, который оказался в состоянии хорошо летать. В течение лета 1913 года на нем было совершено большое число полетов над Петроградом и его окрестностями. Полеты выяснили полную правильность тех мыслей, из-за которых была начата постройка этого аппарата. Во время полетов пробовали останавливать моторы. Сперва один, потом сразу два, наконец, два с одной стороны. Аппарат сохранял свою устойчивость.

Когда бывало необходимо, механик во время полета выходил на крыло, пробирался к двигателю и делал, что следует. Впрочем, передвигаться по крылу было не очень просто. Из-за страшного ветра, вызываемого быстрым движением аппарата, приходилось ползти по крылу и крепко держаться. За мотором было гораздо спокойнее. Там свободно можно было производить необходимые работы. Но зато в каютах было так удобно и спокойно, как не бывало еще ни на каких аэропланах. Здесь можно было свободно ходить, сидеть за столом на удобных мягких стульях, можно было развернуть и спокойно рассматривать карту»[235].

В серии майско-июньских полётов «Гранда» случались и аварии. 9 июня ВАК устроил авиационную неделю в пользу пострадавших авиаторов. Планировалось, что вся чистая прибыль пойдёт в специально созданный

---

233 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 12. С. 16.

234 Петербургский листок. 21 июня 1913 года.

235 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 126.

фонд. Первыми начали полёты Н. А. Яцук и Н. О. Волков. Затем в воздух поднялся французский авиатор Биндежанд-де-Мулине, который совершил целый ряд фигур высшего пилотажа. Под бурные аплодисменты публики он поднимался в воздух 6 раз. Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» отмечал, что таких «красивых и сложных полётов в Петербурге еще никогда не было». Кроме этого, летали Ф. Ф. Колчин, П. Г. Евсюков, подлетели военные лётчики на пяти «Ньюпорах» с Корпусного аэродрома.

С этого же аэродрома должен был прилететь на «Гранде» и И. И. Сикорский. В те первые триумфальные дни каждый полёт гиганта собирал толпы людей. Не обошлось без любопытных и на сей раз. Во время разбега самолёта часть недисциплинированных зрителей слишком близко подошли к взлётной полосе. Дабы избежать неприятностей, лётчик резко отвернул в сторону, аппарат при этом накренился и шасси получили повреждение.

12 июня при взлёте на высоте пятнадцати метров оборвался стальной трос и расщепил пропеллер. Его осколки повредили верхнюю поддерживающую поверхность аппарата. И. И. Сикорский немедленно повёл машину на посадку и благополучно приземлился.

Каждый тренировочный и испытательный полёт давал конструктору возможность подметить ту или иную особенность в поведении аппарата в воздухе, подтвердить практикой ту или иную конструкторскую идею. На земле же, между полётами, шла усиленная модернизация машины. От полёта к полёту «Гранд» совершенствовался, улучшал свои аэродинамические качества. Набирались опыта в управлении большим самолётом и лётчики.

Пожалуй, самым смелым конструкторским решением в модернизации «Града» был отказ от «тандемной схемы» размещения на аэроплане моторов. Они были установлены на крыле в ряд, по два с каждой стороны кабины. Это было принципиально новое слово в самолётостроении. Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» отмечал: «Русский Витязь» – первая ласточка будущего аэропланостроения и представляет собой, в сущности, увеличенный тип известного биплана И. И. Сикорского (С-10) с тою разницей, что четыре его мотора поставлены не на фюзеляже, а на плоскостях, симметрично по обе стороны фюзеляжа. Подобная постановка моторов осуществлена впервые и является существенной новизной в области конструкций»[236].

Молодой и талантливый исследователь отечественной авиации М. А. Хайрулин в работе «Илья Муромец». Гордость русской авиации» пишет: «Сикорский первым в мире понял, что тандемная установка моторов невыгодна: из-за вредного взаимовлияния винтов суммарная тяга отнюдь не удвоилась, как предполагалось ранее. В июле он установил четыре двигателя

---

[236] Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 22. С. 7.

«Аргус» в ряд вдоль передней кромки нижнего крыла. Такая схема стала классической для многомоторных самолётов»[237].

Первый полёт с рядным размещением двигателей был совершён 23 июня. Он показал, что новое расположение моторов улучшило сразу три характеристики аэроплана: взлётные качества, скорость набора высоты и горизонтальную скорость. Что касается последней характеристики, то о ней журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» писал так: «23 июня на Корпусном аэродроме Сикорский совершил полёт на «Гранде», который в настоящее время вследствие некоторых изменений, внесённых за последнее время им в конструкцию, показал скорость в полтора раза большую, чем прежде»[238].

Следует отметить, что Д. А. Соболев, касаясь даты полёта «Гранда» с новым расположением моторов, допустил ошибку. В своей книге «История самолётов» он указывает дату 5 августа.

Общую оценку своему детищу и майско-июньским усовершенствованиям самолёта конструктор и лётчик И. М. Сикорский дал в беседе с корреспондентом «Биржевых новостей».

«Из всего, что мне удалось до сих пор сделать, самым крупным надо считать «Гранда». Ведь всё то, что было до сих пор, – не больше, как воздушные байдарки. О воздушном корабле я давно мечтал. Приступая к сооружению его, я определённо занялся целью – ввести в оборудование летательной машины три основных принципа, а именно:

1. В дальнем воздушном путешествии пилот должен иметь возможность сменяться на ходу. 2. Остановка аппарата в пути не должна решать судьбы полета авиатора и пассажира. 3. Возможность ухода за мотором в пути, исправлять его на ходу.

Всего этого я достиг, и это может дать новое направление при конструировании аппаратов. При сооружении «Гранда» я, конечно, имел в виду и военные цели.

Пока мы этот аппарат щадим и держим его для больших опытов. Почти после каждого полёта я вношу кое-какие изменения и исправления. Так, после последнего полёта я изменил положение четырёх моторов, установленных на аппарате, благодаря чему мне удалось увеличить тягу. Прибавил также два новых руля, соорудил лётную лабораторию на аппарате. Словом, каждый раз замечаешь что-нибудь новое и спешишь немедленно внести поправку.

На будущей неделе я вновь приступил к полётам на этом аппарате. Изучая его в действии, я нахожу, что он вполне оправдал надежды, которые я на него возлагал»[239].

---

237 *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец». Гордость русской авиации. М., 2010. С. 12.

238 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 11. С. 18.

239 Там же. № 14. С. 16.

5. «Русский Витязь»

В конце июня после ряда усовершенствований произошла смена названия аппарата – «Гранд» стал называться «Русским Витязем», именем отважного и доблестного воина-богатыря древней Руси. Принципиальное отличие между ними заключалось в расположении его четырёх моторов: у «Гранда» два друг за другом с обеих сторон, а у «Русского Витязя» два рядом друг с другом также с обеих сторон. М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев считают, что к смене названия самолёта «приложил руку» М. В. Шидловский. «Шидловского не было в Петербурге, вернувшись, он настоял на смене иноземного названия, который был сконструирован русским инженером, строился из русских материалов и русскими рабочими. После этого разговора было решено наименовать корабль «Русский Витязь»[240].

Рабочие полёты на «Русском Витязе» были продолжены. Их цель прежняя: через поведение машины в воздухе, находить её слабые места, а затем работать над их исправлением и совершенствованием. Среди экспериментов этого периода следует отметить опыты лётчика вести аппарат на двух моторах, причём И. И. Сикорский останавливал не только по одному мотору с каждой стороны, но и сразу два слева или справа. Опыты завершились успешно.

Во время этих полётов механик выходил на верхнее крыло для осмотра моторов, а Игорь Иванович отдавал штурвал Г. В. Алехновичу, сам дышал свежим воздухом на балконе аэроплана.

В то время газеты и журналы подробно и с восторгом писали о первых впечатляющих полётах аэроплана-гиганта. Молва докатилась и до императорского двора. Царь соизволил самолично осмотреть чудо-богатыря. Смотрины состоялись в Красном Селе 25 июля. И. И. Сикорский перелетел сюда рано утром. Императора сопровождала огромная свита, среди которой находились Главнокомандующий войсками гвардии великий князь Николай Николаевич и военный министр генерал-адъютант В. А. Сухомлинов. Объяснения давал сам авиаконструктор. Смотрины завершились успешно и завершились фотографированием всех присутствующих на фоне аэроплана.

Это событие осветили многие периодические издания. В частности, журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» писал: «25 июля Его Величество Государь Император изволил обозревать на военном поле около Красного Села аэроплан-гранд «Русский Витязь» системы Сикорского. Объяснения его императорскому величеству имел счастье давать авиаконструктор Сикорский. Затем, с соизволения Государя Императора, была снята общая

---

[240] Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 142.

группа с офицерами первой авиационной школы с конструктором аппарата и его помощником»[241].

Подробности визита императора описаны в книге К. Н. Финне. « Государь очень внимательно и подробно рассматривал «Русского Витязя», поднимаясь даже по приставной лестнице на передний балкон аэроплана, любезно беседовал с Сикорским, остался доволен увиденным и благодарил молодого изобретателя. В память этого посещения И. И. Сикорский получил высочайший подарок – часы с репетицией. Этим подарком И. И. Сикорский очень дорожил, как проявлением внимания к нему государя императора»[242].

М. А. Хайрулин привод такой факт: «Позже в своём дневнике Николай II записал: «Около 4 час. Отправился на военное поле и подробно осмотрел новый большой аэроплан Сикорского»[243].

Описаны смотрины и в книге «Крылья Сикорского», однако авторы указали дату этого события 25 июня, а не 25 июля. Вероятно, это досадная опечатка.

А 7 сентября воздухоплавательной частью Главного управления Генерального штаба конструктору аэроплана «Русский Витязь» Игорю Сикорскому был вручён ещё один подарок императора – золотой портсигар с бриллиантовым изображением государственного герба.

Пришло время ставить авиационные рекорды. Первым «Русский Витязь» поверг рекорд продолжительности полёта. Это произошло 2 августа 1913 года. На борту самолёта находилось восемь человек. Полёт продолжался 1 час 54 минуты.

В первых числах сентября в Петербурге начался военный конкурс аэропланов. В нём, как уже об этом говорилось, участвовали и малые аппараты И. И. Сикорского. Не принимавший участие в соревнованиях «Русский Витязь», с присущей всему большому гордостью, стоял на поле аэродрома под открытым небом. Занятый состязаниями, И. Сикорский летал на нём редко. Об одном из таких полётов с пассажирами оставил память журнал «Аэро- и автомобильная жизнь». «Красивый полёт совершил Игорь Иванович Сикорский на своём военном корабле «Русский Витязь» с пассажирами бароном Каульбарсом и ротмистром Долматовым»[244].

И. И. Сикорский ждал окончания конкурсных соревнований с тем, чтобы вновь продолжить экспериментальные полёты на своём первенце. Однако дальнейшие опыты с «Русским Витязем» были приостановлены самым необычным способом. Московский авиатор А. М. Гебер-Влынский, испытывая 11 сентября в полёте новый биплан Фармана, потерял… мотор. С высоты пятидесяти метров он упал прямо на стоящий у ангара самолёт

---

241 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 16. С. 16.

242 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 8, 9.

243 *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец». Гордость русской авиации. С. 13.

244 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 18. С. 14.

И. И. Сикорского, повредив ему один мотор и крыло. Об этом редчайшем случае в истории авиации поведал журнал «Аэро- и автомобильная жизнь».

«На Корпусном аэродроме произошла необычная катастрофа. Московский авиатор Г.-Влынский поднялся на новом биплане Фармана с целью испытания. На высоте 50 метров, как раз над стоявшим около ангара аэропланом «Гранд» (так в тексте. – *Автор.)* И. И. Сикорского, от него оторвался двигатель. Мотор упал на «Гранд», у которого оказались значительные повреждения крыла, а также задет один из двигателей. Г.-Влынский не растерялся и, планируя, благополучно опустился на беговую дорожку. «Гранд» получил настолько значительные повреждения, что ему придётся выйти из строя на три-четыре недели.

Потерю всех внутренностей аэроплана в воздухе лётчики удачно окрестили «харакири». При этой исключительной аварии оказалось то, что во время полёта оборвалась масляная помпа и попала в пропеллер. От этого пропеллер сломался, мотор стал давать большое число оборотов. В результате чего сломался вал, и мотор упал с фундамента. Благодаря большому опыту и искусству Г.-Влынского, не пострадал никто из публики, наблюдавшей за чудовищным полётом его на одних крыльях аппарата»[245].

Поломка «Русского Витязя» оказалась настолько серьёзной, что перед конструктором стала проблема: ремонтировать повреждённую машину или нет. Специально созданная комиссия решила, что восстанавливать самолёт не стоит. В. С. Пышнов считает, что самолёт «Русский Витязь» «не восстанавливался не только из-за того, что он был сильно повреждён, но, видимо, и потому, что к этому времени был разработан и, вероятно, уже строился более совершенный самолёт – «Илья Муромец».

И. И. Сикорский решил: «Русский Витязь» свою миссию выполнил, он доказал, что большой самолёт имеет право на жизнь, а практические полёты, дав обильную информацию и много новых конструкторских решений, подготовили коллектив к созданию более совершенной машины.

Короткая лётная жизнь «Русского Витязя» на этом закончилась, в воздух он больше не поднимался. А конструкторский коллектив во главе с И. И. Сикорским сосредоточил всё своё внимание на создании более совершенного тяжёлого самолёта.

Журнал «Автомобильная жизнь и авиация» в своём шестом номере за 1914 год, рассказывая о воздушном гиганте «Илья Муромец», сделал своеобразный «ход конём». Сославшись на то, что «конструкция последнего аэроплана является государственной тайной» решил ознакомить своих читателей с «работами Сикорского описанием конструкции «Русского Витязя» в пределах, подлежащих оглашению». Статья большая, но её необходимо воспроизвести, так как она содержит весьма интересные

---

[245] Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 19. С. 8.

сведения о конструктивных особенностях «Русского Витязя», его приборах и тактико-технических данных.

«Размеры поверхностей: верхней – 27 метров, нижней – 20 м, поддерживающей поверхности – 120 кв. м. Длина всего аппарата – 20 метров. Площадь верхней поверхности – 66, нижней – 54 квадратных метров. Вес без нагрузки – 3500 кг. Скорость – 90 км час. Длина разбега при взлёте – 200 метров. Полезная нагрузка около 90 пудов.

По принципу своему «Русский Витязь» является бипланом с монопланового фюзеляжем. Форма поддерживающих поверхностей прямоугольная. Ширина их 2,5 метра. Расстояние между нижней и верхней поверхностями – 2,5 метра. Стрела прогиба профиля крыльев – 1/21 ширины. Лонжерон прямоугольного сечения. Стойки ясеневые, в 2,5 дюйма толщиной посредине, соединённые с лонжеронами патеитованными столбиками-стаканами. Расчалены стойки двойными проволоками с прокладками из деревянной ленты для устранения вибрации и уменьшении лобового сопротивления. Сечение стоек рыбообразное.

Фюзеляж квадратного сечения. Образован четырьмя длинными ясеневыми брусками квадратной формы и обшит трёхслойной фанерой, привинченной к брускам медными шурупами. В передней части фюзеляжа расположена кабина, длинною в 5,4 метра и высотою 1,85 метра. До половины стенки кабины закрыты зеркальными стёклами. В передней части кабины находится пилотское помещение. За ним идёт шикарно отделанная комната для пассажиров. Задняя часть кабины составляет служебное помещение, разделённое на две части: в одной сложены запасные части, инструменты и карты, другая служит для отдыха и имеет окна, обращённые на хвостовую часть аэроплана. Все помещения сообщаются между собой дверями.

Перед кабиной «Русского Витязя» находится балкон, являющийся продолжением фюзеляжа. Длина его 2,5 метра. В хвостовой части фюзеляжа расположен неподвижный стабилизатор площадью в 7 квадратных метров и рулём глубины общей поверхностью в 5 квадратных метров. Над стабилизатором вертикально установлены четыре руля направления.

Тележка аэроплана довольно сложной конструкции и представляет собою комбинированную систему четырёх длинных лыж и 16 колёс. Колёса попарно зашиты в кожу. Для поглощения толчков поставлены пружинные амортизаторы системы Сикорского. На нижней поверхности на переднем лонжероне подряд, симметрично по два с каждой стороны фюзеляжа, установлены четыре двигателя «Аргус», каждый по 100 лошадиных сил. Охлаждение двигателей водяное. На валу каждого двигателя насажены винты по 2,6 метра в диаметре и при шаге 1,9 метра. Все винты вращаются в одну сторону со скоростью 1000 – 1200 оборотов в минуту.

Органами управления служат два штурвала с маховиком. Таким образом, управление является двойным. Поперечные крены выправляются вращением маховика. Рули направления обслуживаются педалью. Поперечная стабилизация достигается посредством крылышек, расположенным по концам задней стороны верхних поверхностей. Размеры крылышек: длина – 2,7 метра, ширина – 1 метр.

Управление двигателями производится посредством одного общего большого рычага, регулирующего количество смеси во всех четырёх двигателях сразу. На этом главном рычаге укреплены четыре небольших рычажка для регулирования каждого двигателя в отдельности.

Для облегчения управления в кабине расположены следующие приборы: четыре счётчика оборотов от каждого двигателя; два указателя скорости системы Сикорского и Слесарева; компас; креномер Сикорского, представляющий собой стальной шарик в 2,5 сантиметра диаметром, катающийся в стеклянной пластинке.

В течение 1913 года в Петербург на «Русском Витязе» совершено множество полётов и установлены первые мировые рекорды. Аппарат летал всё время под управлением Сикорского. К сожалению, этот аппарат был разрушен на военном конкурсе осенью 1913 года сорвавшимся с биплана «Дукс» двигателем «Гном» 80 НР. После этой катастрофы Сикорский отказался от восстановления разрушенного «Русского Витязя» и построил взамен его новый воздушный дредноут «Илья Муромец» со значительными изменениями в конструкции»[246].

Дополнительные особенности конструкции мы находим в журнале «Аэро- и автомобильная жизнь. «Так же практически во время полётов была испытана ещё одна особенность «Русского Витязя»: он не терял равновесия в случае остановки одного и даже двух моторов, и притом не только при остановке по одному мотору с каждой стороны, но и двух моторов с одной стороны. При этом приходится очень мало прилагать усилий, чтобы положить рули в соответствующую сторону, что объясняется особым устройством руля направления: руль сам стремится повернуться в соответствующую сторону, так как он испытывает разницу давлений, обтекающих его с обеих сторон струёй воздуха, отбрасываемого, находящимися впереди пропеллерами на хвостовую часть. Естественно, что эта разница получается именно тогда, когда с одной какой-либо стороны пропеллеры (пропеллер) остановятся»[247].

Каково! Ну чем не самолёт наших дней! Тот, кто хоть немного разбирается в авиации, должен восхититься конструктивными решениями И. И. Сикорского при создании летательных аппаратов и обязательно

---

246 Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 6. С. 20, 21.

247 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 22. С. 8.

воскликнуть: «И это всего через три года после вступления на авиационную стезю!»

А журнал «Военный воздушный флот» сообщил читателям такие детали: «Русский Витязь» оправдал надежды своего строителя и всё прошедшее лето петербуржцы видели его плавно реющим в воздухе, а многочисленным посетителям Корпусного аэродрома хорошо известен кают-салон «Витязя» с двумя электрическими люстрами, мягкой мебелью, занавесками на окнах и серебряной доской с надписью, гласящей, что каюту эту осчастливил своим посещением державный Адмирал будущего великого русского Воздушного флота его императорское величество Государь Император»[248].

Периодическая печать не только рассказывала о самолётах авиаконструктора, но и высоко оценивала его труд, сохранив, кроме этого, для потомков реакцию официальных российских ведомств и общественных организаций на революционные достижения отечественного самолётостроения, связанных с созданием «Гранда» и «Русского Витязя».

Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» писал: «На заседании Императорского всероссийского аэроклуба 24 октября 1913 года в докладе секретаря научно-технического отдела Н. А. Яцука «Работы русских изобретателей в области военного воздухоплавания» отмечалось, что аппараты Сикорского не только летают, но два года подряд берут первые призы на конкурсах аэропланов, не говоря уже о «Русском Витязе», улучшенный экземпляр которого заканчивается постройкой»[249].

Журнал «Автомобильная жизнь и авиация» в шестом номере за 1914 год поместил статью «Русский Витязь» И. И. Сикорского», в которой, на мой взгляд, дана самая высокая оценка конструкторскому и научному подвигу прославленного авиаконструктора. «Грандиозные работы киевлянина И. И. Сикорского по постройке больших аэропланов, за которыми с тревогой следят наши соседи, и необычайные успехи, достигнутые при испытаниях этих аппаратов, приковали внимание всего цивилизованного мира к имени киевского конструктора. Имя Сикорского затмило славу других авиационных знаменитостей и записано золотыми буквами на первой странице истории мировой авиации. Как серьёзный учёный, горячо любящий свою родину, он посвятил, как и следовало ожидать, все свои силы на благо России для увеличения её военной мощи. Благодаря этому, работы Сикорского стали достоянием всего государства, и тайна этих изобретений ревниво оберегается последними от нескромного ока иностранных шпионов.

Благодарная родина оценила великие заслуги Сикорского. Все российские успехи его приветствовала единодушным взрывом восторга. На днях 140 депутатов Государственной думы предложили наградить И. И. Сикорского за его работы по авиации единовременной премией в

---

248 Военный воздушный флот. 1914. № 2. С. 10.

249 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 22. С. 16.

размере 100 000 рублей при единодушном одобрении всей Думы без различия национальностей и партий. 11 июня Киевское общество воздухоплавания обратилось с официальным ходатайством в С.-Петербургский Политехнический институт императора Петра I о присуждении Сикорскому honoris causae звание инженера, ввиду того, что последний, отдав все свои силы на служение государству, не мог получить этого звания обычным порядком за недостатком времени [250].

К этому времени относится ещё одно событие в личной жизни И. И. Сикорского, связанное с его авиаконструкторской деятельностью. Весной 1914 года работал очередной X дворянский съезд. При его закрытии состоялось чествование присутствующего в зале заседания Игоря Ивановича и его сестры Ольги Ивановны. «В речах подчёркивалось, что изобретение Сикорского выдвигает русскую авиацию на первое место. Сикорский в нескольких словах благодарил за оказанное ему внимание».

Высокую оценку самолёту И. И. Сикорского дал К. Н. Финне: «Этот успешный полёт «Русского Витязя» стоить отметить в летописях авиации как крупную победу человеческого гения над воздушной стихией. К большой радости и удовлетворению нас, русских, победителем воздушной стихии на этот раз оказался наш соотечественник, ещё очень юный тогда студент Петроградского политехнического института Игорь Иванович Сикорский…

Насколько невероятными оказались тогда успехи, достигнутые «Русским Витязем» в полётах, показывает то, что за границей долго и упорно отказывались верить сообщениям о них и называли их «петербургской уткой»[251].

Вероятно, К. Н. Финне прибег к этому выражению на основании статьи П. Верховского, помещённой во втором номере журнала «Военный воздушный флот» за 1913 год. «Лучшей похвалой самолёту Сикорского может служить статья во французском журнале «Аэрофиль» за сентябрь 1913 года, начинающаяся следующими словами: «Сильное волнение было произведено некоторое время назад в воздушном и спортивном мире появлением нового летательного прибора русской постройки, успехи которого были таковы, что никто не хотел верить. В своё время мы сообщали эту новость, но данные, которые мы сообщали, были столь удивительны, что заставляли сомневаться и отнестись с недоверием многих французских строителей, наших учителей в вопросах летания, привыкших видеть в русских до этого дня только хороших учеников».

Между прочим, многие из французских газет после получения первых сведений о полёте «Русского Витязя» после подробного описания полётов сообщали, что все перечисленные ими сведения настолько хороши, что, к

---

250 Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 6. С. 20.

251 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 7.

сожалению, им верить нельзя, а потому все сообщения из С.-Петербурга следует считать за «петербургскую утку».

К счастью, для России сообщения французских газет оказались ошибочными. Самолёт Сикорского существует и в своём дальнейшем развитии обещает для России новое могущественное средство для обороны»[252].

Высокую оценку конструктору и его самолёту дали в своих трудах историки отечественной авиации и авиационные учёные.

П. Д. Дузь: «Этот прекрасный по тому времени самолёт летал недолго и был разрушен в результате необычного случая… «Русский Витязь» был первым в мире удачно летавшим многомоторным самолётом».[253]

В. Б. Шавров: «Роль самолёта «Русский Витязь» в истории авиации огромна. Это был прототип всех дальнейших тяжёлых самолётов с двигателями, установленными в ряд на крыле независимо от их схемы. Самолёт был удачным и послужил предметом большой и вполне заслуженной национальной гордости»[254].

В. С. Пышнов: «Самолёт «Русский Витязь» был построен в одном экземпляре, но претерпел несколько видоизменений. Хотя он не получил распространения, но был первым самолётом с очень большим размахом крыльев и послужил предшественником серии самолётов типа «Илья Муромец»[255].

Что дал отечественной авиации, да и не только ей, первый тяжёлый многомоторный самолёт, какие проблемы удалось решить в деле самолётостроения благодаря научной прозорливости и конструкторскому таланту И. И. Сикорского?

Во-первых, появление тяжёлых кораблей значительно продвинуло вперёд дело грузоподъёмности летательных аппаратов, которая в авиации всегда, начиная с первых шагов в деле летания, и по сей день, являлась и продолжает оставаться проблемой номер один. С точки зрения аэродинамики возможность полёта была доказана ещё в конце 19-го столетия моделями самолётов. А вот переход от модельного аэроплана к натуральному решался как раз через проблему грузоподъёмности. Ведь, в сущности, первые самолёты отличались от своих моделей лишь большими размерами и соответственно большей грузоподъёмностью. Одно дело поднять в воздух килограммовую модель и совсем другое стокилограммовый натуральный самолёт. Практическое применение летательного аппарата стало возможным благодаря решению проблемы

---

252 Военный воздушный флот. 1913. № 2. С. 9.

253 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 375.

254 *Шавров В. Б.* Истории конструкций самолётов в СССР. С. 88.

255 *Пышнов В. С.* Из истории летательных аппаратов. С. 68.

грузоподъёмности. Иными словами, самолёт смог поднять сам себя в воздух на основе решения проблемы грузоподъёмности.

Завоевав воздух, то есть, обеспечив устойчивый полёт аппаратов, конструкторы стали усиленно работать в сфере улучшения всех его основных лётных характеристик – высоты, дальности, скорости полёта. Все они в той или иной степени зависели от решения той же проблемы – грузоподъёмности. Чтобы достичь большей скорости, надо поставить на машину более мощный мотор, а это приводит к утяжелению самого аппарата. Чтобы увеличить дальность полёта, надо брать с собой соответствующее количество горючего, что также увеличивает полётный вес самолёта.

Таким образом, борьба конструкторов за высоту, скорость и дальность полёта всегда была связана с решением проблемы уменьшения веса самого аппарата.

Однако есть и другое понятие грузоподъёмности, оно связано с возможностью самолёта перевозить груз. Если человек, создавая самолёт, исходил из того, что он необходим для решения его хозяйственно-технических потребностей, то проблема грузоподъёмности летательного аппарата тяжелее воздуха становилась ещё одной его лётной характеристикой. Какой толк от самолёта, если он не способен перевозить груз. Однако следует иметь в виду, что на этапе становления авиации проблема увеличения подъёма полезного груза не была приоритетной.

Оторвав от земли свои первые летательные аппараты, авиаконструкторы всего мира сразу же стали бороться за скорость полёта и высоту их подъёма. Рекорды высоты, например, не успев народиться, в результате героических усилий того или иного авиаконструктора, тут же падали, сражённые после не менее героических усилий или самого рекордсмена, или его более удачливого соперника.

Журнал «Автомобиль и воздухоплавание» в своём двадцатом номере за 1911 год дал таблицу, отражающую рекорды высоты на старте авиационной эры. Из приведённых данных видно: с 8 мая до конца 1909 года, то есть за семь месяцев, установлено 10 рекордов высоты; в ноябре они обновлялись 4 раза; в 1910 году рекорды обновлялись 11 раз; с 8 мая 1909 года, когда француз Эсно-Пельтри достиг 30 метров, рекордная высота, благодаря усилиям Леганье, поднялась до 3100 метров; за девять месяцев 1911 года она увеличилась ещё на 1152 метра.

Борьба за увеличение подъёма полезного груза началась несколько позже, когда в деле наращивания высоты и скорости полёта были достигнуты значительные успехи. Главной причиной здесь было несовершенство моторов. Их малая мощность, непродолжительность работы, частые поломки не позволяли конструкторам эффективно решать проблему грузоподъёмности. К 1912 году в деле моторостроения обозначились явные

достижения. Это позволило начать борьбу за увеличение подъёма в воздух полезного груза.

Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» отмечал: «Если взглянуть на таблицу мировых рекордов, то станет ясно, что успехи моторостроения до сих пор использовались больше всего в сторону скорости и высоты полёта. Появление на авиационном рынке 80, 100, 140 и 160-десяти сильных моторов ознаменовывается новыми рекордами, прежде всего высоты и скорости полёта, из коих первый выражается в настоящее время цифрой 5850 метров (Перрейон 12 марта в Бюке), а второй – 200 километров (Прево 29 октября 1913), в то время как рекорд грузоподъёмности в 653 килограмма, установленный Соммером в 1911 году (24 марта в Дуси) до сих пор ни кем не побит»[256].

В этот период конструкторы не гнались за высокими показателями в деле грузоподъёмности, так как стремление увеличить возможности подъёма самолётом полезного груза неизбежно ухудшали его аэродинамические качества, требовали увеличения несущих поверхностей, что приводило к повышению сопротивления воздушной среды. Эту особенность подметил и хорошо описал В. С. Пышнов.

«При конструировании самолетов мы всегда сталкиваемся с тем, что всякая конструктивная особенность, будучи выгодной в одном отношении, оказывается невыгодной в другом. Это всеобщий закон для конструкции, но в случае летательных аппаратов, когда приходится тщательно экономить в весах и стремиться к достижению минимальных энергетических затрат, противоречивость различных факторов проявляется особенно остро. Так, желая повысить подъемную силу, мы должны увеличить размах крыльев, но это неизбежно ведет к утяжелению конструкции; развивая органы устойчивости, мы, как правило, или повышаем сопротивление движению или утяжеляем самолет, и так получается всегда. За каждым конструктивным мероприятием следует некоторая «плата» за него, и это всегда нужно учитывать»[257].

Впервые проблему грузоподъёмности самолёта в мировом самолётостроении поставил и классически разрешил русский авиаконструктор И. И. Сикорский. Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» отмечал: «Задача эта решена Игорем Ивановичем Сикорским просто: на аэроплане с соответственно увеличенными поверхностями, фюзеляжем, рулями и шасси, поставлены четыре мотора, каждый со своим пропеллером, то есть тяга увеличилась в четыре раза, причём (по заданию) сопротивление этой тяги не соответствовало сопротивлению (вес, лобовое сопротивление) четырём отдельным аэропланам, а оно несколько меньше, то есть тяга увеличена не пропорционально сопротивлению.

---

256 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 22. С. 6.

257 *Пышнов В. С.* Из истории летательных аппаратов. С. 68.

Разница между увеличенной тягой и увеличенным сопротивлением и есть та выгода, получаемая от большого аппарата, по сравнению с одномоторными, выгода, которая отражается не только на грузоподъёмности, но и на других качествах летательного аппарата. Такова теоретическая сторона дела, доказывающая правильность избранного конструктором пути… Создать грузоподъёмный аэроплан с сохранением практически полезной скорости – представляется таким образом задачей не только своевременной с точки зрения эволюции динамического воздухоплавания, но и благодарной по своей новизне не только в России, но и за границей, и мы гордимся тем, что задача эта решена русским конструктором и русским заводом»[258].

Во-вторых. Появление большого многомоторного корабля в многоликой и многонациональной стае аэропланов, в динамическом, можно сказать, лихорадочном начальном этапе зарождения авиации, кардинально решило проблему безопасности полёта. Не полностью и не окончательно, но кардинально.

Обосновывая идею создания больших воздушных кораблей, И. И. Сикорский исходил, прежде всего, из задачи обеспечения безопасности полёта. Он писал: «Единственное средство, с помощью которого можно обеспечить аэроплану полёт и сделать его независящим от лёгкой неисправности мотора, это следующее. Надо сделать большой аэроплан, поставить на него не один, а несколько моторов и притом добиться того, чтобы можно было свободно летать, если один или даже два мотора испортятся»[259].

Как бы ни был совершенен мотор, всегда существует опасность его остановки по той или иной причине в воздухе. И если это происходит на аппарате с одним мотором, то полёт прерывается, и лётчик вынужден садиться. Чтобы избежать этих вынужденных посадок из-за остановки мотора, надо иметь их на самолёте не один, а несколько. При этом важно, чтобы в то время, когда один остановился, сила другого или других была достаточной для продолжения полёта.

Вначале, когда скорости аэропланов были сравнительно невелики, при остановке одного из моторов его можно было отремонтировать прямо в полёте. Многомоторность самолёта повышала возможность летать ночью, в сильный ветер, в сложных погодных условиях.

Всё это в значительной мере повышало безопасность полёта, увеличивало его полезное время нахождения в воздухе.

Идея создания большого корабля с несколькими моторами усложняла работу пилота в воздухе и, вполне естественно, порождала необходимость

---

258 Аэро- и автомобильная жизнь. 1913. № 22. С. 7.

259 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 120.

разгрузить его обязанности. Это, прежде всего, относилось к делу ухода за моторами в воздухе. Авиаконструктор писал:

«… моторы необходимо расположить таким образом, чтобы к ним можно было свободно подходить, осматривать, даже делать небольшие починки… значит надо, чтобы на аэроплане находился и машинист, который бы делал всю эту работу, проверял бы работающие моторы, в случае нужды мог бы даже сделать мелкие починки, если какой-нибудь из моторов остановится, а аэроплан летел бы в то время на других моторах… Значит мы видим, что для того, чтобы летать надёжно, не боясь очутиться на деревьях или в воде из-за какой-нибудь пустой неисправности двигателя, надо делать аэроплан с несколькими двигателями, а сверх того надо иметь на нём машиниста»[260].

Таким образом, И. И. Сикорскому удалось в значительной степени снизить одну из слабых сторон малых аппаратов – их полную зависимость от мотора.

В-третьих, создание тяжёлых кораблей само собой поставило задачу перехода от пилотирования самолёта лётчиком-одиночкой к его экипажному управлению. Появление на борту корабля специалистов разного профиля сделало работу самого лётчика более узкоспециализированной, а с точки зрения появившейся возможности передать управление машиной другому члену экипажа, и комфортной. Рычаги управления на «Русском Витязе» были двойными и автономными. Если в полёте утомлялся один лётчик, его в управлении самолётом мог подменить другой, то есть появилась, как на морских кораблях, возможность сменяемости за штурвалом. Отдыхающий лётчик получил возможность ходить по кабине и на балконе, отдыхать в мягком кресле, лежать на диване или перекусить. Уже не говоря о наличии на борту туалета.

По этому поводу сам И. И. Сикорский отмечал: «… для надёжного передвижения по воздуху на дальние расстояния надо пользоваться аэропланами с несколькими двигателями и надо, чтобы на аппарате находилось несколько человек, из которых каждый должен исполнять своё определённое дело»[261].

Разграничение функциональных обязанностей повысило эффективность всех производимых на борту самолёта работ, связанных с его управлением. На этой основе сам полёт стал более безопасным.

В-четвертых. Наличие на борту «Русского Витязя» приборов (кренометра, указателей скорости и скольжения), разработанных лично авиаконструктором, дали возможность управлять самолётом не используя земных ориентиров. Это позволило летать не только днём в хорошую погоду, но и ночью, а также в тумане или в облачности. Первый «слепой» полёт

---

260 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 120.

261 Там же. С. 121.

следует отнести к 25 июня, когда «Русский Витязь» возвращался с высочайших смотрин в Красном Селе на Корпусной аэродром. Погода испортилась, моросил дождь, стёкла кабины покрылись непроницаемой водяной плёнкой. Лётчики сажали машину по приборам.

Таким образом, создание первого в мире отечественного многомоторного корабля «Русский Витязь» позволило решить некоторые важнейшие проблемы авиации, а именно: повысить грузоподъёмность и безопасность полёта, на основе экипажности улучшить условия работы лётчика, обеспечить управление самолётом при отсутствии видимости земли.

Всё, что заложил И. И. Сикорский в первый в мире тяжёлый самолёт в 1913 году, пройдя, вполне естественно, этапы усовершенствования, работает и по сей день. Через сто лет! В этом гениальность авиаконструктора.

Не слишком долгой оказалась жизнь «Русского Витязя». Но вот, что примечательно. По словам самого авиаконструктора, полёты «Русского Витязя» продолжались всё лето, и за весь этот период не произошло ни одной поломки. И вот этот нелепый случай.

Жаль было И. И. Сикорскому расставаться со своим детищем, но Мавр своё дело сделал: воплотившись из мечты в плоть, он доказал, что большой самолёт имеет право на жизнь. Вырастая из пелёнок и становясь на шасси, он дал конструктору И. И. Сикорскому богатейший творческий опыт. Поднявшись в небо и осуществив целую серию успешных полётов, он позволил лётчику И. И. Сикорскому максимально понять, что и как следует сделать, чтобы улучшить его аэродинамические качества.

«Русский Витязь» ушёл в историю, напоминая нам, что на этой земле он был первым. Первым поднялся в небо над ней, очаровывая своими богатырскими размерами и уверенными полётами тысячи петербуржцев. Напоминая нам, что он стал родоначальником целой стаи ему подобных воздушных кораблей, навеки прославивших своего создателя и сослуживших великую пользу земле русской, породившей их.

6. «Илья Муромец»

Работы над новым кораблём начались сразу же после гибели «Русского Витязя». Это было не повторение прежнего и даже не просто копирование. Новый самолёт стал, как выразился В. Б. Шавров, прямым развитием «Русского Витязя», его усовершенствованием.

И вновь потекли дни и ночи с невероятно ограниченным отдыхом. Это был каторжный и вместе с тем вдохновенный труд. Работа над новым самолётом основывалась на устойчивой уверенности в благополучном исходе задуманного. А она, в свою очередь, основывалась на громадном

опыте, накопленном при строительстве «Гранда». Теперь уже перед конструкторским коллективом не висел, как дамоклов меч, вопрос: полетит, или не полетит? В этом уже сомнений не было. Всё было подчинено одной мысли: новый самолёт должен быть во всех отношениях совершенней прежнего.

Что принципиально пришлось менять в конструкции прежнего аэроплана? Прежде всего, фюзеляж и кабину. Фюзеляж предшественника был слишком удлинён, тонок и недостаточно жёсткий, а кабина значительно выдавалась из него и имела далеко не лучшую аэродинамическую форму. В новом самолёте длину фюзеляжа уменьшили, четырёхгранное сечение увеличили до высоты человеческого роста, а его передняя часть стала кабиной. Передний балкон, который назывался ещё и палубой, убрали. Изменилось остекление кабины, что обеспечило лучший обзор передней и боковых сфер. Над центропланом разместили два бензобака, сзади них сделали балкон, обнесли его поручнями. Попасть на него можно было через люк с помощью лесенки, а подняться в самолёт – через сдвижную дверь с подножкой. Сократили количество стоек, растяжек, колёс и лыж шасси.

Однако главное изменение коснулось крыльев. Если на «Русском Витязе» их размах составлял 27 метров, что само по себе было значительным шагом вперёд, то на новом самолёте он достиг 34 метров. Первым конструктором, который осознал выгоду большого размаха крыльев, считал В. С. Пышнов, стал И. И. Сикорский. Мы уже обращались к мнению учёного по этому поводу. Вот ещё одна его мысль.

«Некоторые зарубежные конструкторы того времени – П. Шмидт, Р. Кодрон, Л. Бреге – доводили размах крыльев до 17 – 17,5 метров, но это несравнимо с размахом крыльев самолёта И. И. Сикорского. Автор не помнит, чтобы в каких-либо теоретических работах того времени рекомендовалось столь значительное увеличение размаха… Если самолёт «Русский Витязь» был довольно несуразен, а фюзеляж его тонок, длинен и недостаточно жёсткий, то все его недостатки были устранены в конструкции «Ильи Муромца»… Это уже была не «этажерка» и не «стрекоза», как именовались некоторые самолёты того времени, а действительно воздушный корабль, поднимающий 1,5 – 2 тонны груза и способный к длительным полётам»[262].

Параметры нового самолёта были тщательно продуманы, его конструкция стала технически более совершенной. Что же осталось прежним, не подверглось значительной переделке? Без существенных изменений осталась общая схема «Русского Витязя», коробка крыльев, количество и мощность моторов, их расположение на крыльях, а также

---

[262] *Пышнов В. С.* Из истории летательных аппаратов. С. 62.

размещение приборов. Более подробно конструкция нового самолёта описана П. Д. Дузем[263] и В. Б. Шавровым[264].

Дополнительные сведения об устройстве нового авиационного богатыря поместил журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» в номере 5 за 1914 год. «Наглядно величину «Ильи Муромца» и обыкновенного «Фармана» последнего типа, можно определить следующим: размер крыльев в три раза больше, чем у «Фармана». Поверхность крыльев в пять раз больше, чем у «Фармана». Корпус аэроплана имеет коробчатую форму с поперечным сечением в виде прямоугольника. Внутри корпуса в головной части располагаются каюты в следующем порядке: пилотская, пассажирская, командирская и уборная. Все они занимают площадь около 3,5 квадратных саженей при длине вдоль корпуса 4 сажени.

Каюты с двух сторон имеют большие окна, в полу также имеется окно для фотографирования и обзора земли. Кроме того, все каюты освещаются электричеством и отапливаются отработанными газами моторов. Для лучшего обзора местности сделаны выходы на крышу кают, для посадки пассажиров в задней каюте сделан спусковой трап.

Четыре стосильных «Аргуса» расположены с каждой стороны корпуса впереди крыльев по два, пятый стосиловой мотор проектируется поставить на фюзеляж. Вес всего «Ильи Муромца» 215 пудов. При мощности в 400 лошадиных сил «Илья Муромец» поднимал груза 64 пуда и 24 пуда бензина и масла. Такой грузности нельзя не упомянуть при устойчивости самого аппарата, во-первых, механик может подойти во время полёта к любому мотору в случае остановки и, во-вторых, механик может свободно ходить внутри всего корпуса, даже к самому хвосту, где вполне возможно в полёте осмотреть рули управления и тросы и, в крайнем случае, исправить повреждения».

Но, бесспорно, об устройстве «Ильи Муромца» никто не мог рассказать лучше самого авиаконструктора. «Новый корабль, названный «Илья Муромец», был окончен в январе 1914 года. Он был еще больше, чем «Русский Витязь». Его крылья имели в размахе около 15 саженей (около 31 метра), поверхность их была свыше 300 кв. аршин (свыше 150 кв. м). Корабль с грузом весил около 300 пудов. Он приводился в движение, как и «Русский Витязь», 4-мя моторами системы «Аргус» по 100 лошадиных сил каждый. В большом корпусе этого аппарата было расположено несколько удобных и просторных кают. В передней части была комната рулевого (пилота), далее была гостиная, затем небольшой коридор и спальня.

Из коридора открывалась также дверь в уборную. Во всех каютах имелись окна, через которые можно было смотреть во время полета. Потолок в каютах был настолько высок, что можно было стоять не нагибаясь.

---

263 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. М., 1986. С. 16, 17.

264 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 193 – 196.

В них было тепло, т. к. было устроено отопление. Для этой цели часть горячих отработавших газов из моторов была пропущена через трубу, проходившую внизу возле стенки вдоль кают. Горячая труба достаточно нагревала помещения. На всякий случай на корабле были сделаны два наружных балкона, на которые можно было выходить во время полета. Один из них был расположен на корпусе над тем местом, где был коридор и уборная. На этот балкон можно было подниматься по лестнице из коридора.

Кроме того, имелась еще передняя площадка, укрепленная впереди на лыжах аппарата. На нее можно было выходить в полете через люк, расположенный в полу каюты пилота. Воздушный корабль освещался электричеством. Ток получался от небольшой динамо-машины, которая была прикреплена снаружи к корпусу аэроплана. На ось динамо-машины был надет небольшой воздушный винт – около ½ аршина в диаметре. Винт этот служил двигателем, как крылья ветряной мельницы. Во время полета получался такой сильный ветер, что такого маленького винта было достаточно, чтобы динамо-машина вертелась быстро и освещала достаточно ярко все каюты»[265].

Основные узлы самолёта создавались на авиационном заводе и в готовом виде перевозились на аэродром, сборка производилась в ангаре. Конструкторы, инженеры, рабочие трудились быстро и слаженно. Об этом говорит удивительно короткое время, затраченное на его постройку – не более двух месяцев, а может быть и меньше. В. Б. Шавров считает, что новый большой самолёт И. И. Сикорского был закончен постройкой в октябре. А если учесть, что «Русский Витязь» вышел из строя 11 сентября, то, действительно, можно предположить, что на создание его прототипа ушло менее двух месяцев. Нарекли его именем одного из главных героев русских былин, воплощающего народный идеал воина – «Ильёй Муромцем».

19 ноября военный министр В. А. Сухомлинов прибыл на аэродром 1-й авиационной роты, где состоялся показ авиационной техники. После обхода ангаров он отправился осматривать готовый новый самолёт И. И. Сикорского. «Илья Муромец» произвёл на министра и его свиту огромное впечатление и, вполне естественно, породил замысел использовать его в военных целях. Вот как это посещение описал журнал «Воздухоплаватель».

«Прибыв в 11,5 утра, обошёл вдоль линии выстроенных аэропланов, здороваясь с офицерами и нижними чинами роты. Его встретили: начальник штаба войск гвардии и Петербургского военного округа генерал-майор Гулевич, генерал-квартирмейстер штаба округа генерал-майор Эрдели, командир 1-й авиационной роты подполковник Ю. Н. Герман и др. После обхода ангаров роты Сухомлинов отправился осматривать новый аппарат Сикорского «Илья Муромец», являющийся усовершенствованием «Русского

---

[265] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 127, 128.

Витязя». В это время все аэропланы были в воздухе. «Ньюпоры», «Фарманы» и «Райты» щеголяли своими виражами, кренами и планирующими спусками. После завтрака в офицерском собрании роты военный министр в 1 час пополудни отбыл с аэродрома»[266].

О начале испытательных полётов сведения противоречивы. В. Б. Шавров считает, что первые заводские пробы, во время которых производились опыты со средними крыльями, завершились неудачно. П. Д. Дузь этот факт усиливает. В изданной в 1986 году книге он писал о том, что из-за дополнительного крыла, установленного за основными крыльями, центровка оказалась смещённой, самолёт на высоте 50 метров стал задирать нос, потерял скорость, скользнул на левое крыло и рухнул на землю. Левая плоскость оказалась разрушенной, но лётчик не пострадал[267].

Небезынтересно то, что в книге, переизданной в 1995 году, об этой аварии «Ильи Муромца» не упоминается. Но зачем? Ответ очевиден: для лакировки. Но нуждается ли в этом сам конструктор, его самолёт и сама история авиационного дела в России?

В начале декабря И. И. Сикорский произвёл первые пробные пробежки самолёта. В связи с тем, что шасси пока не во что было обуть (не поступили ещё колёса), они производились на лыжах. Убедившись, что машина хорошо реагирует на действия рулей, конструктор принял решение поднять самолёт в воздух. Это произошло 10 декабря 1913 года. Управлял самолётом сам Игорь Иванович. На борту с ним находился только механик В. С. Панасюк. Пролетели они по прямой в пределах лётного поля всего несколько минут. Однако и этого было достаточно, чтобы понять, какие требуются немедленные доработки. Они были произведены тут же.

Таким образом, 10 декабря 1913 года – особая дата в истории русской авиации. В этот день четырёхмоторный тяжёлый самолёт «Илья Муромец» (заводской номер 107) совершил первый полёт в небе над Корпусным аэродромом Петербурга. Поднял его в небо сам авиаконструктор И. И. Сикорский.

И действительно, к концу 1913 года авиационное дело в России уже крепко стояло на ногах. Более того, отечественная авиапромышленность перестала идти в фарватере европейского авиастроения и пошла по собственному пути. Зависимость от Запада, особенно от Франции, ослабла. И в этом тоже прежде всего заслуга И. И. Сикорского.

Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» отметил успехи РБВЗ и коллектива его авиационного отделения: «За минувший 1913 год русская авиапромышленность вполне окрепла и теперь у нас несколько превосходно оборудованных аэропланостроительных заводов. К числу таких надо отнести «РБВЗ», который имеет в числе своих работников такие силы, как

---

266 Воздухоплаватель. 1913. № 11. С. 803.

267 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 17.

И. И. Сикорского, Г. А. Янковского, Г. В. Алехновича, лейтенанта Пиотровского»[268].

11 декабря И. И. Сикорский совершил полёт с тремя пассажирами на борту, а на следующий день, продолжая доработки самолёта и летая по прямой, он поднимался в воздух 10 раз. Разбег аппарата при взлёте не превышал ста метров. Последние два полёта «Илья Муромец» совершил с десятью пассажирами. Общий вес груза достиг 1100 кг. С ним аэроплан каждый раз пролетал на высоте ста метров около трёх вёрст. При этом скорость самолёта доходила до 95 км/час. Этими полётами И. И. Сикорский установил новый мировой рекорд грузоподъёмности. Предыдущий принадлежал французу Соммеру, пролетевшему с грузом в 653 кг около восьмисот метров.

13 декабря И. И. Сикорский совершил четыре продолжительных полёта с шестью пассажирами. В этот же день с ним удалось побеседовать корреспонденту «Вечернего времени». Конструктор сообщил: «Конечно испытание моего «Ильи Муромца» будет всесторонним: высота, продолжительность, грузоподъёмность и так далее, всё это будет тщательно исследовано при различном состоянии погоды. И тогда конечно я успокоюсь. Пока что скажу, что «Илья Муромец» оправдывает все мои самые смелые ожидания. Работа и мощность, подвижность и высота меня вполне удовлетворяет.

Окончательные опыты, которые, по-видимому, дадут прекрасные результаты, и тогда для меня станет ясным тип воздушного гиганта. Этот тип «Илья Муромец». Тогда смело мы будем заниматься постройкой аэропланов в стиле «Ильюши». Сообщить принцип его я, конечно, не могу по вполне понятным соображениям. А теперь скажу только вам мой девиз. Он – работа и работа. А там, что Бог даст»[269].

Завершился 1913 год. Для отечественной авиации он оказался удачным. И следует прямо сказать, что это было связано с достижениями в этой сфере, прежде всего конструктора и лётчика И. И. Сикорского. Корреспондент Н. Д. Анощенко отмечал: «Из всего вышеизложенного ясно видно, что за минувший год русская авиация быстро шагнула вперёд. Если мы ещё вспомним и то обстоятельство, что 1913 год явился годом создания «Русского Витязя» и «Ильи Муромца», этих воздушных дредноутов Сикорского, которые прославили имя конструктора на весь мир, то должны будем сказать, что прошедший 1913 год был годом расцвета отечественной авиации»[270].

Хвалили И. И. Сикорского и на его родине, в Киеве. Журнал «Автомобильная жизнь и авиация» в мартовском номере за 1914 год

---

268 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 1. С. 13.

269 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 1. С. 20.

270 Там же. № 2. С. 16.

отмечал влияние его творения на работы более молодых самолётостроителей. «1913 год отметился в Киеве появлением большого числа оригинальных конструкций аэропланов, выполненных всецело в местных авиационных мастерских. Благодаря этим работам наш город занял в 1913 году первое место в России по количеству построенных и летающих русских самобытных аэропланов. Такая победа не является, однако, случайностью и вполне объясняется громадным опытом, приобретённым киевлянами в течение непрерывного пятилетнего конструирования летательных аппаратов.

Естественно, что результаты опытов первых конструкторов оказывали своё влияние и на работы последующих. Наиболее глубокий след оставили в Киеве работы известного русского конструктора и авиатора И. И. Сикорского».

В другой статье, рассказывая о Куреневском аэродроме, этот же номер журнала отмечал: «Первые строители аэропланов явились в то же время и одними из первых вообще в России, а потому с гордостью можем указать, что на Куреневском аэродроме родилась и окрепла русская самобытная авиация, наиболее выдающимся представителем которой является киевлянин И. И. Сикорский… Они мужественно переносили невзгоды зари русской авиации, закалились в этой борьбе и выдвинули такой талант, как Сикорский, работами которого теперь удивляется весь мир»[271].

Только на основе этой подборки мнений из журнальных статей можно сделать однозначный вывод: 1913 год в авиационной жизни России стал годом И. И. Сикорского. Талантом авиаконструктора при помощи его верных друзей и М. И. Шидловского было построено несколько малых аппаратов и два многомоторных самолёта. Ни до этого, ни после подобного успеха в его авиаконструкторской деятельности не было.

Испытания, проведённые в декабре 1913 года, прошли благополучно. Можно было переходить к настоящему первому полёту. Но в Петербурге, по свидетельству самого Игоря Ивановича, вопреки всем законам природы, в январе началась оттепель, снег стаял, а «Илья Муромец» на лыжах. Потянулись дни ожидания морозов и снега. Но зима отступив, возвращаться не спешила. М. В. Шидловский, всегда проявлявший нетерпение перед серьёзными испытаниями аэропланов, спросил у И. И. Сикорского, есть ли возможность сделать разбег на лыжах. Конструктор объяснил, что самолёт может застрять в какой-либо луже и вытащить его будет и трудно и дорого. Не услышав твёрдого «нет», М. В. Шидловский решил, что испытания откладывать не стоит.

Чтобы вывести самолёт из ангара на лётное поле рабочие сделали из ещё оставшегося в канавах снега две дорожки под лыжи. Так «Илья Муромец» оказался на старте. Когда моторы набрали полную силу,

---

[271] Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 3. С. 15, 17.

державшие его люди по данному из каюты знаку отпустили аппарат. О том, как тяжёлый самолёт взлетал и садился на лыжах без снега, рассказал сам Игорь Иванович.

«Управление кораблем во время этого опыта было очень интересным. Сидя за рулем, можно было ясно чувствовать, как корабль резко двинулся вперед и взял некоторый разгон еще на снежной дорожке. Быстро пройдя ее, тяжелый корабль оказался на мокром размякшем поле. Тут сразу почувствовалось, что корабль движется много труднее. Однако корабль не остановился. Попадая иногда на более скользкие места, корабль разгонялся все более и более. Когда 300-пудовая машина, двигавшаяся уже довольно быстро, попадала в огромные лужи, целые тучи воды разбрызгивались во все стороны и поднимались на большую высоту.

Скорость корабля возрастала. Толчки делались слабее и, наконец, прекратились совсем. «Илья Муромец» поднялся на воздух. Этот испытательный полет прошел вполне хорошо. Корабль описал несколько кругов по воздуху над аэродромом на небольшой высоте, идя со скоростью 90 верст в час. Он отлично слушался рулей. Можно было держать штурвал двумя пальцами. Слегка отодвигая его от себя, примерно на один дюйм, можно было заставить аппарат заметно приближаться к земле. Притянув к себе двумя пальцами рулевое колесо на 1 – 2 дюйма, можно было заставить 300-пудовую машину в несколько секунд взлететь кверху на 20 – 30 саженей. Повороты также происходили очень легко и свободно…

Этот первый настоящий полет «Ильи Муромца» был произведен на небольшой высоте — саженей 50. Корабль пролетал вдоль всего поля, поворачивал и летел обратно. Интересно было следить из окон кают, как знакомые постройки быстро проносились мимо во время поворотов, а затем так же быстро скользила полоса поля. Во время спуска на землю двигатели на этот раз не были остановлены. Они лишь были переведены на малый ход. Когда корабль коснулся земли своими лыжами, моторы немедля были переведены почти на полный ход, чтобы не дать кораблю остановиться. Благодаря этому корабль, опустившись на землю, продолжал быстро скользить на своих лыжах по траве. Когда оставалось шагов 200 до ангара, моторы были остановлены. С разгона корабль прокатился еще около сотни шагов и потом остановился»[272].

Ещё несколько раз приходилось И. И. Сикорскому поднимать «Илью Муромца» на лыжах без снега по мокрому полю.

Через три дня «Илья Муромец», совершив короткий разбег, вновь поднял своё могучее тело в небо. На борту шесть пассажиров, высота 500 метров. Описав на ней несколько кругов над аэродромом, лётчик взял курс на Петербург, дошёл до Новодевичьего монастыря, развернулся и полетел обратно. На пути к аэродрому он совершил несколько планирующих

---

[272] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 130, 131.

спусков, после каждого из которых вновь набирал высоту 500 метров. Завершилась 43-минутная воздушная прогулка красивым планирующим спуском на Корпусной аэродром.

День 30 января выдался туманным. И. И. Сикорский решил опробовать «Илью Муромца» в сложных метеоусловиях. Во время полёта лётчик снимал руки со штурвала и следил за поведением самолёта. Аппарат устойчиво шёл вперёд. Через 15 минут Игорь Иванович повёл его на посадку.

В процессе январских полётов «Илья Муромец» окончательно стал на крыло, продолжив серию мировых рекордов.

В первых числах февраля, после незначительных конструктивных изменений и профилактики, И. И. Сикорский решил основательно испытать в полёте своё дитя. 11 февраля, взяв на борт лётчиков Г. В. Алехновича, Г. В. Янковского и механика В. С. Панасюка, он повёл машину на взлёт. Она легко оторвалась от земли и управляемая рукой хозяина, пошла прямым курсом на Пулково. Описав над ним круг, лётчик решил пройти над аэроклубовским аэродромом.

Долетев до Невы, повернул и пошёл вдоль Каменноостровского, вышел к Новой деревне, довернул влево, и, очутившись над Комендантским аэродромом, сбросил с борта самолёта упакованную в трубку с национальным флагом приветственную телеграмму, адресованную аэроклубу. «Илья Муромец» пролетел над заводом, давшим ему жизнь, а затем взял курс на родной аэродром, на котором благополучно приземлился через 1 час 10 минут.

12 февраля, совершив два полёта, И. И. Сикорский установил сразу два мировых рекорда. Самолётом управляли морской лётчик Г. В. Павлов и военный лётчик Г. В. Янковский. Игорь Иванович наблюдал за их работой и поведением машины. В один из моментов, когда он вышел на передний балкон, а самолёт пролетал над аэродромом, его сфотографировал лётчик А. Е. Раевский.

Во второй полёт конструктор взял на борт 14 человек. Это были военные лётчики и служащие РБВЗ. Легко поднявшись в воздух, «Илья Муромец», управляемый И. И. Сикорским, совершил три круга. Убедившись, что самолёт чувствует себя уверенно, лётчик произвёл посадку, взял на борт ещё двух человек, вновь пошёл на взлёт. Долетев до Пулково, на высоте 200 метров «Илья Муромец» вернулся, и через 17 минут приземлился на своём аэродроме.

Журнал «Воздухоплаватель» подвёл итог этого полёта. «Наш талантливый лётчик-конструктор И И. Сикорский поставил 12 февраля на своём «Илье Муромце» два новых мировых рекорда – на число пассажиров и на грузоподъёмность. В этот день он совершил два полёта. Первый полёт 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 Пулково и обратно.

Весь полёт продолжался сорок минут. За рулями сидели вновь обученные управлению «Ильёй Муромцем» морской лётчик и лётчик Янковский. Во время этого полёта И. И. Сикорский выходил на передний балкон корабля, а лётчик Раевский как раз снял его снизу с аэродрома.

Ко второму полёту И. И. Сикорский подготовился не сразу. Он хотел взять на корабль только четырнадцать человек, и действительно, взявши столько народу и первого в мире четвероногого пассажира – собаку Шкалика, поднялся на пробу на воздух. Три небольших круга над аэродромом убедили его, что аппарат идёт более чем легко. Тогда И. И. Сикорский спустился после шестиминутного пребывания в воздухе, забрал к себе ещё двух оставшихся внизу и с 16 взрослыми людьми вторично поднялся на воздух.

«Илья Муромец» летел над аэродромом и Пулковом 17 минут и благополучно спустился с высоты 200 метров. Пассажиры – человек десять военных лётчиков, пилоты и служащие Русско-Балтийского завода – были в восторге. Два комиссара аэроклуба запротоколировали этот полёт для отправки в бюро Международной воздухоплавательной федерации в Париж. Такого числа пассажиров никто из мировых лётчиков ещё 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, причём летел по прямой линии. Вообще, при всех предыдущих попытках иностранных авиаторов взять на аппарат более шести человек, аппарат мог держаться в воздухе не более нескольких секунд и совершенно не мог сделать виража. Общий вес взятого «Ильёй Муромцем» груза составил 77 пудов 38 фунтов»[273].

Да, впервые в российской авиации, а возможно и в мировой, в воздух поднялся четвероногий пассажир – пёс с редким именем Шкалик. В. И. Лавренец дал пояснение по этому историческому факту. «Дело в том, что механики и мотористы всегда были не прочь пропустить после тяжёлой работы немного спиртного – шкалик. Поэтому милая собачка это слово слышала довольно часто и стала на него откликаться. Шкалик – прародитель современной стопки, которая, как каждый знает в нашей «непьющей» стране, вдвое меньше стакана. Так что размеры собаки были невелики и её вес мало повлиял на величину полезного груза, который составил 1,29 тонны»[274].

А череда февральских полётов «Ильи Муромца» была продолжена. 13 февраля лётчики поднимали самолёт дважды. И в первом и втором случаях И. И. Сикорский брал на борт по семь пассажиров. В первом полёте

---

273 Воздухоплаватель. 1914. № 3. С. 239.

274 *Лавренец В. И.* Лётчики России. С. 76.

корабль взял высоту 1000 метров, пролетел на ней над Царским Селом, Красным и Гатчиной. Был полдень, за полётом тяжёлого самолёта наблюдали сотни людей. Через два часа «Муромец» благополучно сел. После приёма пищи и осмотра корабль вновь порулил на старт. Побывав над взморьем, через 30 минут он вернулся на аэродром.

14 февраля с утра дул сильный ветер, его порывы доходили до 12 метров в секунду. За штурвал самолёта сел И. И. Сикорский. В качестве пассажиров в воздух поднялись восемь человек. Долетели до Пулково, затем на высоте 400 метров прошли над Петербургом. На полёт над городом из-за риска остановки мотора лётчики малых аппаратов не решались. Практически над российской столицей осмеливался летать на своих больших самолётах, – и на «Русском Витязе» и на «Илье Муромце», – только И. И. Сикорский. Четыре мотора самолёта давали ему уверенность в благополучном завершении таких полётов. Для петербуржцев эти полёты стали настоящей сенсацией. При виде парящего в небе гиганта движение на улицах города замирало. Игорь Иванович писал:

«Величественное и красивое зрелище представлял громадный город с оживленным движением на улицах. Можно было видеть на улицах не только вагоны трамвая, автомобили и лошадей, но даже отдельных людей. Воздушный корабль, привлекавший внимание сильным шумом своих двигателей, должен был быть отлично виден при таких условиях. И действительно, стоя на верхнем мостике корабля и любуясь знакомым видом раскинувшегося внизу города, можно было легко обнаружить, что воздушный корабль привлекает внимание. Когда «Илья Муромец» пролетал над какой-нибудь улицей или площадью, видно было, как почти все или даже все движение на ней замирало. Люди, трамваи, автомобили – все останавливалось и продолжало стоять некоторое время, пока пролетал корабль»[275].

15 февраля летали при ещё более сильном ветре, его скорость доходила до 14 метров в секунду. Семеро пассажиров вновь прокатились до взморья. Как раз в это время здесь проходили автомобильные соревнования. С борта самолёта гонщикам ушло приветствие от членов экипажа и пассажиров. Поднявшись на большую высоту, И. И. Сикорский повёл корабль к Царскому Селу, откуда вернулись домой. Полёт продолжался 40 минут.

18 февраля конструктор решил проверить поведение самолёта при остановке всех моторов. Свидетелями этого уникального эксперимента стали восемь пассажиров. На высоте приблизительно пятисот метров лётчик обесточил все четыре мотора и начал терять высоту. На планировании сделал небольшой вираж. «Илья Муромец» вёл себя уверенно и устойчиво. Один из пассажиров И. Михайлов описал свои впечатления. Их на своих

---

275 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 134.

страницах напечатал «Русский инвалид», а затем перепечатал журнал «Аэро- и автомобильная жизнь». В этой зарисовке есть интересные детали.

«Четыре мотора, к сожалению пока старые, с «Русского Витязя» загрохотали по очереди. Всё отработано, подтянуто. Садимся. Удобный трап ведёт во внутрь. Восемь человек пассажиров, целый экипаж и прислуга при орудии. Контакт и аппарат побежал по земле. Отделение от земли совершенно незаметно. Какая плавность и какое спокойствие, несмотря на сильный, метров 10 – 12, а главное, порывистый ветер. Говорят, нас качало, но нам это было малозаметно.

Моторов четыре и, как показал опыт, остановка одного мотора не влияет на устойчивость аппарата, а, во-вторых, в случае какой-либо неисправности, механик спокойно направляется к мотору и налаживает его вновь. Вообще передвижение внутри «Ильи Муромца» совершенно беспрепятственно и безопасно. Замечательна, между прочим, психология людей. В одном месте пассажирской каюты сделан в полу люк для вертикального наблюдения, загороженный прочной металлической решёткой и зашитый толстым стеклом. Все это покрывается тонким металлическим листом. Тогда все ходят по этому месту спокойно, но как только лист снят, обязательно люк все обходят, хотя все понимают, что не лист, а именно стекло и решётка вполне безопасны…

«Илья Муромец» явился улучшенным типом по сравнению с «Русским Витязем». В следующий корабль будут введены кое-какие улучшения. Понятно, что только постоянной постройкой новых и новых кораблей могут достигаться всё более и более усовершенствованные типы. Но новые корабли можно строить, если есть на них спрос. А есть ли потребитель?»[276]

Следует иметь в виду, что полёты на «Илье Муромце» совершались параллельно с полётами на малых аппаратах авиаконструктора. Так, 8 марта на Корпусной аэродром прибыла большая свита офицеров из Главного военно-технического управления Генерального штаба и воздухоплавательной части во главе с генерал-лейтенантом бароном фон-дер Е. Э. Роппом. В этот день здесь проводились испытания самолётов различных систем, в том числе моноплана и биплана И. И. Сикорского. На С-2 летал Г. В. Янковский, а на С-10 он же и Г. И. Лавров. Полёты проходили при небольшом тумане. После завершения испытаний свита внимательнейшим образом осмотрела дредноут «Илья Муромец».

А 16 марта Г. В. Алехнович на биплане И. И. Сикорского пошёл на штурм всероссийского рекорда продолжительности полёта. Лётчик взлетел в 11 часов утра с Корпусного аэродрома и взял курс на Пулково, где развернулся и возвратился к месту вылета. Лётчик летал до полной выработки горючего. За 4 часа и 55 минут и 12 секунд он совершил 24 рейда

---

[276] Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 5. С. 20.

до Пулково и обратно, покрыв расстояние в 500 вёрст. Прежнее достижение авиатора В. Я. Михайлова было улучшено на три минуты.

24 марта проводилось открытие авиационного сезона на Корпусном аэродроме. Готовясь к нему, накануне, И. И. Сикорский совершил на «Илье Муромце» полёт с десятью пассажирами. Он поднял машину на высоту 1650 метров. Через час 10 минут после взлёта благополучно сел на своём аэродроме.

Праздник по случаю открытия авиационного сезона начался в 11 часов. Петербург был затянут пеленой густого тумана, а в районе аэродрома, словно другой мир – полный штиль и безоблачное небо. На передней линии ангаров выстроилось 24 аэроплана. Около каждого из них стояли офицер-лётчик и солдат-механик. На правом фланге самолётного строя расположились офицеры авиационной роты во главе со своим командиром подполковником Ю. Н. Германом. Оркестр гремел военными маршами. Около 11 часов приехали гости – румынский наследный принц с супругой и сыном. Их сопровождал со свитой и чинами румынского посольства Главнокомандующий войсками Петербургского военного округа генерал Н. Н. Гулевич. Командир роты отдал рапорт, оркестр исполнил румынский гимн. После этого вся свита приступила к осмотру аэропланов. Он завершился записью отзыва в почётной книге.

Затем начались полёты. Загудели моторы всех 24 аэропланов, неимоверный гул повис над Корпусным аэродромом. Выруливая один за другим, в воздух поднимались все участники праздника. Через 10 минут все они, словно пчёлы, роились в голубом просторе, вили спирали, набирали высоту, производили планирующие и крутые спуски. Восторгам присутствующих не было предела. 30 минут продолжалось это авиационное шоу, сопровождаемое криками восторгов и рукоплесканиями. После этого вся группа гостей направилась на другой конец аэродрома, где в гордом одиночестве стоял исполин «Илья Муромец», и приступила к осмотру русской диковинки. Далее слово журналу «Аэро- и автомобильная жизнь».

«После осмотра «Ильи Муромца» Сикорский предложил гостям посмотреть воздушный дредноут в полёте. Поочерёдно были пущены все моторы воздушного корабля, и «Илья Муромец», имея на борту 8 человек, быстро взлетел вверх. Достигши 300 метров высоты, он взял направление вдоль полотна Балтийской железной дороги, и затем, описав два круга до станции Дачная, вокруг Чесменской богадельни и Путиловской вышки, повернул обратно. Пролетев над эллингом, «Илья Муромец» стал планировать и плавно опустился на место взлёта. Полёт продолжался около 12 минут»[277].

---

[277] Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 7. С. 21.

В этом же номере журнал сообщил о том, что в ближайшее время «Илья Муромец» будет разобран и отправлен в Либаву, где начнёт испытания на воде. Этого требовало морское ведомство.

26 марта в жизни авиаконструктора И. И. Сикорского произошло важное событие. В этот день состоялось общее собрание членов Всероссийского аэроклуба, на котором единодушно его почётными членами были избраны министр финансов И. Л. Барк (вполне понятно по каким причинам. – *Автор.*), а также председатель правления РБВЗ М. В. Шидловский и авиаконструктор И. И. Сикорский. Так был отмечен их вклад в дело развития отечественного самолётостроения и создания первых в мире многомоторных самолётов.

Буквально на следующий день произошло ещё одно важное событие. На борт «Ильи Муромца» поднялись члены Государственной думы В. А. Маклаков и М. В. Челноков, а также начальник Главного морского штаба адмирал А. И. Русин, и ещё несколько генералов. Высокие пассажиры летали над пригородами Петербурга. Управлял кораблём И. И. Сикорский.

В своём восьмом номере журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» вновь сообщил читателям, что в настоящее время «Илья Муромец» разбирается для отправки в военный либавский порт для испытаний над водой, и что они будут произведены лично И. И. Сикорским. Журнал также сообщил, что общее количество полётных часов «Ильи Муромца» над Петербургом в последние два месяца составило 23 часа[278].

Прошло более года активной работы Игоря Ивановича и его коллектива в деле строительства и испытаний больших самолётов. Его достижения в этой сфере составили целое направление в отечественной авиации. В связи с этим оно не могло не стать предметом обсуждения на очередном третьем Всероссийском съезде воздухоплавания.

Он работал в Москве с 8 по 13 апреля в помещении Института инженеров путей сообщения. На нём присутствовали представители 32 правительственных и общественных организаций и порядка 200 различных деятелей российского воздухоплавания. Открыл съезд вступительной речью председатель организационного комитета полковник В. Ф. Найдёнов.

Делегатов приветствовали председатель ИВАК И. В. Стенбок-Фермор, генерал А. М. Кованько, ректор института С. Д. Корейша, профессор К. П. Боклевский. Съезд избрал почётного председателя, им стал великий князь Александр Михайлович Романов. Среди делегатов были И. И. Сикорский, Г. В. Алехнович, Г. В. Янковский, Н. Н. Яцук, Г. В. Пиотровский, Х. В. Пруссис.

Подробный отчёт о работе съезда и текстами докладов познакомил журнал «Аэро-и автомобильная жизнь» в шестом номере за 1914 год. Дадим короткие выдержки из журнала.

---

[278] Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 8. С. 19.

«Председатель съезда профессор московского университета Н. Е. Жуковский выступил с докладом «О современной теории и практике воздухоплавания». Проблемы тяжёлой авиации нашли отражение в ряде сообщений на заседании секций. В частности, тема выступления В. Ф. Найдёнова была посвящена будущему тяжёлых аэропланов. Докладчик подчеркнул, что в строительстве больших аппаратов как в Германии, Франции, Англии, так и в России, сделаны только первые шаги, они с уверенностью говорят о том, что будущее авиации принадлежит им. Далее докладчик обосновал преимущества больших аппаратов перед малыми.

Он говорил: «Большие аппараты обладают большой грузоподъёмностью, они могут взять большее количество бензина или же больше пассажиров. Второе большое преимущество больших аппаратов – сменяемость обслуживающего персонала в полёте. Эти аппараты имеют большую пользу, притом совершенно изолированы от внешнего потока воздуха. Лётчик может вполне отдохнуть в таких полётах. На этих аппаратах смена пилотов в полёте производится так же, как смена рулевого на пароходе. Наличность нескольких человек на аэроплане позволяет им следить за мотором, ориентироваться в воздухе и т. п., работа пилота значительно облегчается этим. На борт аэроплана можно брать астрономические приборы, поэтому такие аппараты могут продолжать свой полёт и ночью. Уже в настоящее время грузоподъёмность больших аппаратов достигает 3000 кг»[279].

Завершил своё выступление полковник В. Ф. Найдёнов с уверенностью в том, что большие аппараты, без всякого сомнения, найдут своё применение и в военном деле. Он также проинформировал делегатов съезда о том, что в настоящее время военное ведомство заказало несколько больших аппаратов для нужд российской армии.

Интересный доклад сделал в секции военно-морского воздухоплавания член Военного совета генерал от кавалерии барон А. В. Каульбарс. Он говорил о необходимости наличия в армии различного типа аппаратов. Он также обосновывал необходимость строительства больших аппаратов для нужд армии.

«Стратегические и тактические задачи в авиации далеко не исчерпываются одними разведками… Современные войны начинаются со спешной мобилизации всех сил. Тут аэропланы должны узнать, как идёт сосредоточение войск неприятеля и насколько они в силах помешать этому (путём разрушения мостов, порчи дорог и т. д.) Для этой цели нужны большие аэропланы. Они должны быть снабжены большим запасом горючего материала на 6 – 10 и больше часов беспрерывного полёта при скорости минимум в 100 – 120 вёрст в час. Такие аппараты должны иметь радиотелеграф с радиусом действия в 300 вёрст, два пулемёта с

[279] Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 9. С. 23, 24.

необходимыми принадлежностями и т. д., в общем, им придётся поднять не менее 160 пудов. Современная техника авиационного строительства пока ещё не позволяет строить подобные аэропланы, но это вопрос только времени».

Содержательный доклад «Авиация и лётчик» сделал штабс-капитан Х. Ф. Пруссис. В заключении он изложил составленную им подробную программу реорганизации дела обучения военных лётчиков. В. А. Слесарев в своей информации рассказал о характере выполняемых работ в возглавляемой им аэродинамической лаборатории, в том числе и для больших аппаратов. Он подчёркивал, что автором конструкции первых в мире тяжёлых самолётов являлся коллектив конструкторов и инженеров, работавших на РБВЗ в тесном сотрудничестве с учёными-аэродинамиками. Далее докладчик рассказал о том, как проектировались и строились «Русский Витязь» и «Илья Муромец», как в лаборатории производились аэродинамические расчёты и опыты.

На съезде также выступил лётчик авиационного отдела РБВЗ Г. В. Алехнович. Кроме этого, он зачитал резолюцию учреждённого съездом «Общества русских лётчиков»: «Учредительное собрание «Общества русских лётчиков» горячо приветствует идею организации воздушных дружин добровольного народного воздушного флота… считая своим долгом заявить от лица русских лётчиков, что все они по первому призыву его императорского Высочества готовы стать в ряды воздушного ополчения и отдать все свои силы делу развития национального могущества и боевой мощи России».

В своём выступлении полковник Н. В. Пневский сконцентрировал внимание делегатов съезда на недостатках в организации обучения лётчиков, оценив его крайне неудовлетворительным. В военной школе совершаются «манежные аэродромные полёты». Обучения дальним полётам не ведётся. Территория России требует создания большого числа авиационных станций.

Интересным было выступление директора авиационного завода С. С. Щетинина. Он говорил об экономическом положении воздухоплавательной промышленности в России. «Постановка русской авиационной промышленности не выдерживает решительно никакой критики. Эти заводы поддерживаются исключительно заказами военного ведомства, но вот системы этих заказов крайне тяжело отзываются на промышленности. Заводы никогда не бывают осведомлены, получат ли они заказы или нет…

До момента получения вполне определённых заказов заводы не знают, какие именно типы аппаратов будут заказаны. Заводам надо платить большие деньги иностранцам-конструкторам за право строить их аппараты.

Таким образом, наше военное ведомство скорее покровительствует французской авиационной промышленности, чем нашей.

С. С. Щетинин, безусловно, против стараний военного ведомства создать конкуренцию между русскими авиационными заводами… Русским авиационным заводам необходима широкая правительственная поддержка… Некоторые авиационные фирмы занимаются тем, что выписывают из-за границы отдельные части аппаратов, собирают их в России, а потом выдают их за аппараты русского производства.

В заключении С. С. Щетинин высказал твёрдое убеждение в том, что теперь для русской авиационной промышленности начинаются лучшие времена. Новый начальник Главного военно-технического управления генерал фон-дер Ропп в программе авиационного строительства стоит на твёрдой национальной идее – оживления русской авиационной промышленности на благо России».

Работа третьего Всероссийского съезда воздухоплавания прошла под знаком усиления отечественного аспекта в авиационном деле, он показал, что в умах ответственных за российскую авиацию лиц произошёл значительный поворот в сторону тяжёлой авиации, что ей принадлежит будущее. Без всякого сомнения, этот поворот произошёл под огромным влиянием первых успехов И. И. Сикорского в деле строительства и испытаний его многомоторных самолётов – «Русского Витязя» и «Ильи Муромца».

Следует ещё раз назвать помимо главного конструктора имена его творцов: Г. П. Адлер, Б. В. Волянский, А. С. Кудашев, М. Ф. Клименсеев, Н. Н. Поликарпов. Помогая И. И. Сикорскому, эти люди внесли свой посильный вклад в создание первенца из плеяды больших кораблей под серийным названием «Илья Муромец».

Однако созданной ими конструкции нужно было вдохнуть лётную жизнь. Ставили «Илью Муромца» на крыло помимо самого И. И. Сикорского инструкторы Гатчинской авиационной школы лётчики-испытатели Г. В. Алехнович, Г. В. Янковский, Г. И. Лавров, а также механик В. С. Панасюк. Осуществлению проекта во многом способствовал организаторский талант М. В. Шидловского.

Особую роль в создании первого «Ильи Муромца» сыграл инженер В. А. Слесарев. Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» в номере 9 за 1914 год писал: «Инженер А. В. Слесарев сделал доклад о новых работах воздушной лаборатории политехнического института. Как серьёзны эти работы, видно из того, что все части дредноута И. И. Сикорского «Илья Муромец» вышли из этой лаборатории. Нет ни одной мельчайшей части аппарата, которая не была бы проверена в этой лаборатории. Она лучшая этого типа в России»[280]. Этот же журнал в № 8 отмечал, что В. А. Слесареву

[280] Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 9. С. 23, 24.

удалось оборудовать свою аэродинамическую лабораторию лучше, чем Эйфелю в Париже.

Постройку второго корабля «Илья Муромец» коллектив авиационного отдела завода завершил в апреле, ещё до того, как первенец стал гидросамолётом. В этом же месяце начались его наземные испытания. В мае обкатку продолжили.

Дату официального облёта второго «Ильи Муромца» установить не удалось. Ни в архивах, ни в периодической печати сведений на этот счёт не сохранилось. Вполне понятно, что их нет и в исторической литературе на авиационную тему. Не приводит этой даты в своей книге и Игорь Иванович. Единственное, что с определенной долей уверенности можно сказать, так это то, что новая конструкция самолёта была поднята в воздух в мае 1914 года. И не просто в мае, а в самом начале месяца. Об этом писал сам авиаконструктор.

«Но значительно более интересные результаты были получены в это время с новым воздушным кораблем, который был выстроен к весне. «Илья Муромец» 2-й почти не отличался от 1-го, но на нем были поставлены новые и более сильные моторы. Два двигателя, расположенные справа и слева от каюты, т. е. средние, давали по 140 лошадиных сил. Два крайних были по 125 лошадиных сил. Таким образом, этот воздушный корабль обладал мощностью в 530 лошадиных сил, тогда как предыдущий имел всего 400. Как и следовало ожидать, новый аппарат оказался гораздо лучше обоих предшествующих. Корабль мог лететь со скоростью свыше 100 верст в час и мог поднять до 100 пудов полезного груза…

Во время одного из полетов, в начале мая, воздушный корабль, имея в своих каютах 12 человек, легко и свободно поднялся на высоту свыше 2-х верст. В то время этот полет представлял из себя мировой рекорд»[281].

Судя по воспоминаниям Игоря Ивановича в мае новый «Илья Муромец» произвёл несколько успешных полётов. Подробно и красочно описал он один из них в своих воспоминаниях. Хочется передать читателям это впечатление более подробно, в связи с этим объёмного цитирования не избежать.

«В один из ясных майских дней, еще перед рассветом, корабль, нагруженный 50 пудами бензина, поднялся на воздух, имея на своем борту 6 человек. В воздухе было тихо и спокойно. Корабль постепенно поднялся на высоту около 1½ верст. Поразительно ясный и прозрачный воздух позволял видеть на огромное расстояние. Можно было легко видеть Неву на всем ее протяжении, часть Финского залива и весь Кронштадт. В другую сторону можно было различать очертания берега Ладожского озера. В воздухе было настолько спокойно, что можно было поставить на стол в каюте полный стакан, и вода не расплескивалась. При таких условиях управлять воздушным

---

281 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 136.

кораблем было очень просто. Пока один из участников полета сидел за рулем, другие могли прогуливаться, выходить на балкон и любоваться оттуда величественным зрелищем. Когда взошло солнце, стало еще красивее, но получилось маленькое неудобство. Корабль летал, описывая в воздухе большие круги.

И вот когда приходилось лететь на восток, то солнце светило прямо в глаза тому, кто сидел за рулем. Однако это не трудно было устранить. Сейчас же была принесена газета, несколько булавок и окна каюты были совершенно прикрыты. Таким образом, рулевой корабля, который мчался со скоростью около 100 верст в час, оказался в совершенно закрытой комнатке и правил, ничего не видя вперед. Но это ему нисколько не мешало. Направления он мог придерживаться по компасу, а больше ему ничего не было нужно. Ведь дорога у воздушного корабля просторная: ни рытвин, ни столбов, ни ухабов на ней не встречается. Можно держать путь прямо, не боясь зацепиться за что-нибудь. Так проходил час за часом этого приятного и спокойного полета.

Около 7-ми часов утра погода немного изменилась. В воздухе появились отдельные большие белые облака. Они были на высоте около одной версты, так что корабль находился значительно выше. Очень красивы были эти громадные белые клубы облаков, освещенные ярким утренним солнцем. Чтобы можно было лучше разглядеть их, корабль спустился на меньшую высоту. Когда он пролетал над самым облаком, можно было ясно чувствовать огромную скорость полета. Но когда аппарат вновь выходил в свободный воздух и под крыльями, где-то далеко внизу, можно было видеть землю, то аппарат казался замершим и неподвижно висящим в воздухе. Только всмотревшись, можно было различить, как земля медленно движется назад. Таким образом продолжался этот полет, и прошло уже около 6-ти часов с тех пор, как «Илья Муромец» поднялся на воздух. Никто не устал за это время. За рулем находились по очереди. Моторы и сам воздушный корабль были в полной исправности, но запас бензина приходил к концу.

Надо было спускаться на землю. Моторам был дан малый ход. Корабль был наклонен вперед и начал плавно скользить вниз, продолжая описывать в воздухе большие круги. Когда корабль находился на высоте около одной версты, то во время одного из поворотов из передних окон каюты рулевого можно было увидеть очень красивое белое облако, находившееся примерно в двух верстах от корабля, на одной с ним высоте. Облако казалось огромной снежной глыбой с резкими очертаниями. Захотелось взглянуть на него поближе. Небольшим движением рычага моторам был вновь дан полный ход. Корабль выровнялся, перестал опускаться и, послушный рулю, понесся по направлению к белой стене. По мере приближения к облаку казалось, что корабль летит все быстрее и быстрее. Последние секунды казалось, что

корабль мчится со страшной скоростью на какую-то сплошную стену. Это было очень красиво и интересно.

Когда аппарат действительно влетел в облако, то кругом сразу потемнело. Густой туман окутал воздушный корабль, так что через окна едва можно было различить концы крыльев. Внутри облака аппарат несколько раз довольно сильно качнуло. Вперед через окна, конечно, не было ничего видно, кроме серой однообразной массы. Большая влажность чувствовалась даже в каютах. Так продолжалось некоторое время. Наконец, стало как будто светлее, и затем корабль сразу вылетел из окружавшего его тумана и вновь очутился в прозрачном воздухе. Громадное облако, сквозь которое он пролетел, осталось позади, и корабль быстро удалялся от него. Тогда вновь был дан малый ход моторам, и корабль стал спускаться.

На большой высоте было свежо и даже холодно. По мере приближения к земле чувствовалось, как корабль попадает в более теплые слои воздуха. Кроме того, было уже около 9 часов утра. Солнце поднялось уже довольно высоко, нагревало землю, и на малой высоте было неспокойно из-за образовавшихся там течений и вихрей. Корабль описал в воздухе еще один круг и спустился на знакомое поле, пробыв всего в воздухе около 6½ часов. Этим полетом был установлен мировой рекорд продолжительности полета на аэроплане с 6 пассажирами. Кроме того, этот полет служил проверкой всех механизмов, т. е. главным образом моторов, перед более серьезным воздушным путешествием»[282].

Кроме подробностей при описании этого полёта мы узнаём и о задумке Игоря Ивановича – о «серьёзном воздушном путешествии». Родилась она в мае.

В эти весенние дни в журнале «Аэро- и автомобильная жизнь» появилось весьма любопытное сообщение: «В начале июня предстоит интересное соревнование в скорости между аэропланом и поездом. В соревновании примут участие, с одной стороны, товарищ министра путей сообщения профессор Щукин, который будет вести один из новых паровозов «Молния», а с другой – авиатор И. И. Сикорский на одном из своих новых грандиозных аэропланов типа «Илья Муромец». Гонку паровоза с воздушным дредноутом предполагается устроить между Петербургом и Бологое»[283]. Состоялось ли это состязание или нет, сказать трудно.

Первая дата о полёте на втором «Муромце», которую сохранила пресса, – это 4 июня. Газеты, а немного позже и журналы, запестрели сенсационными заголовками: «Новые мировые рекорды «Ильи Муромца», «Новые мировые рекорды И. И. Сикорского».

И действительно, получив добавку в 130 лошадиных сил, «Илья Муромец» с первых же полётов начал устанавливать мировые рекорды.

---

282 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 136 – 140.

283 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 11. С. 19.

Вечером этого дня новый самолёт под управлением И. И. Сикорского и Г. И. Лаврова с десятью пассажирами на борту стартовал с Корпусного аэродрома. После взлёта лётчики, сменяя друг друга, повели машину в набор высоты. Описывая круги над Петербургом, Пулковом, Красным Селом, Царским Селом и морем, они поднимались всё выше и выше. В. Б. Шавров писал, что самолёт поднялся на высоту 2000 метров, журналы же отмечали, что «выше 2000 метров». Это достижение стало новым мировым рекордом для такого типа аэропланов с таким количеством пассажиров. Это следует подчеркнуть особо, так как к этому времени усилиями неутомимых в деле летания французов покорённая человеком высота составила более 6000 метров.

Журнал «Автомобильная жизнь и авиация» поместил сведения рекордов высоты по годам. С 1908 года все они, за исключением одного, принадлежали французам.

1908, 100 метров – В. Райт
1909, 453 метра – Латам
1910, 3100 метров – Леганье
1911, 3950 метров – Гарро
1912, 5601 метр – Гарро
1913, 6150 метров – Леганье[284].

Таким образом, в таблицу мировых авиационных рекордов высоты впервые вписался русский лётчик И. И. Сикорский.

Рекордный полёт «Ильи Муромца» 4 июня по сведениям журнала «Воздухоплаватель» продолжался 1 час 29 минут, а по сведениям журнала «Аэро- и автомобильная жизнь» 1 час 27 минут. Это же время отражено и в книге В. Б. Шаврова. Кроме этого, «Воздухоплаватель» писал, что «по общему отзыву всех авиаторов, которым пришлось управлять «Ильёй Муромцем», аппарат очень послушен рулям и управление им легче, чем даже маленьким аэропланом»[285].

На следующий день состоялся ещё один рекордный полёт самолёта. Вообще-то фраза «на следующий день» не слишком здесь уместна. Дело в том, что журнал «Аэро- и автомобильная жизнь», рассказывая своим читателям об этих двух полётах «Ильи Муромца», отмечает, что первый совершён вечером 4 июня, а второй – в два часа ночи 5 июня. Следовательно, разница во времени между первым и вторым всего несколько часов. Можно сделать вывод, что для И. И. Сикорского и его помощников в работе грани между днём и ночью не существовало.

Во время второго полёта управляли самолётом поочерёдно четыре лётчика – И. И. Сикорский, Г. В. Алехнович, Г. В. Янковский и Г. И. Лавров.

---

284 Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 1. С. 17.

285 Воздухоплаватель. 1914. № 7. С. 494.

Имея на борту пять пассажиров, корабль несколько раз прошёл по маршруту: Комендантский аэродром – Пулково – Красное Село – Царское Село – Охта – Корпусной аэродром. Цель полёта – испытать корабль на дальность и продолжительность полёта.

Однако выяснить возможности самолёта в этом отношении в полной мере не удалось, этому помешала течь бензина в одном из баков. Не выработав полностью горючего, И. И. Сикорский вынужден был возвращаться на родной аэродром. Но и те показатели, которые были достигнуты в этом полёте, с лихвой обеспечили самолёту и мировой и всероссийский рекорды. Мировой – это полёт с пятью пассажирами в течение 6 часов 33 минут и 10 секунд. Этим же достижением были побиты все до сих пор существовавшие всероссийские рекорды продолжительности полёта. За это время «Илья Муромец» покрыл расстояние в 650 вёрст. Общий вес полезного груза – пассажиры, запас горючего и инструмент – составил 96 пудов[286].

Рекорды поставленные «Ильёй Муромцем» 4 и 5 июня, бесспорно, оказались впечатляющими. И высота подъёма, и продолжительность полёта со значительным грузом делали новый корабль И. И. Сикорского пригодным не только для коммерческих целей, но и для военных.

На следующий день, 6 июня, после этих триумфальных полётов коллектив РБВЗ постигло несчастье – потерпел аварию лёгкий самолёт, пилотируемый Г. В. Янковским, а сам лётчик получил серьёзные травмы и увечья. Георгий Викторович Янковский (1889 года рождения) был способным, смелым, даже можно сказать, отчаянным пилотом. Достаточно напомнить о том, что он входил в группу первых отечественных «петлистов». Инженерное образование он получил в одном из политехникумов Германии, а авиационные азы в Италии и Польше. Экзамен на пилота сдавал в Варшаве на аппарате «Блерио».

Пробовал себя и в конструкторском деле. История конструкций отечественного самолётостроения сохранила сведения о моноплане под непривычным названием «ЛЯМ». Это аббревиатура, составленная из начальных букв фамилий российских лётчиков М. Г. Лерхе и Г. В. Янковского, а также итальянского авиаконструктора Ф. Э. Моска, который жил и работал в России. В. Б. Шавров отмечает, что самолёт отличался уникальностью и прекрасной летучестью, на нём Г. В. Янковский 14 мая 1912 года установил всероссийский рекорд высоты.

Успехи Г. В. Янковского в авиации не остались незамеченными. Как способного авиатора его пригласили на должность лётчика-испытателя авиационного отдела РБВЗ. Испытывая продукцию завода, в том числе и малые аппараты И. И. Сикорского, Г. В. Янковский ещё раз доказал, что он первоклассный лётчик. Авиаконструктор проникся к нему

---

[286] Воздухоплаватель. 1914. № 7. С. 494.

профессиональным доверием и неизменно брал с собой при полётах на «Муромцах».

Своеобразная оценка лётчику дана в статье «Катастрофа с авиатором Г. В. Янковским», помещённой в 12 номере журнала «Аэро- и автомобильная жизнь». «6 июня выбыл из строя, может быть надолго, один из корифеев русской авиации Г. В. Янковский… Несомненно, фигурные полёты последнего времени толкали этого серьёзного работника из славного трио Сикорский – Янковский – Алехнович на новые искания в области пилотажа»[287].

Что же произошло 6 июня 1914 года? В тот день лётчик летал над Корпусным аэродромом на моноплане И. И. Сикорского С-12. Это был обычный ежедневный полёт на самолете, который давно освоен и испытан на всех режимах. Аэроплан был построен летом 1913 года как тренировочный, построен, кстати, по предложению и при активном участии самого пилота. В сентябре он на нём выполнил петлю Нестерова и установил рекорд высоты в 3680 метров. Но вернёмся к полёту.

Полёт обычный, а вот то, что лётчик задумал сделать, было делом не совсем обычным. А задумал он следующее: набрать высоту, выключить мотор и совершить спуск спирально на точность приземления. Поднявшись на 500 метров, Г. В. Янковский выключил мотор и стал планировать против ещё ярко светившего вечернего солнца. Вероятно, это и стало причиной того, что лётчик не рассчитал пологости спуска, и на высоте ста метров машина вдруг потеряла скорость, резко опустила нос и перешла в пике.

Энергичным движением рулей Г. В. Янковский пытался выправить положение, но на все его попытки самолёт не реагировал. Так, почти отвесно, он и врезался в землю близ офицерского собрания 1-й авиароты. Всё это произошло на глазах тех, кто находился на аэродроме. Все очевидцы бросились к месту падения, на автомобиле подъехал дежуривший врач. В. В. Король пишет, что за полётом Г. В. Янковского наблюдали И. И. Сикорский, Г. В. Алехнович, Г. И. Лавров и молодая жена лётчика В. Ф. Янковская.

Георгий Викторович лежал в обломках самолёта в сознании и жаловался на боль в груди. Прямо на аэродроме ему оказали первую помощь, затем доставили в Семёновский госпиталь. После тщательного осмотра хирург установил: рулём продавлена грудная клетка, поломано третье левое ребро, ушибы головы, рассечён лоб, сломана переносица, произошло кровоизлияние в рот и уши, сильное сотрясение внутренних органов. За недостатком мест в госпитале раненого перевезли в Чернышевскую лечебницу.

Первые дни состояние здоровья пострадавшего было тяжёлым, у постели больного постоянно дежурили жена и коллеги-лётчики. Больного осмотрел профессор гинекологического института Свияженников. Он

---

[287] Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 12. С. 5.

выразил надежду, что через две-три недели больной сможет встать на ноги. Его предположение не оправдалось – лётчик поднялся с постели намного раньше. Таков он был, Григорий Янковский, один из первых российских лётчиков-испытателей, один из первых лётчиков, которые выводили тяжёлые корабли И. И. Сикорского «в люди».

Трудно утверждать, но вполне возможно эта неприятность Г. В. Янковского – результат весьма странного отношения военного ведомства к фигурам высшего пилотажа, которыми увлекались некоторые российские лётчики.

Мнение военного ведомства по этому вопросу опубликовал журнал «Автомобильная жизнь и авиация». Вот оно. «Русское военное министерство, всячески поощряя покрытие военными лётчиками большого расстояния и продолжительности нахождения в воздухе, отрицательно относится к наблюдающемуся среди военных лётчиков стремлению проделывать в воздухе трюки вроде мёртвых петель. Военное министерство, считая подобные фокусы совершенно ненужными в военном деле и опасными для жизни лётчика, а потому нежелательными, предполагает издать общее распоряжение о воспрещении офицерам-лётчикам совершать трюки в воздухе»[288].

Не будем судить строго ни редакцию журнала, ни военное ведомство. Скорее всего, это мнение частного лица или отдельной группы лиц. Авиационная заря только-только занималась, использование самолётов в военном деле только-только начинало овладевать умами тех, кто был близок к авиации, а тут, некоторые лётчики занимаются в небе фокусами и трюкачеством. На кой леший эти «мёртвые петли» в военном авиационном деле! Новое всегда пробивает себе дорогу сквозь дремучий лес маловеров и скептиков.

Г. В. Янковский поправил своё здоровье, восстановился как лётчик, вернулся к исполнению своих обязанностей на РБВЗ. Однако полёт, в котором он, наверняка, хотел участвовать, И. И. Сикорский совершил без него. Речь идёт об уникальном полёте «Ильи Муромца» из Петербурга в Киев и обратно.

В. В. Король в своей книге «В небе России» пишет о том, что он долго не мог найти ответа на вопрос, почему ближайший помощник И. И. Сикорского, лётчик-испытатель РБВЗ Г. В. Янковский не принял участие в этом престижном перелёте. «Мучениям» пришёл конец, когда он натолкнулся на сообщение «Петербургской газеты» от 7 июня 1914 года, говорящее о том, что в этот день «надолго вышел из строя смелый лётчик, петлист-самоучка Г. В. Янковский».

Казалось бы, В. В. Король в конце-концов прояснил свои сомнения и догадки и ему стало понятно, почему в дальний рейс в столицу Украины не

---

[288] Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 5. С. 31.

полетел Г. В. Янковский. Он этого не мог сделать, так как лежал на больничной койке. А мы до сих пор продолжаем «мучиться» этим же вопросом, но только уже не в отношении Г. В. Янковского, а его коллеги, тоже лётчика-испытателя Г. В. Алехновича. Ведь оба они были на равных, без него, как и без Г. В. Янковского, Игорь Иванович свои тяжёлые самолёты в небо не поднимал. Почему же он, будучи здоровым, не полетел в Киев? Поэтому объяснить отсутствие на борту самолёта Г. В. Янковского только его болезнью – это ещё не вся правда. И её, судя по всему, вряд ли удастся выяснить.

Итак, новый воздушный гигант «Илья Муромец» Второй», как и оба его предшественника, успешно выдержал все экзамены на лётную зрелость. Установив в течение менее суток два самых значимых мировых рекорда, поднявшись на высоту 2000 метров и продержавшись в воздухе шесть с половиной часов, самолёт доказал, что он надёжен и готов совершить более серьёзное воздушное путешествие.

В надёжность самолёта верили не только конструктор и его команда, но и М. В. Шидловский. К. Н. Финне приводит такой факт: «Можно добавить, что уверенность в безопасности такого большого аэроплана, как «Русский Витязь», а затем «Илья Муромец» у Шидловского была настоль велика, что он совершил на нём полёт со всей своей семьёй». Жаль, что автор не указал дату этого полёта. А сам И. И. Сикорский вообще не упомянул об этом.

Более года И. И. Сикорский и его коллеги работали в принципиально новом направлении авиаконструкторского дела. Испытания «Ильи Муромца» ограничивались районом аэродрома и Петербурга. К июню 1914 года первый в мире воздушный гигант вырос из пелёнок настолько, что в этом районе ему уже стало тесно.

Тщательно изучив за это время практически каждую деталь своего самолёта, и вполне убедившись в его безусловной надёжности, И. И. Сикорский пришёл к выводу, что настало время испытать свое творение на дальность в маршрутном полёте. В выборе конечного пункта перелёта сомнений не было – конечно же, им будет родной Киев.

Автор книги «Илья Муромец». Гордость русской авиации» М. А. Хайрулин о выборе пункта перелёта приводит другие сведения. «Дабы закрепить успех, Сикорский решил лететь в Одессу. Военный министр Сухомлинов поддержал его в этом начинании, направив телеграммы в Виленский, Киевский и Одесский военные округа о «всемерном содействии экипажу»[289].

Эти сведения обнародованы впервые. В связи с этим их следовало бы сопроводить сноской на источник. Автор этого не сделал. Описав перелёт, посадку в Киеве и встречу с друзьями и родными, М. А. Хайрулин поместил такую фразу: «О перелёте в Одессу было забыто». О планируемом полёте

---

289 *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец». Гордость русской авиации. С. 28.

И. И. Сикорского в Одессу не упоминают в своих воспоминаниях ветераны Эскадры – С. Н. Никольской, М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев, а также К. Н. Финне. Нет этих сведений и в работах исследователей отечественной авиации. Нет этого факта в работе Г. И. Катышева и В. Р. Михеева. Не отразил этого факта в своей книге «Воздушный путь» и сам И. И. Сикорский.

7. Первый дальний полёт «Ильи Муромца»

В своей книге «Воздушный путь» авиаконструктор вспоминал: «До июня 1914 года на этих воздушных кораблях было совершено много полётов. Все полёты были вполне удачными, но во всех случаях корабль не залетал дальше Гатчины. Таким образом, полёты обычно представляли из себя прогулку над окрестностями Петрограда… Естественно поэтому, что и участники работ и большое число посторонних людей, с интересом следивших за полётами «Ильи Муромца», ожидали того, что большой воздушный корабль отправится в большое плавание»[290].

За два дня до старта на Корпусном аэродроме под Петроградом экипаж, инженеры и рабочие, забыв об отдыхе, готовили «Илюшу», как ласково называл конструктор своё детище, в дальний полёт. Ещё и ещё раз проверялись узлы и детали, система управления самолётом, шасси. Сомнений ни в чём не было. Только вот моторы… Ведь они уже отработали немалое количество часов. Не забыть бы чего. Карты, тёплая одежда, пара компасов, бинокли, продукты – всё это уже на борту. Одних инструментов набралось шесть пудов. Вечером 16 июня накануне вылета залили бензин и масло. Это ещё 72 пуда.

Вспоминая о подготовке к дальнему полёту, И. И. Сикорский писал: «Были взяты запасные части для двигателей, 2 запасных воздушных винта, порядочное количество проволоки и разных болтов, запасные шины для колёс и многое другое. Однако внутренние помещения в корабле были настолько просторны, что всё это поместилось, и было незаметно. Кроме того, внутрь каюты было поставлено около десятка больших жестяных бидонов, заключавших в себе от одного до двух пудов бензина, масла и воды… Понятно, что главные баки, из которых происходит питание двигателей бензином и маслом, были наполнены доверху»[291].

К вылету всё готово. За несколько часов до старта к самолёту подъехала машина. Человек в военной форме отозвал лётчика в сторону:

– Этот пакет, Игорь Иванович, генерал Сухомлинов просит передать военным властям в Орше. Когда там будете?

---

290 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 140.

291 Там же. С. 141.

– Трудно сказать, сильный ветер. Если он будет таким же и на маршруте, то скорость не превысит 70 – 80 вёрст в час.

Небо почти чистое, ночь на редкость тёмная, хотя июнь – месяц белых ночей. На борт поднялись: командир корабля И. И. Сикорский, пилот он же и штурман морской лётчик лейтенант Г. И. Лавров, ещё один пилот военный лётчик штабс-капитан Х. В. Пруссис и бортовой техник В. С. Панасюк. Можно сказать в истории авиации это был первый полноценный экипаж, обеспечивающий дальний полёт воздушного корабля.

Следует уточнить дату вылета экипажа из Петербурга. В. Б. Шавров считает, что он состоялся в ночь на 16 июня. Этой же даты придерживаются авторы книг «Крылья Сикорского» и «В небе России». М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев писали, что вылет состоялся в ночь с 20 на 21 июня. Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» даёт дату вылета на сутки позже. К. Н. Финне и сам И. И. Сикорский считают, что вылет из Петербурга состоялся в ночь на 17 июня. Думается, что следует придерживаться их мнения. Это относится и к дате вылета из Киева.

Вот как сам И. И. Сикорский описал минуты старта и взлёта «Ильи Муромца»: «Я вошёл последним, закрыл за собою входную дверь, прошёл ощупью по тёмному коридорчику и через гостиную к своему месту за рулём; затем медленным движением рукоятки стал увеличивать газ двигателям. Моторы заработали сильнее; шум увеличился, и вертевшиеся винты перестали быть видны. Но воздушный корабль стоял на месте, так как перед колёсами его были заранее положены бруски и, кроме того, около 25 человек крепко держали его за крылья. В каюте было темно. Стоявший сбоку лейтенант Лавров карманным фонариком освещал приборы, показывающие число оборотов. По мере увеличения хода стрелки колебались и, наконец, установились, показывая примерно на 1150 оборотов в минуту. Тогда, по данному из каюты знаку, люди, державшие аппарат за крылья, отпустили его, и сами отбежали в стороны. Тяжело нагруженный воздушный корабль медленно перекатился через положенные перед колёсами брусья и покатился по полю»[292].

Увлекаемый силою четырёх моторов, «Муромец» поднимался всё выше и выше. Чувствуя устойчивость машины, И. И. Сикорский заложил вираж, описал над аэродромом почти полный круг, повёл её на юг. Всё шло хорошо, вот только непривычная для этого времени темнота. На земле не видно даже железных дорог. Приборы, хотя и освещены электрическими лампочками, все же просматривались плохо.

Приблизительно через час полёта «Илья Муромец» набрал 500 метров. Чем дальше корабль уходил на юг, тем светлее становилось небо. Стала просматриваться земля. Вскоре совсем рассвело. И. И. Сикорского за штурвалом сменил Г. И. Лавров. К этому времени корабль набрал уже

---

[292] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 144.

1000 метров. Хотя и ощущался довольно сильный холод, утро было ясным и безветренным. Пилоты сменялись у штурвала каждые 30 минут – всем хотелось любоваться красотой полёта в непринуждённой обстановке. Внизу тянулись квадраты полей, перелески, блюдца озёр. Скорость самолёта, как и предполагал И. И. Сикорский, не превышала 90 вёрст в час. Дул довольно сильный боковой ветер, но машина шла устойчиво.

Многие вещи в этом полёте экипаж выполнял впервые. Вот некоторые фрагменты из книги «Воздушный путь», повествующие об этом. Впервые экипаж вёл корабль по карте: «Направление полёта держали по компасу, прямо на юг. Путь корабля заранее был нанесён на карту в виде прямой линии. Легко было, смотря на карту, определять, что в таком-то месте, верстах в пяти справа, должно показаться озеро, а в другом месте корабль должен пролететь над полотном железной дороги или над деревней и т. д.».

В дальнем полёте многое зависит от моторов. Их работу всё время контролировали. Это делалось так: «Временами делали проверку двигателей. Для этого приходилось вооружаться французским ключом и плоскозубцами, застегнуть наглухо кожаную куртку и затем вылезть на крыло и пробраться по очереди к работающим моторам. Очень сильный, прохладный ветер заставлял крепко держаться за стойки и проволоки. Но сразу позади двигателя было местечко, на котором ветра почти не было, т. к. двигатель рассекал воздух, и позади него оставалось небольшое защищённое пространство».

Раз дальний полёт, то приходит время и приёма пищи. Завтракали в каюте-гостиной: «Около 6 часов утра было решено позавтракать. Все кроме одного, оставшегося за рулём, собрались в уютной гостиной, уселись в удобных плетёных креслах за столом. На стол был поставлен горячий кофе в двух термосах и бутерброды. Корабль летел так спокойно, что можно было полный стакан кофе ставить на стол, и он не разливался».

Около восьми часов «Илья Муромец» подошёл к Витебску. Вот как об этом донесли в пункт вылета: «Решено было попытаться известить оставшихся в Петрограде о том, что полёт идёт благополучно и успешно. Быстро были составлены две телеграммы. Они были положены в небольшие металлические трубочки, заткнутые пробками с обеих сторон. На каждую трубочку был намотан узкий, но длинный кусок материи, конец её был прикреплён к трубочкам. Когда трубочка выбрасывалась с корабля, материя развёртывалась и долгое время, пока трубочка падала на землю, за ней виднелся длинный хвост из ярко-красной материи, благодаря которому её можно было легко видеть и находить на земле. При каждой телеграмме были положены деньги на её посылку. За время полёта было несколько таких телеграмм, причём все они оказались найденными и были отправлены по адресам»[293].

---

[293] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 145 – 147.

Что касается первых телеграмм, то они были адресованы военному министру В. А. Сухомлинову и руководству РБВЗ.

После Витебска за штурвал сел Х. Ф. Пруссис. К этому времени ветер изменил направление и стал попутным. Скорость самолёта возросла до 120 верст в час. Утро было душным и жарким. «Муромец» попал в полосу воздушных течений и вихрей, его стало бросать то вниз, то вверх, то в стороны. В 9 часов 35 минут показалась Орша. Здесь предполагалась посадка для дозаправки горючим.

Над городом «Илья Муромец» описал круг, чтобы найти место посадки. Большого труда это не стоило – поле, на котором был заготовлен бензин, обозначалось белым полотном длиною приблизительно в 20 аршин. И если мы последовательно фиксируем в истории создания тяжёлых кораблей те факты, которые сопровождаем словом «впервые», то и этот следует отнести к ним. Кому-то же в голову пришла эта исключительно удачная идея обозначения места посадки самолёта! Сколько раз потом этот метод облегчал работу лётчиков, спасая от неминуемых неприятностей. А как он использовался при посадках экипажей АДД на партизанских площадках в Советском Союзе, Югославии и Словакии в годы Второй мировой войны. Чью светлую голову впервые посетила эта идея, которая живёт вот уже почти целое столетие? История, дай ответ! Неужели мы так и не установим это имя?

Перед Оршей за штурвал сел И. И. Сикорский. Ровно в 10 часов колёса «Ильи Муромца» коснулись поверхности ровного поля. Более половины пути осталось позади. А это 700 вёрст. Самолёт находился в воздухе 8 часов 3 минуты. К прежним мировым достижениям «Муромца» добавилось ещё два – на продолжительность и дальность полёта.

Экипаж встретила небольшая группа военных. И. И. Сикорский передал им пакет от военного министра. Прохлада, сопровождавшая лётчиков весь полёт, здесь, на земле, сменилась невыносимой жарой. Однако в палатке, поставленной специально для экипажа, удалось немного отдохнуть.

Посадка в Орше была предусмотрена исключительно для дозаправки самолёта горючим. Предполагалось, что на неё уйдёт час. Но как тщательно ни готовились к полёту, однако взять с собой более мощные насосы забыли. На закачку горючего ушло почти три часа. За это время экипаж отправил в Петербург телеграмму с информацией о полёте и пообедал.

Посадку в Орше произвели прямо в поле. С него и предстояло взлетать. Это, конечно, не родной аэродром, поэтому всё пришлось тщательно проверить. Площадку измеряли шагами. Это была узкая полоса земли с уклоном в одну сторону. С одного торца лес, с другого – крутой берег Днепра. Её ширина не превышала пятидесяти шагов, а длина доходила всего лишь до четырехсот. С этого ограниченного участка земли и пришлось

взлетать. Будем считать, что это был первый взлёт тяжёлого корабля с полевого аэродрома.

Вот как он проходил: «Когда был налит бензин, пришлось собрать человек 50 из числа зрителей и с их помощью откатить воздушный корабль на самый край поля… За рулём корабля находился я. Был дан полный ход моторам. «Илья Муромец» двинулся с места и покатился всё быстрее и быстрее по направлению к обрыву. Чтобы возможно более разогнать машину, взлёт так и не был сделан до самого конца поля. Корабль уже катился со скоростью около 70 вёрст в час, когда под его колёсами оказался овраг. Но разгон уже был достаточный, и аппарат как бы продолжал свой путь, но уже по воздуху. На малой высоте перелетели через Днепр и затем чуть-чуть выше зданий пролетели предместье Орши»[294].

Машину вёл И. И. Сикорский. Началась сильная болтанка, лётчик интенсивно работал рулями и подкрылками. А тут ещё первый в истории тяжёлых кораблей пожар мотора: «Минут через 15 после начала полёта ко мне вдруг подбежал механик и стал показывать рукой на ближайший левый мотор. По лицу механика можно было сразу догадаться, что твориться что-то неладное. Присмотревшись к двигателю, было нетрудно увидеть причину беспокойства механика. Оказалось, что лопнула медная трубка, проводящая бензин из бака в двигатель, и бензин широкой струёй лился на крыло. Всё это продолжалось несколько секунд. Мотор быстро израсходовал то, что было в его карбюраторе, и остановился, причём от последней вспышки огонь перешёл на бензин, налившийся на крыло. Таким образом, за остановившимся мотором возник пожар, сразу принявший довольно внушительные размеры».

Надо сказать, что ликвидировать его пришлось в невероятно трудных условиях – самолёт бросало из стороны в сторону, он проваливался в воздушные ямы. В связи с этим можно сказать, что Г. И. Лавров и В. С. Панасюк проявили настоящее геройство. Врач Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец», которая была создана в ходе Первой мировой войны, К. Н. Финне в своей книге «Русские воздушные богатыри Сикорского» отмечал, что за этот подвиг три члена экипажа стали почётными членами Императорского русского пожарного общества, все они получили значки: И. И. Сикорский – золотой, а Г. И. Лавров и В. С. Панасюк – серебряные.

Хотя самолёт хорошо держался на трёх моторах, командир корабля всё же принял решение садиться. Приземлились в Копысе, в 15 верстах от Орши и 200 до Киева. Через несколько минут после посадки к самолёту подъехал местный исправник с несколькими стражниками для выяснения вопроса кто же это сел в его владениях на такой громадине.

И хотя поломку вскоре устранили, время было упущено. Прикинув, что достичь Киева засветло не удастся, экипаж решил перенести вылет на утро.

---

294 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 148, 149.

Ночевали в каютах корабля под шум дождя. К утру он прекратился, но небо от туч не очистилось. 18 июня в 3 часа 25 минут «Илья Муромец» под управлением Г. И. Лаврова взял курс на Киев, где его уже давно ждали. Известие о вылете И. И. Сикорского из Петрограда было получено здесь накануне. Киевское общество воздухоплавания срочно стало готовить встречу своему знатному земляку. На Куренёвском аэродроме общества к вечеру собралось довольно много публики. Все с нетерпением ожидали в небе четырёхмоторного «Муромца». Лишь поздно вечером стало известно, что прилёт самолёта задерживается. Встречу перенесли на утро.

А как обстояли дела на корабле после взлёта из Копыси? «Муромец», идя по курсу, уверенно набирал высоту. Через час полёта она была уже около 1000 м. В пятом часу утра экипаж заметил густой слой облаков. Корабль смело вошёл в их тёмное месиво. По обшивке крыльев забарабанили капли дождя. Экипаж укрылся в каютах. Началась сильная болтанка. Темнота сгущалась, ливень усиливался. Через час полёта качка сделалась настолько сильной, что лётчики, сменяя друг друга, еле удерживали машину в горизонтальном положении.

Позже И. И. Сикорский в журнале «Воздухоплаватель» поделился своими впечатлениями о полёте на этом отрезке маршрута: «Мы лишний раз убедились, что при невидимости горизонта и земли человек перестает чувствовать положение и наклон аппарата. Борьба с воздушным сильнейшим течением в этих, по-видимому, грозовых тучах, требовала большого напряжения от пилота и лишала его возможности следить за курсом по компасу. Поэтому всё это время в течение двух часов возле пилота находился ещё кто-нибудь из нас, указывая рукой направление и беспрерывно следя за компасом. «Илья Муромец» стойко выдерживал борьбу с непогодой. Мы не прекратили перелёта, хотя в этих условиях не мог бы лететь, вероятно, ни один маленький аппарат и ни один дирижабль»[295].

В течение двух часов «Илья Муромец» шёл под проливным дождём и при сильном боковом ветре. Это тоже был первый полёт в грозу. Вот как его описал сам лётчик в своей книге: «Качка, вначале небольшая, делалась всё более сильной и резкой. Корабль приходилось вести исключительно по компасу, т.к. ничего не было видно; шли в сплошных тёмных свинцовых облаках. Качка или, вернее, бросание корабля вниз или в стороны становились всё сильнее и сильнее. Управлять было трудно. Пошёл сильный дождь. По переднему стеклу лились потоки воды. Сквозь него было трудно смотреть. Впрочем, смотреть было и бесполезно, так как в пределах каких-нибудь 10 саженей вперёд уже ничего не было бы видно. Даже концы крыльев «Муромца» были едва заметны из-за тумана и проливного дождя.

Временами наступало короткое затишье. Несколько секунд, иногда полминуты, аппарат двигался спокойно, но потом опять наступала резкая и

---

[295] Воздухоплаватель. 1914. № 8. С. 565.

сильная качка. После одного из таких коротких затиший находившиеся в каютах вдруг почувствовали, что корабль быстро и резко наклонился своим левым крылом вниз. Сейчас же после этого он наклонился головной частью очень сильно и начал стремительно падать. Никакие движения рулями не помогали. Видно было, что стрелка показателя высоты довольно быстро поворачивалась. Штурман воздушного корабля Лавров и я могли заметить, что корабль снизился в течение нескольких секунд саженей на 100. Кроме того, можно было заметить, что стрелка компаса сделала два или три полных оборота. Корабль, несомненно, летел в грозовых облаках»[296].

После прекращения падения пошли вниз, чтобы пробиться к земле и попробовать восстановить ориентировку. Её очертания стали просматриваться на высоте около 200 саженей. Не сумев определиться по местности, пошли на запад, надеясь выйти на Днепр. Летели долго, только вёрст через 10 показалась извилистая лента реки. Определились. Оказалось, что корабль находится южнее Рогачева.

Восстановив ориентировку, вновь повели корабль в набор высоты, надеясь пробить облачность. Это удалось сделать на высоте 1100 м. Дождь и качка прекратились, над головой засияло солнце, а ветер быстро высушил корабль. «Илья Муромец» летел на высоте 1200 м среди фантастических нагромождений кучевых облаков. Они бугрились тёмно-белыми шапками под крылом корабля на расстоянии каких-нибудь ста метров, и были такими плотными, что невольно хотелось спрыгнуть с самолёта и побежать по ним.

Красота была неимоверная. Свободные от управления машиной авиаторы вышли на верхний балкон. Никогда в жизни никто не видел ничего более сказочного. Имея самую разнообразную форму, облака создавали причудливые скульптурные строения. Внизу проплывали средневековые замки, изображения фантастических драконов, морских кораблей, остроконечных гор, белых равнин. Было довольно холодно, но лётчики, не имея сил оторваться от чарующей красоты, не покидали балкона.

Эти мгновения, описанные участником полёта, тоже следует донести до читателя: «Теперь вновь можно было вести корабль без посторонней помощи. За руль сел капитан Х. Ф. Пруссис, а остальные разошлись по каютам. Я вскоре вышел на верхнюю площадку. Трудно описать величественное зрелище, открывавшееся с этого места. Корабль летел над безбрежным облачным морем. Можно было ясно видеть, как его тень скользила по белоснежным облакам, освещённым солнцем. Иногда из облачного моря поднимались выступы, как бы горы. Иногда можно было видеть как бы огромный гриб, бросавший от себя тень, в целую сотню саженей длиной, на облачную поверхность. Некоторые выступы были выше полёта корабля. Странное впечатление создавалось, когда корабль проходил вблизи такой облачной горы. Наружные очертания были так резки, что,

---

296 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 151.

казалось, она действительно состоит из какой-то твёрдой белой массы. Когда «Илья Муромец» пролетал вблизи таких облачных выступов, то была ясно видна большая скорость хода воздушного корабля»[297].

Около двух часов продолжался этот сказочный полёт над облаками на высоте 1700 метров. Летели исключительно по компасу. Г. И. Лавров исполнял свои штурманские обязанности самым добросовестным образом. В 8 часов он доложил, что пора снижаться, по его расчётам корабль на подлёте к Киеву, верстах в десяти. По команде И. И. Сикорского Х. Ф. Пруссис начал спуск. Лётчик убрал газ, и самолёт пошёл на сближение с облаками. Через несколько минут «Муромец» вошёл в их плотную вату. Но уже на 600 метрах сквозь разрывы облачности стали просматриваться строения, проплыли купола Печерской лавры, Цепной мост. Сомнений не было – под крылом Киев. Значит экипаж начал спуск поздновато. Пришлось делать большой круг.

В Киеве всю ночь шёл дождь. Он прекратился только к шести часам утра. Многим, желавшим посмотреть посадку огромного самолёта и поприветствовать смелый экипаж, это обстоятельство помешало явиться на аэродром. К семи часам для встречи петербургских авиаторов прибыли члены киевского общества воздухоплавания А. К. Гюбш-фон-Гросталь, К. К. Эргант и В. Д. Мержанов, а перед самой посадкой «Ильи Муромца» в сопровождении пилота И. А. Родзевича подъехали сёстры авиаконструктора. Кроме них на аэродроме находилась военная охрана, полицейский наряд и небольшое количество частных лиц.

«Илья Муромец» был замечен кем-то в начале девятого со стороны полигона. Все стали пристально следить за тёмной точкой, которая, по мере приближения к аэродрому, всё увеличивалась. Вскоре стали явно обрисовываться очертания аэроплана, послышался гул его моторов. И вот громадный воздушный корабль уже парит над аэродромом, описывая большой круг. На его крыльях виднелись фигурки людей. Встречающие махали им руками, кричали приветственные слова.

В 8 часов 45 минут колёса «Ильи Муромца» коснулись поверхности Куренёвского аэродрома, который ещё совсем недавно стал стартом крылатой юности конструктора. Пробыв в воздухе 5 часов 20 минут, экипаж завершил второй этап перелёта. Механик выключил моторы, а когда их винты остановились, члены экипажа спрыгнули на землю. Встречающие бросились к лётчикам и самолёту. Объятия, поцелуи, восторженные возгласы. Ещё не улеглись первые страсти, как на аэродроме появилась машина. Это приехал городской голова Н. Н. Дьяков и исполняющий обязанности председателя киевского общества воздухоплавания капитан

---

297 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 155.

Н. М. Макаров. Официальную приветственную речь произнёс пилот И. А. Родзевич. После этого начался детальный осмотр «Ильи Муромца»[298].

Во время перелёта наибольшее время за штурвалом провёл штабс-капитан Х. Ф. Пруссис. Самолётовождением больше занимался лейтенант Г. И. Лавров. Под его руководством «Илья Муромец» только один раз отклонился от маршрута, да и то во время грозы, когда долгое время шёл вне видимости земли. Он же, как штурман корабля, вёл и хронометраж перелёта. Основные его итоги оказались такими: после старта в Петрограде прошло 30 часов 30 минут, расстояние в 1200 вёрст корабль преодолел за 12 часов 50 минут, средняя скорость полёта составила 95 вёрст в час.

Общий итог перелёта «Ильи Муромца» из Петербурга в Киев подвёл И. И. Сикорский: «Таким образом, воздушный корабль благополучно закончил свое первое сравнительно далёкое плавание… Трудности, которые пришлось преодолеть в пути, ещё более укрепили уверенность в хороших качествах воздушного корабля. Несомненно, что такой пожар в воздухе на обычном аэроплане того времени вызвал бы катастрофу. Кроме того, полёт в облаках и под проливным дождём в таких условиях, какие были описаны, заставили бы лётчика на малом аппарате спуститься, т.к. одному человеку было бы очень трудно управлять аппаратом в такую плохую погоду и в то же время следить за компасом и картой, и соображать, и подсчитывать, в какую сторону и насколько его сносит ветер… Иное дело было для воздушного корабля с несколькими моторами и несколькими людьми на борту. Он был несравненно лучше обеспечен от таких случайностей и потому мог хорошо закончить этот серьёзный, по тому времени, перелёт»[299].

Вполне естественно, прилёт огромного самолёта, да ещё под управлением бывшего земляка, вызвал у общественности огромный интерес. Однако доступ к осмотру самолета был ограничен. Газета «Киевлянин» писала: «В течение дня посетили аэродром вице-губернатор Б. Д. Кошкарёв, военные лётчики, несколько офицеров, члены Киевского общества воздухоплавания и много частной публики. Все с интересом посматривали на воздушного богатыря «Илью Муромца», но только избранным разрешили подойти близко к нему, а все остальные рассматривали почётного гостя на приличном расстоянии. Действительно есть на что посмотреть. Гордо стоит великан лицом к аэродрому, широко расставленные крылья, отбросив предлинный хвост к ангарам. Отдыхает он после славного и долгого полёта, готовый каждую минуту взлететь за облака, послушный твёрдой воле своего творца. Когда унесётся на нём и куда Игорь Иванович пока никто не знает.

Передняя часть корпуса аэроплана белого цвета, а на груди аппарата скромная чёрная надпись «Илья Муромец»[300].

---

298 Киевлянин. 18 июня 1914 года.

299 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 156, 157.

300 Киевлянин. 18 июня 1914 года.

Вечером этого дня членов экипажа чествовали в Киевском обществе воздухоплавания. Собрание вёл капитан Н. М. Марков. Супруга киевского главы О. Л. Дьякова от имени общества преподнесла конструктору большую золотую медаль с надписью «Славному витязю русского воздушного океана Игорю Сикорскому». Много тёплых слов в свой адрес услышал Игорь Иванович от членов киевского общества в этот вечер.

Бывший секретарь Киевского общества воздухоплавания В. Д. Мержанов охарактеризовал И. И. Сикорского не только как талантливого конструктора, но и как общественного деятеля. Знатного земляка приветствовал авиаконструктор А. Н. Свешников. Известный лётчик Пётр Нестеров отметил огромное значение аэропланов «Илья Муромец» в военном деле[301].

На имя императора собрание единодушно приняло текст телеграммы: «Петергоф. Его императорскому величеству. Члены киевского общества воздухоплавания в чрезвычайном собрании по случаю награждения большой золотой медалью общества славного витязя русского воздушного океана Игоря Сикорского, повергают к стопам вашего императорского величества чувства безграничной любви, преданности и гордости великой победой русского гения».

В ответ на неё от министра императорского двора графа В. Б. Фредерикса пришёл ответ: «Киев. Исправляющему обязанности председателя киевского общества воздухоплавания. Его императорскому величеству благоугодно было на телеграмме вашей начертать: «Радуюсь блестящим успехам Сикорского и благодарю киевское общество воздухоплавания за выражение чувства»[302].

Кроме этого, Совет киевского общества воздухоплавания обратился к руководству Петербургского политехнического института с ходатайством о присуждении авиатору-конструктору И. И. Сикорскому звания инженера. Свою просьбу Совет объяснил тем, что в Киевском политехническом институте нет кафедры по воздухоплаванию, а заслуги И. И. Сикорского в области авиации признаны всем миром. Будучи всецело занят конструированием самолётов и их испытанием, Игорь Иванович не мог завершить своего теоретического образования и получить звание инженера обычным путём.

18 июня, как поведала газета «Киевлянин», в кинотеатре Шанцера в 16 часов были продемонстрированы фотоснимки фотографа кинотеатра Добржанского, запечатлевшие прилёт «Муромца» в Киев. Присутствовали члены киевского общества воздухоплавания и И. И. Сикорский. 20 июня киевские военные лётчики устроили в честь своего знаменитого пилота-конструктора товарищеский ужин.

---

301 Там же.

302 Автомобильная жизни и авиация. 1914. № 7. С. 20.

Одиннадцать дней пробыл экипаж «Муромца» в Киеве. Они были заполнены различными мероприятиями, главные из которых проходили на Куренёвском аэродроме. К самолёту «Илья Муромец» совершалось настоящее паломничество. Тысячи людей осматривали гиганта, дотошно расспрашивали членов экипажа о назначении той или иной детали. Ну а нескольким счастливчикам удалось подняться в воздух. Седьмой номер журнала «Автомобильная жизнь и авиация» за 1914 год оставил некоторую информацию по этому вопросу:

«Во время пребывания «Ильи Муромца» в Киеве И. Сикорский на нём совершил несколько полётов с пассажирами: 20 июня часовой полёт над Киевом с 8 пассажирами; 21 июня два полёта – первый в 30 минут с 8 пассажирами и второй в течение 20 минут с 7 пассажирами; 22 июня летали три раза, имея на борту 7 – 8 пассажиров. Полёты были непродолжительными»[303].

По свидетельству самого И. И. Сикорского «Муромец» совершил десять полётов с пассажирами. Некоторые из них отразила газета «Киевлянин». Эти сведения следует перенести в книгу. Они принадлежат истории.

20 июня газета писала: «С четырёх часов дня по направлению к аэродрому Киевского общества воздухоплавания уже тянулись экипажи и автомобили с жаждущими посмотреть полёт «Ильи Муромца». К месту стоянки не подпускала охрана. С утра дул сильный порывистый ветер до 20 метров в секунду. Около аэроплана суетились механики. Около пяти часов приехал Сикорский, бегло осмотрел аппарат и начались последние приготовления к полёту.

В гондоле поместились И. И. Сикорский, его сестра Ольга, А. Г. Сикорский, Х. В. Пруссис, Г. И. Лавров, Н. М. Макаров и два механика. Всего восемь человек. Один из механиков стал постепенно запускать 125-сильные моторы. Потом, когда моторы разработались, Сикорский дал знак отпускать аппарат. Его по бокам держали человек 25 солдат. В 5 часов 50 минут гигант сорвался с места и плавно, но быстро, покатился по аэродрому, затем, сделав сравнительно небольшой разбег, слегка покачиваясь, оторвался от земли. Сначала аппарат шёл довольно нервно, испытывая боковую качку, но постепенно стал очень ровно и быстро нестись в воздушном пространстве.

Полёт совершён над Сырецким военным аэродромом, где с воздушного дредноута была сброшена записка с приветствием аппаратам 3-й авиационной роты, затем над военным аэродромом, где пассажиры «Ильи Муромец» любовались расположением войск Киевского гарнизона, и, наконец, пролетев через весь город, аэроплан на тысячной высоте подошёл к Куренёвскому аэродрому и начал делать круги, постепенно спускаясь. Он очень искусно низко подошёл против ветра к земле и при восторженных

---

303 Там же. С. 21.

овациях плавно приземлился. Весь полёт совершён за один час десять минут».

Информацию «Киевлянина» от 21 июня передаём в изложении: «Вчера снова летал «Илья Муромец». Всюду тучи, ветер. Но вскоре погода улучшилась. Появились два аэроплана, летящие навестить «Илью Муромца». Они кружились над аэродромом. «Мораны» вскоре повернули обратно. Затем над военным аэродромом появился «Ньюпор» под управлением штабс-капитана Н. М. Макарова. В шесть часов 15 минут он опустился вблизи «Муромца», который взлетел в шесть часов тридцать пять минут. На борту находились: И. И. Сикорский, Г. И. Лавров, командир 3-й авиационной роты полковник К. М. Боресков, военный лётчик штабс-капитан А. С. Воротников, поручик Мальцев, поручик М. М. Войткевич, два частных лица и механик Панасюк.

«Илья Муромец» направился к Киеву, где пролетел над Купеческим садом и повернул обратно на аэродром. Вскоре на «Моране» прилетел П. Н. Нестеров. Полетал над аэродромом и опустился возле «Муромца», который готовился ко второму полёту. Кроме членов экипажа в самолёт вошли военные лётчики Мрачковский, Капустин, Маслов и Васильев, а также П. Н. Нестеров.

«Муромец» поднялся в воздух в 7 часов 7 минут. На небольшой высоте делает крен, приведший в неописуемый восторг всех присутствующих на аэродроме. С юга стали надвигаться тёмные тучи. Лётчики повели машину на посадку. Во время полёта пассажиры попеременно выходили на верхнюю площадку, так называемый капитанский мостик».

Из газеты «Киевлянин» за 22 июня. «Вчера снова летали госпожи М. Н. и О. Ф. Синкевич, адъютант 3-й авиационной роты поручик Б. К. Макаревич, механик роты Н. М. Марков. Погода была тихая. И. И. Сикорский пролетел к городу, вернулся в район аэродрома, а затем вновь повёл «Муромца» к городу. На второй полёт пошли подполковник 33-й артиллерийской бригады В. К. Смысловский, офицеры В. С. Голубев, Е. И. Сапаров, лётчик П. Н. Нестеров, художник Н. А. Прахов, сотрудник газеты «Киевлянин» А. К. Гюбш-фон-Гросеталь. Через Подол полетели к Киеву. Пролетели над Купеческим садом, Днепром, покружились над Трухановым островом. Художник делал фотоснимки из окна и двери.

В 8 часов 20 минут полетели в третий раз. Пассажирами были: военные лётчики штабс-капитаны Н. К. Микоса и В. Е. Гартман, старший механик 3-й авиационной роты инженер-механик И. А. Романа и подпоручик Б. Н. Зиса. «Муромец» попарил над Владимирской горкой и уже в сумерках сел на аэродроме».

Вот такие сведения, относительно полётов И. И. Сикорского на «Муромце» в Киеве, сохранила газета «Киевлянин».

Оценивая период пребывания экипажа «Ильи Муромца» в Киеве авторы книги «Крылья Сикорского» Г. И. Катышев и В. Р. Михеев отмечали: «Киев устроил грандиозную встречу героям перелета. Несколько дней подряд толпы народа осаждали аэродром и осматривали чудо-корабль, правда, издали. Цепь солдат не подпускала любопытных ближе. Организаторы были весьма предусмотрительны. Публика разнесла бы машину по кусочкам. Сикорский сделал десять показательных полетов – провез официальных и сиятельных лиц, друзей, родных. Все были в восторге от необычной машины. Пассажиры любовались прекрасной панорамой Киева и его окрестностями, удивляясь возможностям воздушного корабля.

Отец Сикорского был нездоров, но его все-таки привезли на аэродром в закрытой карете, и он смог посмотреть на детище своего сына, в звезду которого он так верил. Иван Алексеевич, окруженный дочерьми, внуками и зятьями, был в восхищении и совершенно счастлив. Ольге, уже давно получившей «воздушное крещение», было доверено провезти на «Муромце» своего шестилетнего племянника Дмитрия, сына Елены. Он потом долго вспоминал волнующие подробности полета».

Здесь же авторы привели впечатления одного из участников полёта над Киевом, которые поместил на своих страницах «Киевлянин». Их нельзя не повторить.

«При работе моторов на земле ощущается в кают-компании тряска, но как только мы взлетели, она тотчас же исчезла. Мы чувствуем себя как на пароходе в абсолютно тихую погоду. В начале полета «Ильей Муромцем» управлял военный летчик Х. Ф. Пруссис, но вскоре управление принимает на себя наш любезный хозяин Игорь Иванович. В кают-компанию входит сменившийся штабс-капитан Х. Ф. Пруссис.

В просторной каюте «Ильи Муромца» мы чувствуем себя великолепно: в каюте светло, уютно, нет рокота работающих моторов; в открытые окна и дверь каюты можно свободно наблюдать за проходимым пространством. Только мы взлетели, я вышел на верхнюю площадку, т. н. «капитанский мостик». На нем замечательно приятно стоять – сильная струя ветра раздувает полы вашего платья; вы дышите свежим, чистым воздухом. С мостика положительно не хочется уходить – так приятно здесь стоять. Вы чувствуете, что стоите на твердой почве, а со всех сторон у вас расстилаются очаровательные виды; вы видите под собой гигантских размеров географическую карту. Вы видите все изгибы Днепра, Почайны и по ним узнаете эти реки.

Я поворачиваюсь в сторону хвоста – позади видно пройденное пространство и незначительные движения рулей поворота; наконец, поворот рулей сделан несколько энергичнее, «Илья Муромец» слегка накренивается во внутреннюю сторону и мы поворачиваем в город. Пролетаем через аэродром. Внизу виднеются кажущиеся миниатюрными ангары, аэропланы,

люди. Летим на «Илье Муромце» над Подолом. Здесь мы различаем каждую улицу, кажущуюся узенькой полоской, каждый дом. Все это выглядит таким нарядным и чистеньким. Затем виден старый город. Софийский Собор восхитителен в лучах заходящего солнца. Вы ясно различаете остановившиеся на улицах трамваи, автомобили, пешеходов; все это спешит посмотреть на летящего в воздухе «Илью Муромца». Из Купеческого сада много приветствий, направленных в сторону «Ильи Муромца», особенно в восторге были дамы, усиленно махавшие платками.

Мы открыли боковую дверь, и все собрались в маленьком коридорчике, чтобы еще лучше наблюдать происходящее в Купеческом саду, а наш спутник – художник производит один за другим ряд фотографических снимков. На Днепре та же картина. Виден идущий из Слободки пароход, но он идет, слегка описывая зигзаги, видимо, рулевого больше интересует курс, взятый «Ильей Муромцем», нежели свой собственный. На обратном пути мы снова летим над Днепром и скоро видим Кореневский аэродром, где «Илья Муромец» описывает еще круг и мягко садится на землю, что было совершенно незаметно, несмотря на все старания уловить этот момент, столь сильно заметный при посадке других аппаратов»[304].

Пришло время отлёта. Его наметили на 26 июня. Подготовили машину к дальнему перелёту, загрузив 51 пуд бензина и 14 пудов масла, произвели контрольный облёт. Всё было нормально. В 3 часа 15 минут «Илья Муромец» поднялся с Куренёвского аэродрома, сделал прощальный круг и стал набирать высоту. Авария случилась через 20 минут после взлёта – у одного из моторов сломалась карбюраторная трубка. Надо возвращаться. Всё произошло настолько быстро, что провожающие ещё не успели разъехаться.

Повторный вылет наметили на 29 июня. А накануне штабс-капитана Х. Ф. Пруссиса срочно вызвали в столицу по служебным делам. Он уехал поездом. В экипаже осталось три человека.

Было ещё темно, когда механики 3-й авиационной роты под руководством В. С. Панасюка начали готовить моторы к запуску. В 2 часа 30 минут на аэродроме замелькали огоньки – это прибыли спортивные комиссары киевского общества воздухоплавания капитан Н. М. Макаров, пилот И. А. Родзиевич, исполняющий обязанности секретаря спортивного комитета А. К. Гюбш-фон-Гросталь. За ними подъехали улетавшие авиаторы с родными И. И. Сикорского и некоторые частные лица на личных автомобилях. Чтобы облегчить работу механиков, лучи от фар автомобилей направили на самолётные моторы.

Настали минуты прощания. Они прошли в волнении. Экипаж поднялся на борт самолёта. Было уже совсем светло. Кое-где по небу плыли крупные кучевые облака. Почти безветренно. В. С. Панасюк запустил моторы. Все четыре вышли на нужные обороты. К взлёту всё готово. Спортивные

---

304 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 127, 128.

комиссары подали знак. И. И. Сикорский дал газ. Воздушный гигант дрогнул и плавно покатил по мокрому от утренней росы лугу. Увлекаемый силой четырёх моторов, «Муромец» в 3 часа 34 минуты 15 секунд оторвался от земли. Набрав 100 метров, он плавно описал над аэродромом полукруг, и, пройдя в 3 часа 37 минут линию старта, направился на север, в направлении Вышгорода. Время прохода стартовой линии зафиксировали и занесли в протокол спортивные комиссары.

Утро было ясное и свежее, горизонт чист. Самолёт спокойно шёл на малой высоте над Днепром. Населённые пункты, которые встречались на маршруте, просматривались вёрст за 30.

В 8 часов под крылом «Муромца» проплыл Могилёв. Едва он исчез из виду, как впереди показались очертания Орши. Высота к этому времени была уже 1200 м. Над городом экипаж сбросил аэрограмму с приветствием и информацией о полёте. В 11 часов её в Киеве получила семья конструктора: «В 8 часов 42 минуты «Илья Муромец» пролетел над Оршей, находясь на высоте 1250 м, держа курс на север».

Над Витебском с борта самолёта ушла вторая аэрограмма. В ней говорилось, что «Илья Муромец» пролетел город на высоте 1350 м в 9 часов 30 минут.

Городок прошли на высоте 1500 метров. После его пролёта Г. И. Лавров начал спуск. Сели для пополнения запаса бензина в Новосокольниках, пробыв в воздухе 7 часов 32 минуты, покрыв расстояние в 720 вёрст. Это был ещё один мировой рекорд дальности полёта.

Заправка самолёта горючим, в отличие от этой процедуры в Копысе, прошла много быстрее. Объяснение мы находим в книге И. И. Сикорского: «На этот раз работа была выполнена очень скоро, т.к. поехавший от завода инженер, заготовил заранее бутылки со сжатым воздухом. Последний был пущен в железные бочки с бензином, и в результате бензин через широкие трубы полился сильной струёй в резервуары воздушного корабля, и всё было закончено в полчаса»[305].

Как только заправка была завершена, экипаж немедленно приступил к взлёту. В Киев ушла третья аэрограмма: «Илья Муромец» благополучно спустился в Новосокольниках в 11 часов 9 минут утра и вылетел в 12 часов 42 минуты».

Начался последний, самый короткий, и в то же время самый трудный этап перелёта. Буквально после взлёта самолёт попал в сильную болтанку. Невидимые силы бросали аппарат из стороны в стороны. Попадая в воздушные ямы, он за несколько секунд терял сотни метров с таким трудом набранной высоты. Иногда машину как пушинку поднимало вверх, и тоже на сотни метров. Эта борьба с воздушными течениями была утомительна, и И. И. Сикорский с Г. И. Лавровым сменяли друг друга у штурвала очень часто.

---

[305] *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 160.

Лётчики полагали, что от неимоверной болтанки их спасёт высота. За два часа полёта им удалось набрать 1100 м. Но и здесь по-прежнему господствовали те же воздушные течения. В журнале «Воздухоплаватель» И. И. Сикорский отмечал: «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 двигателей и делали всё возможное, чтобы сохранить высоту.

Мы надеялись, что в дальнейшей части нашего перелёта качка ослабеет, но в действительности нас ожидало ещё одно новое испытание. В начале четвёртого часа мы заметили на горизонте тёмно-бурый туман, простиравшийся до самой земли. Подлетев ближе, мы убедились, что это был дым… Качка сделалась ещё сильнее. Ходить по 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 всё даже на 1000-метровой высоте, мы подошли к озеру Велья, и попали в новую воздушную яму, в которой аппарат мгновенно завернул и наклонился на 45 градусов вниз. После этого мы двигались ещё около получаса на той же высоте и, наконец, решили спуститься пониже»[306].

А вот подробности этих волнующих минут, описанные в книге «Воздушный путь»: «В то время, когда Лавров находился за рулём, а я отдыхал в гостиной, расположившись спокойно в кресле, и с удовольствием отмечал на карте, что пройдено уже больше половины этого тяжёлого пути, корабль вдруг резко наклонился своим левым крылом и затем всей передней частью вниз и начал падать. Кресла и всё, что не было привязано в каютах, сорвалось со своих мест и скатилось к левой стене: пол каюты и стена стояли, примерно, под одинаковым наклоном. Пробраться в каюту рулевого, двигаясь не столько по полу, сколько по боковой стене, и принять управление кораблём было делом нескольких секунд. Однако ничего сделать не удалось. Рули были положены, но корабль продолжал падать… Это стремительное падение продолжалось недолго, но корабль спустился приблизительно на полверсты… Эта воздушная яма – самая крупная из всех, которые приходилось встречать «Илье Муромцу» до тех пор – была и последней трудностью этого перелёта»[307].

С потерей высоты качка ослабла, а с ней спало и напряжение полёта. Наконец, измотанный экипаж заметил впереди очертания Павловска, а через десять минут замелькали окрестности столицы. Она была в дыму и тумане. Ещё через несколько минут «Илья Муромец» уже находился над Московской заставой, пролетел над Обводным каналом, сделал большой круг над

---

306 Воздухоплаватель. 1914. № 8. С. 568.

307 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 164.

центральной частью города, как бы оповещая петербуржцев о своём благополучном возвращении из дальнего полёта, и с потерей высоты пошёл в направлении родного аэродрома, с которого впервые отлучился на целых одиннадцать суток. «Отмотав» 2500 километров, «Илья Муромец» благополучно приземлился. **Завершился первый в мире дальний маршрутный полёт тяжёлого воздушного корабля.**

В Киев ушла последняя телеграмма. В ней экипаж сообщил, что благополучно спустился на Корпусном аэродроме в 18 часов 15 минут. Таким образом, из Новосокольников до Петрограда «Илья Муромец» летел в трудных погодных условиях 6 часов 33 минуты, а весь путь из Киева до столицы преодолел за 14 часов 38 минут, совершив одну остановку в пути. И всё это в пределах суток.

Дальний маршрутный полёт полностью подтвердил мнение И. И. Сикорского, высказанное ещё до полёта в Киев, по вопросу преимущества больших самолётов в деле обеспечения безопасности полёта: «Когда приходилось улетать со своего поля, то и мысли не было, что корабль не может не вернуться назад. При полётах на малых аэропланах нередко случалось, что лётчик был вынужден спуститься, не будучи в состоянии почему-либо долететь до места назначения или вернуться на свой аэродром. Очень нередко приходилось слышать, как у кого-нибудь испортился двигатель и он спустился в огород или в болото и поломал свой аппарат. Мелкая случайная неисправность двигателя всегда возможна. Поэтому на аэроплане с одним двигателем лётчик частенько осматривается по сторонам, выбирая местечко, куда бы спуститься, если мотор вдруг остановится. Но на большом воздушном корабле дело обстояло совершенно иначе. Лётчики на нём знают, что все моторы сразу не остановятся. А если с каким-нибудь одним случится какая-нибудь неисправность – это неважно. Корабль будет свободно продолжать свой путь. Починкой мотора займётся механик, а остальные будут спокойно оставаться на своих местах и делать своё дело».

Конструкция самолёта, испытанная в тяжёлых погодных условиях (сильный ветер, дождь, сплошная облачность, болтанка), показала свою надёжность, доказала, что мощные многомоторные корабли способны преодолевать неблагоприятные метеоусловия. Другой тип самолёта того времени подобные трудности просто не выдержал бы. «Илья Муромец» окончательно стал на крыло.

Перелёт Петербург – Киев – Петербург дал богатый опыт экипажу и И. И. Сикорскому как конструктору. Лётчики получили практику пилотирования в сложных метеорологических условиях, самолётовождения вне видимости земли и взаимозаменяемости. Механик приобрёл опыт эксплуатации моторов в длительном маршрутном полёте. Для Игоря Ивановича перелёт стал прекрасной возможностью подметить все погрешности конструкции и, вместе с тем, породил новые технические идеи.

Он писал: «Полёт в Киев и обратно вполне оправдал надежды, возлагавшиеся на воздушный корабль, и ещё больше выяснил его ценные качества».

Перелёт показал и военную пригодность тяжёлого самолёта. С первого и до последнего дня за полётом «Ильи Муромца» следил сам военный министр В. А. Сухомлинов. Именно по его докладу, уже на следующий день после возвращения экипажа в столицу, император наградил И. И. Сикорского орденом святого равноапостольного князя Владимира 4-й степени. В реляции указывалось, что конструктор награждается за особые выдающиеся его заслуги в деле военной авиации. К. Н. Финне отмечал: «Государь император снова оказал Сикорскому своё внимание, посетив лично «Илью Муромца» и милостиво беседуя с экипажем этого воздушного корабля. Сикорский был награждён орденом Владимира 4-й степени, по тому времени отличием очень высоким… Сикорский, по высочайшему повелению, был освобождён от отбывания воинской повинности»[308].

Маршрутный полёт «Ильи Муромца» имел и большое пропагандистское значение. Теперь этого гиганта воочию увидели жители многих городов, над которыми он пролетал и в которых он останавливался. Перелёт получил высокую оценку в прессе, о нём восторженно писали многие журналы и газеты.

Журнал «Автомобильная жизнь и авиация» в шестом номере за 1914 год отмечал: «Этими блестящими перелётами окончился суровый экзамен новой системы русского аэроплана. Результаты оказались ошеломляющими». В очередном номере, назвав это путешествие грандиозным, журнал писал: «Русская авиация движется вперёд гигантскими шагами. Последним, взволновавшим всю Россию успехом, явились июньские перелёты И. И. Сикорского на своём гигантском аэроплане «Илья Муромец». Это был первый серьёзный экзамен летучих качеств дредноута русского воздушного флота. Он удался блестяще и показал удивлённому миру, что Россия в действительности обладает грозным для врагов боевым средством»[309].

«Воздухоплаватель» в восьмом номере поместил солидную статью «Большой перелёт И. И. Сикорского». Это рассказ самого конструктора и лётчика о самом перелёте. А в первом номере за 1915 год этот же журнал отмечал: «Илья Муромец» совершил под управлением самого конструктора перелёт в Киев и обратно. Такой перелёт заставил говорить о нём весь мир».

Вполне естественно, что во многих публикациях того времени давалась оценка не только самому дальнему перелёту, но и всей творческой работе молодого конструктора. Оценивая успехи И. И. Сикорского за весь 1914 год, журнал «Воздухоплаватель» отмечал:

---

308 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С 33.

309 Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 6.

«Как на другую, или вернее на первую новость в технике надо указать на новые успехи нашего соотечественника И. И. Сикорского в применении крупных аэропланов, снабжённых несколькими моторами. Второй колосс Сикорского «Илья Муромец», начавший свои испытания с первых дней 1914 года, добился за год прекрасных результатов. Его конструкция и его полёты со многими пассажирами (числом до 15), продолжительностью в несколько часов и на высоте 2000 метров и более, является единственным примером во всей авиации, к коему даже близко не подошёл ещё никто. Несомненно, что участие этих дредноутов в военных действиях вплетёт ещё новые лавры в славу нашего молодого конструктора»[310].

Все оценки прессы касались чисто авиационной стороны дела. И здесь, пожалуй, трудно что-либо убавить или прибавить. Высоко оценивал эти достижения и современник конструктора, врач Эскадры воздушных кораблей К. Н. Финне. Однако этого неистового поклонника всего национального, чисто русского, больше всего тревожило отношение к делу И. И. Сикорского общественности, государства и толстосумов. Он писал: «Возможно, что если бы Сикорский избрал целью своего полёта не Киев, а Москву, где ему следовало поклониться тамошним золотым тельцам, то московские меценаты, поливавшие в своё время шампанским дорожки в саду Шарля Омона, «чтобы не пылало», или жертвовавшие в 1905 году «миллионы на революцию» и сделали бы что-либо на удивление Европы. Но шум моторов «Муромца», летевшего из бюрократического Санкт-Петербурга в Киев, не достиг Москвы и постройка «Муромцев» продолжалась в маленькой мастерской Русско-Балтийского завода».

Многие страницы его книги отражали ту боль, которую, судя по всему, испытывал этот человек до конца своих дней. Не приняв Февральскую, а тем более Октябрьскую, революции 1917 года, он источал громы и молнии в адрес интеллигенции и богатых людей, которые довели, по его мнению, страну до развала. Вот ещё одно место из книги, полное сарказма:

«Пассивности русского общества, проявленной в отношении конструктора «Ильи Муромца» Сикорского, можно противопоставить ту кипучую деятельность и самопожертвование, которые проявляла часть интеллигентного русского общества в подготовке российского государства к развалу. Само собою, разумеется, что русские люди не считали нужным поддерживать «Муромцев», хотя бы потому, что их поддерживало ненавистное им императорское правительство. Громадное же большинство русских людей считало, что не их дело думать о поддержке изобретения Сикорского. Мало ли строят всяких аэропланов? Над тем, как поддержать это русское дело, нужно было ещё подумать, а это ведь отвлекало от игры в

---

310 Воздухоплаватель. 1915. № 1. С. 52.

бридж, винт, преферанс и других подобных тому серьёзных занятий, сделавшихся нашим бытовым явлением»[311].

Высокую оценку тяжёлым кораблям И. И. Сикорского и ему как конструктору дали современные историки авиации. Самые лестные слова мы находим в книге «Крылья Сикорского»: «Молодой Сикорский во главе небольшой группы энтузиастов смог сделать смелый шаг в неведомое и построил четырёхмоторный гигант, который явился родоначальником всей мировой тяжёлой авиации. «Русский Витязь» и его преемник «Илья Муромец» ошеломили современников мировыми рекордами продолжительности полёта и большой грузоподъёмностью. Создание этих машин произвело настоящий революционный переворот в умах людей, который опрокинул сложившиеся догмы расчёта, постройки и применения самолётов и заставил по-новому взглянуть на авиацию в целом, увидеть перспективы её развития и новые возможности»[312].

А судьба самого самолёта, совершившего первый в мире самый дальний перелёт, такова. После возвращения из украинской столицы он получил почётное наименование «Киевский», продолжал летать в окрестностях Петербурга и вызывать восторги жителей города. И не только их. К. Н. Финне по этому поводу оставил нам весьма любопытный факт.

«В начале июля 1914 года, то есть вскоре после возвращения из Киева, «Илья Муромец», получивший название «Киевский», принял участие в большом высочайшем смотре войск в Красном Селе по случаю приезда в Россию президента Французской республики Р. Пуанкаре. Русский воздушный богатырь, стоявший на правом фланге авиационных частей, привлёк особое внимание французского президента, совершавшего объезд войск с государем императором. Бывшие на этом смотру лётчики говорили, что Р. Пуанкаре, сидевший в коляске с государыней императрицей, не только не спускал глаз с «Ильи Муромца», поравнявшись с ним, но, миновав его, оглянулся, чтобы разглядеть получше эту громадную русскую машину»[313].

31 июля военное ведомство приобрело этот самолёт и передало его в Гатчинскую военную авиашколу. По свидетельству Игоря Ивановича там «Илья Муромец Киевский» осенью 1914 года активно использовался в качестве учебного корабля при подготовке лётных кадров. Полеты на нем продолжались до поздней осени, затем были прекращены, так как с него были сняты моторы для постановки на новый тип воздушного корабля, более приспособленный для военных целей. Как писали М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев эти моторы прошли всю войну и закончили своё существование в 1918 году – были сожжены с кораблём при приближении немцев.

---

311 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 37, 38.

312 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 6.

313 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 33.

В связи с этими сведениями следует обратить внимание на неточность, которую отразил В. Б. Шавров: «Этот самолёт находился в строю свыше двух лет, совершал боевые полёты, потом использовался, как учебный и был списан в 1916 году». На самом деле «Илья Муромец», летавший в Киев, боевых вылетов не совершал. Дело в том, что в Эскадре воздушных кораблей сложилась традиция сохранять почётное наименование «Киевский» – как только корабль с таким именем отрабатывал свой ресурс или преждевременно выходил из строя, его место занимал новый «Киевский».

Все члены экипажа, совершившего дальний полёт, кроме Х. Ф. Пруссиса, навсегда связали свою судьбу с И. И. Сикорским и «Муромцами». О них будет рассказано в дальнейшем исследовании. Что же касается инструктора Гатчинской школы Х. Ф. Пруссиса, то он участвовал в войне с Германией как командир авиационного отряда, а погиб, совершая полёт с учеником школы, как инструктор.

Журнал «Воздухоплаватель» писал: «30 апреля 1915 года скончался в Гатчинском дворцовом госпитале один из лучших русских военных лётчиков капитан Христофор Францевич Пруссис. Умер через три дня после падения его во время полёта на аэродроме на самолёте «Фарман-22».

Увлёкся авиацией и после долгих стараний попал в авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы, где и окончил курс весной 1913 года. Тогда же был назначен начальником 1-го корпусного авиаотряда при первой авиационной роте. Участвовал в войне, награждён орденом Св. Владимира четвёртой степени. Затем назначен инструктором Военной авиационной школы»[314].

Заканчивался очень важный, насыщенный успехами период в авиаконструкторской деятельности И. И. Сикорского. Появление тяжёлых многомоторных самолётов «Гранд», «Русский Витязь» и «Илья Муромец» ознаменовало начало эры тяжёлой авиации. Её первенцы представляли собой новое слово в мировом самолётостроении – таких воздушных кораблей не было ни в одной стране мира. За рубежом успехи в этом направлении самолётостроения пришли намного позже.

Информация о начинаниях в этой сфере в ряде стран Европы стала появляться в прессе уже в 1913 году. Так, журнал «Военный воздушный флот» (1914 год, № 2) отмечал: «Надо признать, что не он один построил такой большой самолёт. Над постройкой таких самолётов работали несколько человек за границей. Во Франции в 1912 году братья Ваузен построили громадный самолёт «Икар», но он мог подниматься и спускаться только с воды, являясь таким образом гидросамолётом. Подобный же самолёт в 1913 году построил инженер Колье».

Позже журнал «Воздухоплаватель» в первом номере за 1915 год оповестил читателей о том, что в Италии инженером Джованни Капрони

---

314 Воздухоплаватель. 1915. № 5. С. 204.

производятся испытания гигантского трёхмоторного аэроплана, который очень похож на известный самолёт И. И. Сикорского «Илья Муромец».

Некоторые сведения о постройке в этот период тяжёлых кораблей за рубежом появились в ряде исследований последнего времени. Вот, что писал П. Колесников в статье «Первые стратегические»:

«Активное участие многомоторных немецких машин началось только в 1917 – начале 1918 гг. Построенный в 1914 году Кертиссом в США большой двухмоторный гидросамолёт поднимал груз вдвое меньше, чем «Муромец» и не мог решать боевых задач, какие выполнялись на российском самолёте. У англичан двухмоторный биплан «Хендли-Пейдж» выпустили в конце 1916 года, причём отдельные узлы, детали и даже пропорции самолёта напоминали аналогичные силуэты «Ильи Муромца». А трёх- и четырёхмоторные самолёты союзников «Фарман-Галиаф» и «Виккерс-Д 10» на фронт попасть не успели. Из союзников только итальянцы первыми построили и применили в 1915 году трёхмоторный биплан Ка-32 конструкции Капрони, имевший бомбовую нагрузку даже немного больше, чем у «Муромца», но слабое (4 пулемёта) вооружение, не обеспечивающее сферический обстрел»[315].

Как видим, над созданием тяжёлых воздушных кораблей работали авиаконструкторы в других странах, но они были не столь успешными, как в России. Казалось бы, пальма первенства в этой сфере без тени сомнения принадлежит И. И. Сикорскому. Это аксиома, не требующая доказательства. Однако в нашей исторической литературе по вопросу международного первенства в строительстве больших многомоторных самолётов существует и иная точка зрения. Она принадлежит Д. А. Соболеву.

Он считает, что если двухмоторный самолёт относится к многомоторным, то первенство в этом деле принадлежит не И. И. Сикорскому, а русскому инженеру Б. Г. Луцкому, который жил и работал в Германии. Именно с описания его самолётов и начал Д. А. Соболев главу «Первые многомоторные самолёты» в своей книге «История самолётов». Тяжёлые же корабли И. И. Сикорского, по его мнению, стали этапными. Он пишет: «Новым этапом в развитии многомоторных аппаратов явилось создание в России под руководством И. И. Сикорского самолётов «Гранд» («Русский Витязь») и «Илья Муромец»[316].

Многомоторность, она ведь не сама по себе, она для решения какой-то проблемы. Чем была вызвана установка на самолёте нескольких моторов? Прежде всего стремлением увеличить его грузоподъёмность и дальность. Зачем нужен самолёт, который держит в воздухе только себя и лётчика, и не способен перевозить грузы? Проблему повышения грузоподъёмности невозможно решать без увеличения конструктивных параметров самолёта,

---

315 Техника молодёжи. 1955. № 1. С. 18, 19.

316 *Соболев Д. А.* История самолётов. М., 1995. С. 219.

что, в свою очередь, повышает взлётный вес. Чтобы поднять в воздух более тяжёлый аппарат, обеспечить его полёт, да ещё дать ему возможность перевозить груз, для этого надо оснастить его не одним, а несколькими моторами.

В упомянутой книге Д. А. Соболева приведена таблица, в которой есть графа «год». Самолёты И. И. Сикорского занимают здесь девятое и десятое места. Давайте сравним основные тактико-технические данные всех приведённых в таблице самолётов с «Ильёй Муромцем». Самый большой размах крыльев (15,2 метра) у английского самолёта «Тандем Твин», тогда как у «Муромца» 32 метра. Самая большая площадь крыла (93 квадратных метра) у английского самолёта «Седдон-2», а у «Муромца» – 182 м^2. «m» взлётное «Седдон-2» – 1180 кг, а у «Муромца» – 5100 кг. Двигателей у всех по два, а у самолёта И. И. Сикорского четыре. Таким образом, по всем этим параметрам «Илья Муромец» превосходил своих двухмоторных собратьев, кроме скорости полёта. И в связи с этим проблему грузоподъёмности они решить не могли.

Собственно говоря, сам автор пишет об этом: «Двухмоторные самолёты, построенные в 1909 – 1910 годах, остались экспериментальными. Как выяснилось, по грузоподъёмности они не только не превосходили одномоторные, но даже уступали им». Так о чём тогда речь?

Вряд ли правомерно относить двухмоторные самолёты к многомоторным. Конечно, два мотора – это не один. Но разве два по отношению к одному – это много? Автор привязал себя к ошибочному тезису, что двухмоторные самолёты относятся к многомоторным, и на этом основании отдал первенство Б. Г. Луцкому. Наконец, следует сказать, что приведённая таблица, отражающая сведения о первых многомоторных самолётах, и отбросившая творение И. И. Сикорского на девятое и десятое места, вступает в противоречие с выводом самого автора: «Появление самолётов «Русский Витязь» и «Илья Муромец» ознаменовало начало тяжёлой авиации. За рубежом успехи в этом направлении самолётостроения были достигнуты на несколько лет позже, чем в России – в годы первой мировой войны»[317].

Говоря о конструкторе Б. Г. Луцком, нельзя согласиться и с мнением В. Б. Шаврова: «По ряду причин он остался малоизвестным конструктором, между тем, его работы, проводившиеся за границей, принадлежат нашей Родине и должны занять своё место в ряду достижений отечественной авиации»[318].

Не принадлежат, и к российским достижениям не относятся. Его самолёты строились в Штутгарте в мастерской немца Даймлера, чисто из немецких материалов. Они испытывались в небе Германии, ими

---

317 *Соболев Д. А.* История самолётов. С. 223.

318 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 107.

восторгались и им рукоплескали жители этой страны. Да и строили их немецкие инженеры и рабочие. Единственное, что связывает построенные Б. Г. Луцким самолёты с Россией, так это то, что их создателем стал живущий в Германии русский по происхождению человек. Только и всего!

А вот если бы его самолёты стали в Германии на крыло, если бы, как «Илья Муромец», пошли в серию и на их базе было создано авиационное объединение подобное нашей Эскадре воздушных кораблей? Тогда бы самолёты русского Б. Г. Луцкого воевали бы против его Родины. Заняли бы они «своё место в ряду достижений отечественной авиации»? Б. Г. Луцкой жил в Германии, ел немецкий хлеб, там учился в мюнхенском политехническом и своим конструкторским талантом (создал газовые двигатели, моторные лодки, двигатели внутреннего сгорания, три самолёта со своими моторами) работал на укрепление экономической мощи этой страны. Кесарю кесарево!

Давайте в оценке сделанного И. И. Сикорским в сфере российской авиации будем руководствоваться мнением П. Д. Дузя, одного из непревзойдённых знатоков в области воздухоплавания и самолётостроения.

«Надо особо отметить появление этих тяжёлых самолётов в России перед войной 1914 – 1918 годов. В то время ни в одной стране мира не было самолётов, которые могли бы сравниться по грузоподъёмности и радиусу действия с «Ильёй Муромцем». Построенный в 1914 году Кертиссом в США большой двухмоторный гидросамолёт поднимал нагрузку, вдвое меньшую, чем «Муромец». Большой самолёт Сименс-Шуккерта, построенный в 1915 году, также нельзя было сравнить с самолётом Сикорского. Таким образом, Россия в начале войны являлась единственной страной, располагавшей многомоторными тяжёлыми самолётами. Это было большой заслугой Сикорского, а также техников и рабочих Русско-Балтийского завода»[319].

Первыми в мире многомоторными тяжёлыми самолётами стали «Гранд», «Русский Витязь» и «Илья Муромец» – самолёты чисто русского происхождения: их создавали русские конструкторы, инженеры и рабочие, строились они из отечественных материалов на русском заводе, их первыми полётами восторгались русские люди, они укрепляли экономическую мощь российского государства, а когда началась Первая мировая война стали на его защиту.

---

[319] *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 386.

Глава третья

Приобщение «Муромцев» к боевой работе

Все стянутые в один пункт воздушные корабли должны образовать особую эскадру-школу «Муромцев», деятельность которой должна быть двоякого рода: подготовительная и боевая.

М. В. Шидловский

19 июля Германия объявила войну России. Первая мировая война стала реальностью. С этого же дня началась перестройка страны на военный лад. Она разворачивалась во всех сферах государственной деятельности, и, в первую очередь, в области военной. Помимо перевода вооружённых сил с мирного положения на военное, необходимо было создать те органы, которым предстояло непосредственно осуществлять руководство боевыми действиями российской армии. Была создана Ставка во главе с Верховным главнокомандующим. Им стал великий князь Н. Н. Романов. Начальником штаба Верховного главнокомандующего был назначен Н. Н. Янушкевич, а генерал-квартирмейстером – Ю. Н. Данилов. Была введена должность дежурного генерала. Это управление возглавил П. К. Кондзеровский.

1. Состояние российской авиации накануне войны

В связи с начавшейся войной произошли назначения и в воздухоплавании и авиации. Приказом Верховного главнокомандующего № 14 от 14 августа боевым авиационным делом в российской армии стали ведать два человека: в войсках Северо-Западного фронта генерал от кавалерии барон А. В. Каульбарс, в войсках Юго-Западного фронта – великий князь Александр Михайлович Романов (в самом начале войны в российской армии было создано только два фронта. – *Автор.*). При этом в обязанности последнего входило руководство устройством и обеспечение различными видами специального имущества авиационных и воздухоплавательных частей как Северо-Западного, так и Юго-Западного фронтов. Приказ гласил:

«В целях упорядочения в действующих армиях авиационного и воздухоплавательного дела мною командируются: в распоряжение Главнокомандующего армиями Юго-Западного фронта генерал-адъютант его императорское величество Великий князь Александр Михайлович, и в распоряжение Главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта – член Военного Совета генерал от кавалерии барон Каульбарс.

На его императорское высочество Великого князя Александра Михайловича возлагаю руководство устройством и обеспечением различными видами специального имущества авиационных и воздухоплавательных частей Юго-Западного фронта. На генерала от кавалерии барона Каульбарса – те же вопросы в отношении авиации и воздухоплавания частей Северо-Западного фронта, но под общим руководством его императорского величества.

В распоряжение Великого князя Александра Михайловича и генерала Каульбарса командировать по одному штаб-офицеру для исполнения обязанностей начальников канцелярии»[320].

5 января 1915 года Управление заведующего организацией авиационного дела в армиях Юго-Западного фронта было преобразовано в ***Управление заведующего организацией авиационного дела в действующей армии***, с сохранением функции руководства авиационным делом в армиях Юго-Западного фронта. В его ведении находились заведующие организацией авиационного дела в армиях Северо-Западного фронта, а позже и Кавказской армии.

Александр Михайлович Романов руководил российской авиацией почти всю войну. По нынешним меркам это командующий Военно-воздушным флотом. Перед её началом он вместе с семьей и императрицей Марией

---

320 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1. Л. 1, 2, 17.

Фёдоровной находился в Лондоне. Усилившиеся слухи о возможной войне заставили его срочно выехать в Россию. Пока добирался до Севастополя через Австрию, Румынию и Турцию, война уже началась. После встречи с императором Николаем II выехал в Барановичи в Ставку, где получил назначение на должность помощника командующего 4-й армией. В этой должности пробыл несколько дней и вновь был вызван в Ставку.

Эмигрировав из России после Великой Октябрьской социалистической революции, Александр Михайлович написал мемуары «Книга воспоминаний». Они были изданы в Париже на английском, а затем на русском языках в 1933 году. Позже была подготовлена вторая часть. В России обе же части увидели свет в 1999 году. Затем дважды, в 2001 и 2004 годах, они были переизданы под названием «Александр Михайлович. Мемуары Великого князя». В них, по вопросу своего назначения на должность заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии, он писал:

«Николай Николаевич принял меня со своим обычным невозмутимым видом, выслушал мой доклад и пригласил к завтраку, во время которого предложил мне новый пост командующего авиацией Южного фронта, причем добавил, что подобное же назначение на Северном фронте получил генерал Каульбарс, много работавший со мною по делу создания нашего воздушного флота.

Я указал главнокомандующему, что необходима не только связь между командующими авиацией двух фронтов, но и их субординация, на что Великий князь Николай Николаевич согласился и подчинил мне генерала Каульбарса. Из Барановичей я отправился в Ровно, где находился штаб командующего Южным фронтом генерала Иванова.

Дело авиации я знал, но во время войны его приходилось ставить совершенно заново и с большой поспешностью. Работа была напряженная. Дело авиации еще было мало знакомо даже военным специалистам. Надо было создавать подготовительные школы, кадры летчиков и наблюдателей»[321].

Так великий князь Александр Михайлович Романов в годы Первой мировой войны оказался во главе российской авиации.

В эти первые месяцы войны были обнародованы ещё два любопытнейших приказа Верховного главнокомандующего. Первый из них от 4 августа гласил: «Воспретить воздушные полёты через Ставку Верховного главнокомандования, в каждый появившийся вблизи Ставки аэроплан, дирижабль или воздушный шар – стрелять». Вот так, весьма категорично. Понятно, что речь идёт о своих летательных аппаратах. Понятно и то, чем это

---

[321] В связи с тем, что автор печатным изданием книги А. М. Романова не располагает, данная цитата взята из Интернета. Сайт «Военная литература».

было вызвано: в то время отличить своего от чужого было весьма проблематично.

Второй приказ за № 32 от 30 августа ещё более любопытный. «По Высочайшему повелению сегодня доставлена из Троице-Сергиевой Лавры в мою Ставку великая святыня земли русской – святая икона явления божьей матери Преподобному Сергею Радонежскому Чудотворцу, написанная на доске от гробницы Святителя. Эта святая икона сопровождала российское воинство во всех главных войнах и наш державный верховный вождь Государь император дал нам новое явление своей любви к армии, так как был уверен, что сознание русских воинов и нахождение сей святой иконы среди нас, даст нам новые силы к борьбе с врагом и ещё большую уверенность в помощь божию.

Верю, что господь нас не оставит и даст нашему и союзников наших оружию окончательную и полную победу. Уверен, что и вы, доблестные русские воины, все до единого разделите эту уверенность. С нами Бог. Николай».

Доставил в Ставку икону иеромонах Лавры Максимилиан. В этот же день, 30 августа, он стал числиться при штабе Верховного главнокомандования[322].

Великий князь Николай Николаевич выразил уверенность, что господь русское войско «не оставит… даст окончательную и полную победу». Но ведь не дал, Россия-то войну проиграла. Как же он посмел отвернуться от православной России? А потом-то бог на всех один, и все просят у него именно им даровать победу. И что же ему делать? Ведь даруя победу одной противоборствующей стороне, он обрекает на поражение вторую.

Вот вам классический пример религиозного шарлатанства. Но главное даже не это. Почему бог, который всё видит, всё знает, который всемогущ, почему он не предотвратил эту мировую бойню? А что, руководство царской России не причастно к её развязыванию?

А почему бог не предотвратил Вторую мировую войну? Сподвижники А. Гитлера, да и он сам, развязав её, часто обращались за помощью к богу. 19 марта 1945 года фюрер подписал приказ о «выжженной земле». Узнав о его содержании, рейхсминистр вооружений и военной продукции А. Шпеер написал ему письмо, в котором отговаривал от этой сумасбродной идеи. Завершил он свое письмо словами: «Господи, защити Германию!» Не защитил. Верующим в бога свойственно обращаться к нему тогда, когда они согрешили. Вот если бы вспоминали о нём, когда принимали греховные решения на убийство миллионов.

Весьма негативную характеристику Николаю Николаевичу с обвинением в развале государства Российского дал бывший военный министр В. А. Сухомлинов. В 1925 году в Берлине вышла его книга «Великий князь

---

322 РГВИА. Ф. 2003. Оп.1. Д. 1. Л. 19, 40.

Николай Николаевич (младший)». Достаточно процитировать одно место из Предисловия, чтобы в этом убедиться.

«О злополучной для судеб России и царствующей династии роли этого человека, в руки которого покойным Государем, в тяжёлую годину для страны, была вручена оборона государства и верховное водительство русскими армиями идёт речь в этом моём очерке. К тем данным, которые имелись у меня в бытность на высших военных должностях моей родины, здесь, «за рубежом», прибавились интересные материалы по вопросу о том, кто больше всех способствовал гибели государства, императора Николая II, равно как и развалу русского царства»[323].

В последние годы в связи с поворотом страны на капиталистический путь развития и попыткой некоторых политиков, историков и журналистов показать последних представителей царствующего дома Романовых в этаком благовидном свете, не могу не привести нескольких выдержек из самой книги В. А. Сухомлинова. Ценность его оценок и мнений не только в том, что он хорошо знал придворную кухню, но и в том, что никогда не был сторонником ни революции, ни советской власти. Эмиграция тому подтверждение. Давайте вчитаемся.

«Как гибель царя, так и разрушение всероссийской монархии, вне всякого сомнения, в значительной доли, лежит на совести его Императорского Величества Великого князя Николая Николаевича… Фатальное сочетание таких натур, как два Николая, дядя и племянник, оказалось гибельным для злополучного русского государства. Добрый, разумный, но слабой воли царь, сознававший свою непригодность к управлению такой обширной державой, как Россия, остерегался влияния окружающих престол сановников, но не избег пагубного закулисного наушничества своего дяди, который собственно и был главным виновником крушения престола дома Романовых и гибели России. Что касается интеллигентности, то дядя был несравненно ниже племянника, разума ему Господь Бог дал лишь столько, чтобы ухитриться скрывать убожество своего ума.

… Камердинер Великого князя с возмущением передал мне… о том, какую жестокую игру придумал Великий князь для уничтожения приплода одной из собак: щенкам наносили удары палкой по голове, изощряясь при этом выбить из орбит оба глаза одновременно на учиняемых им под влиянием спиртных паров парфорсных охотах на Знаменке, в окрестностях Петрограда, этот арапник испытывали на своей спине и старые егеря, жившие в ближайших от дворца окрестностях, по огородам которых носился этот свирепый человек, разрушая их полевые труды и давя скот. Он,

---

323 *Сухомлинов В. А.* Великий князь Николай Николаевич (младший). Берлин, 1925. С. 7.

очевидно, опоздал родиться и времена «опричнины» были бы ему более подходящими.

… Верховным главнокомандующим он был слабым… а на театре военных действий оказался несостоятельным полководцем, причём свои промахи не честно старался затем свалить на чужие головы… Великокняжескому семейному влиянию обязана Россия увлечением царя и царицы всякими шарлатанами, Капюсами, Филиппами…. До Распутина; рекомендации этих проходимцев исходили из дома Великого князя Николая Николаевича»[324].

Таким являлся, по мнению одного из организаторов российского военного дела, человек, которому была доверена оборона страны. И это, по его мнению, стало одной из причин поражения России в Первой мировой войне.

За глаза императорская чета называла Николая Николаевича «Николашкой», а в армии он получил прозвище «Лукавый», «…как прозвала Николая Николаевича вся кавалерия от генерала до солдата»[325].

К боевым действиям на фронтах Первой мировой войны привлекались все виды и рода российской армии, в том числе и авиация. В каком состоянии она вступила в войну?

В различных источниках (архивных и исследовательских) оценки настолько противоречивы, что, пожалуй, при ответе на этот вопрос нельзя ограничиться только одними сухими цифрами. Нужны документы, характеризующие не только количественный состав российской авиации, но и её качественное состояние.

Раскрывая проблему состояния российского авиационного дела в предвоенные годы, следует сказать о том, что её привлечение к нуждам войны зрело в умах наиболее дальновидных политиков и государственных деятелей практически с первыми успехами летания. Авиационный потенциал России ещё был ничтожно мал, а кое-кто уже видел в нём военную составляющую. В. В. Король в своей книге «В небе России» приводит выдержки из доклада, сделанного профессором Николаевской морской академии князем Б. Б. Голициным 13 декабря 1909 года в присутствии членов Государственной думы и Государственного совета. Доклад назывался «Об общих директивах для правильной постановки дела воздухоплавания в России». Профессор призывал:

«… надо объединить всех деятелей по воздухоплаванию… направить их деятельность к достижению одной общей цели и согласовать вообще всю работу… Перед нами стоит задача огромной, государственной важности и что дальше медлить нельзя. Было бы более чем ужасно, скажем, даже преступно, если бы мы и в этом деле отстали от наших соседей и дали бы им

---

324 *Сухомлинов В. А.* Великий князь Николай Николаевич (младший). С. 16, 42 – 45.

325 *Игнатьев А. А.* Пятьдесят лет в строю. М., 1986. Кн. I. С. 71.

спокойно усиливаться и обзаводиться воздушным флотом. Воздушным кораблям в военном деле предстоит громадная будущность, и то государство, которое первым всемерно овладеет этим новым оружием и будет в состоянии его широко применять, будет иметь значительный перевес над противником.

Во главе движения должно стать само правительство в лице специального, нового, деятельного и гибкого органа, снабжённого широкими полномочиями и значительными денежными средствами, назначение которого – всесторонне и энергично двигать дело воздухоплавания вперёд в России»[326].

К сожалению, к призыву Б. Б. Голицина государственные мужи особо не прислушались. Воздухоплавательное дело в России продвигалось вперёд с той скоростью, которая была присуща первым летательным аппаратам. От соседей отстали, органа во главе движения «деятельного и гибкого, снабжённого широкими полномочиями» создано в предвоенные годы не было.

27 – 28 октября 1911 года в Париже состоялось шестое заседание Международной воздухоплавательной федерации. На нём было проведено голосование представителей некоторых стран по таким параметрам воздухоплавания и авиации: в секции сферических шаров (за каждые 25 000 кубических метров газа – один голос), в секции дирижаблей (один голос за килограммы поднимаемого полезного груза). В секции аэропланов (один голос за количество самолётов). Представителем от России был А. Н. Срединский. Голоса различных стран распределились следующим образом.

Государство	Сферические шары, $м^3$	Голосов	Дирижабли, кг	Голосов	Самолёты	Голосов	Всего
Германия	2 261.162	12	6 789	9	5	2	23
Австрия	49 500	2	6 780	1	5	1	4
Бельгия	219 000	9	760	2	6	1	13
Дания	8 700	1	760	1	6	1	3
Испания	24 600	1	760	1	6	1	3
США	255 000	11	760	1	15	5	17
Франция	810 983	12	7615	12	36	12	36
Англия	217 734	9	7615	1	7	1	11
Голландия	13 000	1	7615	1	7	1	3
Италия	96.350	4	900	1	3	1	6
Норвегия	96 350	1	900	1	14	1	3
Швеция	18 500	1	900	1	14	1	3
Швейцария	223 830	9	900	1	14	1	11
Россия	16 500	1	900	1	14	1	3[327]

[326] *Король В. В.* В небе России. С. 91.

[327] Воздушный путь. 1911. № 1. С. 43.

Всё в этой таблице очевидно, комментировать нет смысла.

В 1910 году, в соответствии с планом Главного инженерного управления, предполагалось сформировать 43 авиационных отряда (по количеству корпусов российской армии) и восемь крепостных отрядов. При этом 18 из них должны были быть созданы к началу 1912 года. А как обстояло дело в действительности?

Обратимся к докладу В. А. Сухомлинова, сделанному в начале 1914 года. «Всеподданнейше подвергаю на благовоззрение Вашего императорского величества доклад, заключающий в себя краткий очерк деятельности военного министерства в 1913 году…» После столь пышного начала военный министр сделал подробный анализ состояния российской армии в истекшем году. Специального раздела по авиации в докладе не было. И это вполне естественно. В России она была в зачаточном состоянии, из пелёнок только-только выходила, поэтому в самостоятельный вид вооружённых сил ещё не была выделена. Однако в докладе речь шла не об авиации, а больше о воздухоплавании. Вот некоторые фрагменты из него.

«Быстрый прогресс воздушного дела и значительные успехи военной авиации в иностранных армиях вызывает необходимость принятия энергичных мер к скорейшему развитию воздухоплавательно-авиационного дела и в нашей армии. К началу 1913 года у нас было сформировано 8 авиационных отрядов. В течение года число действующих авиационных отрядов доведено до 18, причём они выделены из состава воздухоплавательных рот в самостоятельные единицы, сформированы 3 авиационные роты и усилены штатные воздухоплавательные роты с управляемыми аэростатами…

В настоящее время высочайше одобренное Вашим Императорским Величеством положение Военного совета о формировании трёх новых авиационных рот, трёх новых крепостных и 18 полевых авиационных отрядов, а также переформировании семи воздухоплавательных рот в крепостные и о введении новых штатов для 18 действующих авиационных отрядов.

Для обозначения нашей армии кадрами военных лётчиков получили соответствующую подготовку 89 офицеров и 31 нижний чин, благодаря чему общая численность кадра лётчиков достигла к концу года 177 офицеров и 34 нижних чина…

Одновременно продолжается образование кадра лётчиков-наблюдателей из офицеров Генерального штаба, путём командирования последних в воздухоплавательные школы и части для практического изучения разведывательной, с воздухоплавательных аппаратов, службы.

Для обеспечения авиационных частей табельным имуществом в 1913 году принято 285 аэропланов, в том числе 24 бронированных аппарата

для полевых авиационных отрядов. Кроме того, заказано ещё 50 аппаратов и приборов для испытаний в качестве образцов, четыре аппарата из последних вновь появившихся типов»[328].

Итак, в соответствии с докладом В. А. Сухомлинова, на конец 1913 Россия имела 26 авиационных отрядов, то есть чуть больше половины того количества, которое предполагалось иметь.

Разрабатывая программу развёртывания технических войск в конце 1913 года, Генеральный штаб предусматривал, что «все мероприятия по формированию намеченных пяти авиационных рот будут завершены к апрелю 1917 года»[329]. То есть для развёртывания пяти авиационных рот отводилось два с половиной года. И это в условиях обостряющейся международной обстановки. Вполне естественно, что к началу боевых действий эта программа была выполнена лишь наполовину.

Что касается самолётов. В 1925 году был издан Воздушный справочник, в первом томе которого отмечается, что к началу военных действий наиболее развитой авиапромышленностью обладали Франция и Германия, имевшие по 250 самолетов. В России число действующих самолётов не превышало 180. Англия имела в строю 179 самолётов». Судя по этим данным, Россия по количеству самолётов перед началом войны отставала от ведущих авиационных держав. Однако это отставание было незначительным.

С этим не согласен П. Д. Дузь: «В отечественной и заграничной историографии можно встретить утверждения, что Россия вступила в войну, имея наиболее слабый воздушный флот по сравнению с флотами и противника, и своих союзников. В действительности по численности боевых самолётов, находившихся в строю, Россия не уступала ни одной европейской державе. Правда, качество этих машин оставляло желать лучшего»[330].

А у В. Куликова в статье «Российская армейская авиация в Первой мировой войне», помещённой в журнале «Авиация и время», иные сведения: «Накануне войны Россия располагала самым многочисленным воздушным флотом среди воюющих держав: 244 самолёта в составе 39 авиаотрядов. Однако количественное преимущество не переросло в качественное – аппараты были сильно изношены».

Теперь обратимся к архивному документу: на 4 ноября 1914 года во всех авиационных отрядах имелось 160 действующих аэропланов и 42 неисправных, то есть всего 202 аппарата. И далее в документе убийственный факт: из этого количества самолётов «Ньюпоров» – 68, «Фарманов» – 80, «Моранов» – 29, «Депердюссенов» – 17, «Ваузенов» – 2.

---

328 РГВИА. Ф. 1. Оп. 2. Д. 113. Л. 9.

329 Там же. Ф. 2000. Оп. 3. Д. 255. Л. 40.

330 *Дузь П. Д.* История авиации и воздухоплавания в России. С. 239.

Всего 196[331]. Это без шести самолётов вся авиационная мощь России! Французское засилье в российской авиации!

Вот мнение одного из первых советских исследователей отечественной авиации, крупного теоретика по вопросам её военного применения А. Н. Лапчинского. «По количеству самолётов (французского происхождения), имевшихся в России к началу мировой войны, она была на втором месте в мире, но когда война потребовала перебазироваться на собственное производство, оказалось, что авиации в России нет. А что представляла собой покупка у французов и англичан достаточно известно. «Просвещённые» нации продавали России вышедшие из обращения типы самолётов, и немцы сбрасывали вымпела с записками, в которых удивлялись героизму русских лётчиков, летавших на таких устаревших машинах, к которым немецкие лётчики и не подошли бы»[332].

Все эти факты, говорящие о разнобое во мнениях о количественном состоянии российской авиации накануне войны, подводят меня к необходимости оставить цифры и обратиться к анализу, так сказать, внутреннего её состояния. Коснёмся некоторых факторов, которые негативно влияли на авиационное дело России.

На авиационном старте Россия засиделась. Общая экономическая отсталость страны стала основной причиной и её авиационной отсталости. Российские заводы, способные развернуть свое производство к самолётостроению, поворачивались к новому делу медленно и трудно, заказы отечественных авиаконструкторов принимали к исполнению неохотно. Тормозили это дело, имея свой интерес, и некоторые чиновники. В итоге получалось, что на русских заводах, производящих авиационную продукцию, самолёты строились в основном по иностранным лицензиям.

В такой обстановке закупка аппаратов за рубежом как в личном плане, так и на государственном уровне, стала делом более простым и более выгодным, чем мобилизация своих собственных внутренних ресурсов. Авиационное дело в России стало продвигаться вперёд в основном за счёт иностранного заимствования. Так в деле летания страна оказалась во многом зависимой от ведущих авиационных держав и, прежде всего, от Франции, которая первая в Европе довела аэропланы до их практического значения.

П. Д. Дузь отмечал: «… в России серийно строились только самолёты устаревших типов, а к производству новых образцов предприятия лишь готовились. Кроме того, серийно производились только самолёты иностранных образцов… Между тем в 1913 – 1914 годах русские конструкторы создали целый ряд оригинальных самолётов, многие из которых превосходили по качествам современные им заграничные конструкции. Однако царские чиновники отказывались по-прежнему от

---

331 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2558. Л. 15.

332 *Лапчинский А. Н.* Воздушные силы в бою и операции. М., 1932. С. 8.

передовых по тому времени отечественных конструкций и ориентировались на заграничные. В результате этого Россия, несмотря на численное превосходство самолётов, находящихся в строю, отставала в развитии авиации»[333].

О негативных последствиях зависимости российской авиации от зарубежных производителей общественность ещё в 1912 году предупреждал журнал «Воздухоплаватель»: «Воздухоплавание в России ещё до сих пор находится в зависимости от иностранных производителей. Это обстоятельство не может считаться благоприятным, как с государственной точки зрения, так и с точки зрения прогресса в области отечественного воздухоплавания. Дороговизна иностранных фабрикатов, иногда даже их ограничение, ставит Россию в зависимость, каковая может оказать плачевные последствия в военное время…»[334].

В 1912 году в Москве была организована воздухоплавательная выставка, о которой уже упоминалось. В своём выступлении представитель Всероссийского аэроклуба авиатор В. А. Лебедев, один из первых русских лётчиков и прекрасный организатор отечественной авиационной промышленности, предупреждал: «Выставка должна подтвердить мнение, которое, по-видимому, начнёт проникать в наши военные круги, что все аэропланы, моторы и пропеллеры должны заказываться в России… По слухам в бюджет 1913 года на воздухоплавание предположено ассигновать до 40 миллионов рублей. Неужели эти деньги уйдут за границу? В случае войны аэропланы, дирижабли и явятся военной контрабандой и следовательно русская армия рискует остаться без четвёртого рода «оружия» – летательных аппаратов, так как подвоз аппаратов из-за границы может быть приостановлен»[335].

Зависимость России от иностранного, прежде всего французского, самолётостроения не позволяла стать ей в полном смысле слова авиационной державой, принижала достоинство первых русских летчиков. И, действительно, в чём-чём, а в деле летания Россия всегда гордилась своими сынами. Мировая школа высшего пилотажа и воздушного боя немыслима без Петра Нестерова, Константина Арцеулова, Виктора Янковского, Евграфа Крутеня, Александра Раевского.

В. И. Лавренец писал: «Авиационное дело в России, прежде всего лётное, хотя и начало развиваться с некоторым отставанием от западных стран, в частности от Франции, но спустя года два-три русские лётчики во многом превзошли зарубежных. Ещё до первой мировой войны они

---

333 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 414.

334 Воздухоплаватель. 1912. № 3. С. 230.

335 Ауто. 1912, 29 марта.

достигли выдающихся успехов в технике пилотирования, боевом применении самолётов, установили ряд мировых рекордов»[336].

Только эти «выдающиеся успехи» русские авиаторы творили на самолётах иностранного производства.

В условиях же начавшейся войны зависимость от иностранных государств в сфере авиации стала болезненной. И хотя российское правительство стало принимать меры по переводу отечественного самолётостроения на собственную базу, от иностранной зависимости избавиться до конца войны так и не удалось. Об этом свидетельствуют документы.

3 октября 1914 года в докладе начальника Главного военно-технического управления на имя военного министра «О снабжении авиационных частей имуществом» отмечалось: «Ко времени объявления войны для авиационной службы у нас имелось 31 корпусной и восемь крепостных авиационных отрядов со 133 аэропланами системы «Ньюпор» и 91 аэроплана системы «Фарман». Объявление войны застало наши авиационные части в период реорганизации, в поход авиационные отряды выступили почти с полным комплектом аэропланов. На заготовку же запасов авиационного имущества, исчисленных военным ведомством, средства ещё не были полностью отпущены.

На пополнение табельного числа аэропланов во второй комплект Главным военно-техническим управлением было заказано в начале 1914 года на русских заводах 400 аэропланов новых систем Сикорского, Морана, Депердюссена и Ваузена. Сверх того было заказано десять мощных аэропланов типа «Илья Муромец», подлежащих вооружению пушкой Гочкиса, двумя пулемётами и метательными снарядами, и предназначавшихся для активных действий и для борьбы с воздушным флотом противника.

К сожалению, к моменту объявления войны наши заводы не успели себя обеспечить достаточным количеством моторов и материалами для постройки аэропланов, частью не успевших прибыть из-за границы и задержанных Германией, частью же не высланных из Франции и задержанных французским военным ведомством. Поэтому оказалось возможным продолжить постройку лишь 242 аэропланов и 7 «Муромцев»[337].

О зависимости отечественной авиации от заграницы говорилось и в докладе В. А. Сухомлинова о деятельности военного министерства в 1914 году. В нём, как и в предыдущих аналогичных докладах, отдельного раздела по авиации не было. Этот факт сам по себе говорит о многом. «В наиболее тяжёлых условиях оказалось снабжение действующей армии воздухоплавательным, авиационным и автомобильным имуществом,

---

336 *Лавренец В. И.* Лётчики России. С. 4.

337 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 13.

большая часть которого заказывалась за границей. К этому присоединилось ещё и то обстоятельство, что ко дню объявления войны наши воздухоплавательные и авиационные части находились в периоде реорганизации. После начала войны получение заграничных заказов было крайне затруднено.

Наши авиационные части вынуждены были выступить, имея табельное имущество почти полностью, но с одним комплектом аэропланов, поношенных во время практики. В первой половине все аэропланы были заменены новыми, а на наших заводах, кроме того, образован запас аэропланов.

Для безостановочного пополнения действующей армии аэропланами были сделаны соответствующие заказы (моторов и различных материалов) за границей, причём организовано снабжение и более грузоподъёмными и годными для производства глубокой разведки аппараты системы «Ваузен», которые заказаны нашим заводам, а моторы – во Франции. Кроме того, приняты меры по организации Эскадры воздушных кораблей из самолётов типа «Илья Муромец», часть которых досрочно изготовлена и выслана в действующую армию»[338].

И только в 1916 году, в результате принятых мер, особенно в сфере моторостроения, авиационная зависимость России от иностранных государств стала уменьшаться. 22 января 1917 года Александр Михайлович Романов доносил в Ставку: «Начало 1916 года поставило русскую авиацию в критическое положение: вооружённые сильно изношенными аппаратами устаревших систем авиационные отряды лишены были пополнения, так как русские заводы не могли выпускать самолёты из-за отсутствия моторов. Французское же правительство всячески урезывало нам заказы, высылая лишь такие аппараты, которые за переходом к новым системам у них на фронте не требовались, и даже отказывая в присылке единичных самолётов, просимых, как образцы для русских заводов.

После заседания в Ставке 24 мая и доклада начальнику штаба Верховного главнокомандования 12 августа за № 16998 были приняты экстренные меры и давно жданные самолёты последних типов, наконец, появились в России, и, согласно указаниям Ставки, пошли главным образом в южные армии, где развивались операции, требовавшие самые спешные усиления авиационными средствами»[339].

Об уменьшении авиационной зависимости России от иностранных держав говорится и в кратком отчёте о деятельности военного министерства за 1916 год. В нём впервые был введён раздел по авиационным войскам. Этому есть объяснение: в этом году, наконец, был сформирован

---

338 РГВИА. Ф. 1. Оп. 2. Д. 115(1). Л. 16.

339 Там же. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1224(1). Л. 22.

руководящий орган Военно-воздушного флота России – Управление ВВФ. Авиация стала одним из видов вооружённых сил страны.

«Принимаемые в 1916 году меры к обеспечению авиации и воздухоплавания аэропланами, моторами и материалами шли, главным образом, по пути насаждения соответственно отечественной промышленности, дабы в возможно большей степени освободиться от необходимости прибегать к услугам заграничной промышленности.

В части моторостроения, как наиболее слабо развитой у нас области промышленности, кроме уже возникших по инициативе и при посредничестве военного ведомства к концу 1916 года моторных заводов общества «Гном», общества «Сальмсон» и товарищества «Мотор» в Москве, – были организованы производства авиационных двигателей ещё на трёх заводах.

По заключенным контрактам строятся новые заводы для производства авиационных двигателей: «Анатра» в Симферополе, акционерного общества «Русский Рено» в Рыбинске, причём отделением общества в Петрограде уже выпущена серия моторов «Рено», и заводом акционерного общества «Аксай» в Нахичевани. Кроме того, было преступлено к разработке вопроса об организации казённого моторного завода.

… В результате, путём проведения изложенных мероприятий, удалось повысить производство наших заводов настолько, что за время войны из всего количества отправленных в действующую армию аэропланов, лишь 27 % приходится на долю заграницы, оставшиеся же 73 % даны русскими заводами, моторов же получено 70 % из-за границы и 30 % с наших заводов, в то время как до войны моторная промышленность совсем отсутствовала, если не считать завода «Гном» в Москве, дававшего не более пяти моторов в месяц»[340].

Да, авиационные моторы и в предвоенный и военный периоды стали для российской авиации самой болевой точкой. Эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец» испытывала их хронический недостаток всю войну.

Если продолжить разговор о причинах отставания российской авиации в предвоенный период, то стоит упомянуть о том, что с самого зарождения авиационного дела в России оно стало пасынком воздухоплавания. Ещё в начале 1910 года военное министерство отмечало: «Успехи, достигнутые в деле авиации, побудили военное ведомство принять меры к снабжению каждой из воздухоплавательных частей аэропланами с устройством аэродромов для обучения на аэропланах».

В целях экономии средств на воздухоплавательные роты были возложены обязанности обслуживания авиационных отрядов денежными и другими видами материального довольствия, мастерскими для ремонта

---

[340] РГВИА. Ф. 1. Оп. 2. Д. 180. Л. 56.

самолётов и моторов и т. п. Следует заметить, что в начале подчинение авиации воздухоплавательным частям, которые в организационном плане довольно прочно стояли на ногах, имело смысл. Но постепенно командиры воздухоплавательных рот, действуя по принципу «своя рубашка ближе к телу», стали использовать кредиты, отпускаемые на авиацию, в своих воздухоплавательных интересах.

Председатель Государственной думы М. В. Родзянко отмечал: «Командиры воздухоплавательных рот… всячески тормозили развитие авиации».

В 1911 – 1913 годах авиация по-прежнему оставалась связанной с воздухоплаванием одним общим руководящим органом, что отнюдь не способствовало её быстрому развитию. Делом воздухоплавания и авиации в российской армии вначале руководил Воздухоплавательный отдел Главного инженерного управления. В 1912 году этот отдел был передан в Главное управление Генерального штаба. На развитие военного авиационного дела эта организация особого влияния не оказала. Пришлось проводить новую реорганизацию. «Высочайшим приказом от 20 декабря 1913 года воздухоплавательная часть Главного управления ГШ была расформирована, а вместо неё образована автомобильно-воздухоплавательная часть при новом Главном военно-техническом управлении (бывшем Главном инженерном управлении)»[341].

Дважды за короткий срок отдел воздухоплавания и авиации переходил из одного военного учреждения в другое.

В значительной мере делу нормального развития отечественной авиации мешала некомпетентность многих высокопоставленных армейских чинов и руководящих чиновников, начиная с членов Государственной думы, которые «… нужных знаний и опыта не имели, ни за что не несли ответственности, но указывали, требовали, давали советы, писали предписания и всем этим вносили чрезвычайный хаос в организацию авиационной службы. Как утверждал в то время Родзянко «при всех ответственных назначениях руководствовались неизменным принципом поручать самые жизненные органы молодого дела лицам, вовсе незнакомым с авиацией, и исключительно по протекции»[342].

И ещё об одном недостатке, присущем в целом царской армии, а посему и военной авиации. Речь идёт о том, что военной машине России была присуща не только классовая, но и национальная дискриминация. Свой доклад императору Николаю II о деятельности военного министерства в 1913 году В. А. Сухомлинов заключил такой информацией: «При чтении всеподданнейшего за 1910 год отчёта командующего Киевским военным округом Вашему императорскому величеству, против доклада о

---

341 Воздухоплаватель. 1914. № 1. С. 73.

342 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. С. 365.

малопригодности еврейского элемента для армии, благоугодно было начертать резолюцию: «Я давно того мнения, что евреи – язва русской армии». Вследствие этой высочайшей резолюции, было преступлено к изучению вопроса о службе евреев в нашей армии, собранные по этому вопросу заключения командующих войсками в военных округах, и в минувшем году окончательно разработаны предложения о прекращении приёма евреев на военную службу»[343].

Вот так, мнение императора о «язве» в русской армии при холуйском верноподданничестве, быстро превратилось в государственную политику по отношении к людям еврейской национальности. Не думаю, что это благоприятно сказалось на боеспособности русской армии.

Изложенные рассуждения и приведённые факты говорят о том, что накануне войны авиационное дело в России находилось в стадии неразберихи, чёткого технического плана в авиастроении военное ведомство не имело, а в авиационном производстве отсутствовала планомерная государственная установка.

Возможно, прочитав данный раздел книги, кто-либо подумает: «Ну, вот, опять за прежнее. Вытащили из нафталина старую одежонку о том, что в дореволюционной России всё было плохо». В ответ тем, кто так думает, можно предложить познакомиться с мнением П. Д. Дузя, бесспорного авторитета в области истории отечественной авиации.

«Чёткой технической политики военного ведомства в авиастроении, планомерной и продуманной системы развития авиационного производства не существовало. Как заявлял член Государственной думы А. Ф. Половцев в Особом совещании по обороне государства, «этому роду оружия значения не придавали». Частные предприятия неохотно переходили к постройке новых машин и предпочитали придерживаться старых, уже освоенных образцов»[344].

А вот докладная записка председателя Государственной думы М. В. Родзянко по вопросу состояния авиационного дела в России накануне и в процессе войны. Документ обширный, поэтому вынесен в **приложение (документ № 1)**. И не стоит, читатель, откладывать знакомство с ним «на потом», а, не поленившись, заглянуть в упомянутое приложение прямо сейчас.

Ну, и как? Впечатляет? Это не Владимир Ильич Ленин или пропитанный до мозга костей советским духом историк. Это Михаил Владимирович Родзянко, не какой-то там прохожий с Невского проспекта, а одно из первых лиц царской России. И подписал он этот документ не будучи в эмиграции, а в период войны при исполнении своей высокой должности.

---

343 РГВИА. Ф. 1. Оп. 2. Д. 113. Л. 13.

344 *Дузь П. Д.* История авиации и воздухоплавания в России. С. 112 – 113.

Конечно, защитники царского периода нашей истории могут в пух и прах раскритиковать факты и доводы председателя Государственной думы, изложенные в «Записке», они это делать умеют. Стоить только шепнуть Э. Радзинскому и от М. Родзянко ничего не останется. А если уж быть объективным, то следует сказать, что и в то время некоторые лица, имевшие отношение к руководству Военно-воздушным флотом, восприняли сведения председателя Государственной думы негативно.

Первым своё слово сказал полковник С. А. Немченко в подготовленном за его подписью документе «Докладная записка по управлению дежурного генерала при Верховном главнокомандующем» от 13 сентября 1916 года. Документ по объёму также большой, и при работе в архиве автором полностью не копировался. Но несколько вступительных фраз из него автор выписал: «Записка председателя ГД неизвестно кому адресованная и по общему своему характеру несколько тенденциозная, так как, желая, по-видимому, дать исторический ход развития авиации, а затем сделать общие выводы, грешит неточностями, а во многих случаях даже искажает факты». Думается, что после этой преамбулы дух самого документа будет ясен.

В Государственном военно-историческом архиве хранятся два, по сути дела, идентичных документа, направленных начальнику штаба при Верховном главнокомандующем (от 22 сентября) и начальнику Управления ВВФ (от 25 сентября) великим князем Александром Михайловичем Романовым. В них отражены замечания на отдельные факты и выводы М. В. Родзянко. Они вынесены в **приложение (документ № 2)** в выборочном виде.

Как видим, аргументы, изложенные в «Записке» М. В. Родзянко, задели «за живое» заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии и ему пришлось давать разъяснения. Где-то он был прав, но в своём большинстве его замечания оказались неубедительными.

В «Записке» председателя Государственной думы прослеживается путь развития отечественной авиации, начиная от зарождения и вплоть до её участия в Первой мировой войне. Из документа видно как уже в процессе самой войны стали устраняться те недостатки, которые проявились накануне. Основным из них стало отсутствие компетентного управленческого органа. По нынешним меркам это означает, что не было штаба ВВФ во главе с начальником и соответствующим аппаратом. Эта должность не была предусмотрена даже «Положением о полевом управлении войск». Были самолёты, были различного рода авиационные кадры, были авиационные отряды, а единого руководства целым видом вооружённых сил не было.

Лишь под влиянием начавшейся войны было принято решение о создании специального органа, который был бы ответственным за деятельность военной авиации в масштабах всей действующей армии. То есть, когда жареный петух клюнул. А до войны, когда жареным уже

действительно пахло, ни кому в голову не пришла идея создания единого управленческого авиационного органа.

Приказом № 14 от 14 августа 1914 года руководство устройством и обеспечением различными видами специального имущества авиационных и воздухоплавательных частей было возложено на двух человек. В их распоряжение командировывались по одному штаб-офицеру для исполнения обязанностей начальников канцелярий. Вполне понятно, такими ограниченными силами с урезанными полномочиями боевой работой авиации особо не поруководишь.

Е. К. Вейгелин отмечал: «В России, где авиация имела развитие по масштабам в шесть-семь раз меньше, чем, например, в Германии, во время войны оперативного объединения не было никакого: заведующий авиацией и воздухоплаванием в армии (при Ставке) и инспекторы при штабах фронтов ведали только организационной и технической стороной»[345].

Через полгода приказом Верховного главнокомандующего № 117 от 19 февраля 1915 года на великого князя Александра Михайловича было возложено «… заведование организацией авиационного дела вообще» Этим же приказом определялся штат Управления, которое при нём образовывалось[346]. Управление заведующего стало своего рода штабом Российского военного воздушного флота.

При этом следует отметить, что ни сам заведующий, ни офицеры его Управления не обладали достаточными знаниями для грамотного руководства авиационным делом. В этом отношении М. В. Родзянко был совершенно прав. Что же касается отсутствия опыта, то достаточным в относительно новом деле и в условиях только что начавшейся войны, он и не мог быть.

Тем не менее, за год своего существования Управление заведующего сумело сделать многое. На более высокую ступень поднялось обеспечение авиационных частей необходимой техникой и кадрами, начал вестись учёт боевой деятельности, обобщаться опыт боевого использования авиации, перед военным министром и Ставкой стали подниматься вопросы организационного порядка.

И только 16 апреля 1916 года для более качественного решения вопросов, связанных со строительством Военно-воздушного флота и квалифицированного руководства его боевой работой было создано полноценное Управление ВВФ (Увофлот), состоящее из пяти отделов[347]. Ходатайство Отдела устройства и службы войск Главного управления Генерального штаба по созданию Управления ВВФ вынесено в **приложение (документ № 3)**.

---

345 *Вейгелин Е. К.* Военно-лётное дело. Петроград, 1923. С. 55.

346 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1224. Л. 215.

347 Там же. Ф. 493. Оп. 7. Д. 45. Л. 1.

Хотелось бы обратить внимание на два обстоятельства, вытекающие из этого документа. Во-первых, речь идёт о дате создания Увофлота. Ходатайство Генерального штаба по этому вопросу оформлено 25 марта и утверждено Военным советом 16 апреля. Почти через два года после начала войны! А сделать это следовало до её начала, ведь порохом уже пахло. И, во-вторых, мы и в этом вопросе оказались позади Европы всей. Во Франции, Англии и Италии эта проблема была уже решена.

Управление Военно-воздушного флота было сформировано при Главном управлении Генерального штаба. Приказ по военному ведомству В. А. Сухомлинов подписал 1 мая 1916 года. Начальником Управления Военно-воздушного флота был назначен полковник Н. В. Пневский. Об этом Генеральный штаб 9 мая проинформировал начальника штаба Верховного главнокомандующего: «Высочайшим указом, данным Правительствующему Сенату 6 мая, исполняющий должность генерал-квартирмейстера 11-й армии полковник Пневский назначен начальником Управления ВВФ с производством в генерал-майоры»[348].

Что же касается Управления заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии, то некоторое время оно продолжало существовать параллельно с УВВФ. Лишь в сентябре 1916 года, передав свои функции по строительству воздушного флота УВВФ, оно было реорганизовано в Полевое управление. Сам же великий князь Александр Михайлович приказом Верховного главнокомандующего от 24 сентября этого же года стал полевым генерал-инспектором воздушного флота[349].

В «Записках» М. В. Родзянко совершенно справедливо отметил, что должность заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии была введена для вполне определённого лица. Он имел в виду А. М. Романова.

Личность великого князя Александра Михайловича как руководителя авиационного дела в оценках его современников и исследованиях историков авиации, за небольшим исключением, представлена негативно. Согласиться с этим нельзя. Лично у автора, после знакомства с рядом документов им подписанных, а также после прочтения его мемуаров, мнение о нём двоякое.

Да, он не имел авиационного образования, да, он не был лётчиком. Но кто из его управленческого аппарата обладал этими качествами, был более близок к авиационному делу чем он? М. В. Родзянко это хорошо показал.

Однако для развития отечественной авиации он сделал много. Об этом в книге уже упоминалось. Особенно велики его заслуги в деле изыскания средств на нужды авиации. И назначение его на должность фактически командующего авиацией и воздухоплаванием вполне закономерно.

---

348 Там же. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2564. Л. 128.

349 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1224. Л. 216.

Именно он в связи с начавшейся войной обратился с призывом к соотечественникам об оказании финансовой помощи для усиления воздушного флота. Оно было помещено на первой странице девятого номера журнала «Воздухоплаватель».

«Грозный час испытания настал. Германия, вековой враг славянства, объявила России войну и в союзе с Австрией желает посягнуть на могущество нашей дорогой Родины… Высочайше утверждённый Особый комитет по усилению военного флота на добровольных пожертвованиях, давший Флоту и Армии за десятилетнее своё существование 23 боевых судна и подготовивший значительное количество военных моряков, несущих в настоящее время службу, направил ныне все свои средства на постройку самолётов и на непрерывную подготовку лётчиков и авиационных мотористов.

Ко всем, кому дорого благо великой России, обращаюсь с горячим призывом оказать состоящую под моим председательством Особому комитету посильную помощь пожертвованиями на воздушный флот – могучее оружие современной войны»[350].

Если же обратиться к Александру Михайловичу Романову не как к должностному лицу, а как к личности, то он представляется нам патриотом России в самом высоком понимании этого слова. Я уже упоминал о его мемуарах. Во второй их части есть заслуживающие внимание следующие его рассуждения **(приложение, документ № 4)**.

Вот таков был Александр Михайлович Романов. Это, как говорится, одна сторона дела. А с другой стороны, благодаря тому, что Александру Михайловичу нравилось всё французское, на вооружение российской авиации были приняты французские образцы самолётов далеко не лучшего качества. И это в то время, когда самолёты отечественных авиаконструкторов, И. И. Сикорского, Я. М. Гаккеля, Д. П. Григоровича по многим параметрам превосходили зарубежные.

Заслуживает порицания и его негативное отношение к тяжёлым самолётам, к Эскадре воздушных кораблей. Некоторые офицеры ЭВК в своих воспоминаниях это порицание сделали. Их мнение по этому вопросу будет воспроизведено при дальнейшем изложении истории Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец».

Таким образом, к началу Первой мировой войны Россия обладала авиационными средствами, позволившими вести борьбу с неприятельской авиацией, производить разведку в интересах своих наземных войск и наносить бомбардировочные удары по различным объектам врага. Бесспорно, российская авиации внесла свой достойный вклад в дело борьбы с врагом. Однако её успехи были бы более значительны, и потенциал русской военной авиации был бы полнее раскрыт, если бы не был допущен

---

[350] Воздухоплаватель. 1914. № 9. С. 532.

ряд грубых просчётов со стороны военного руководства при строительстве Военно-воздушного флота.

Накануне войны авиация России имела как в организационном, техническом, так и в снабженческом отношениях, серьёзные недостатки. По этой причине она сильно отставала от своих союзников, а главное от основного противника – Германии. Серьёзными недостатками стали: почти полная зависимость от заграницы в деле снабжения аппаратами и запасными частями к ним, и отсутствие единого управленческого органа в деле боевого применения авиации. На развитие авиационного дела влияла и некомпетентность ряда лиц непосредственно руководивших военной авиацией.

Ещё в конце первого десятилетия минувшего века все великие державы обратили серьёзное внимание на создание военного воздушного флота. Усилия в этой области, вполне естественно, были разными. Наибольшие успехи были достигнуты в Германии. В пятом номере «Военного сборника» за 1913 год была опубликована статья неизвестного автора, скрывшего своё имя под псевдонимом двух букв – «К. В.» Называлась она «Воздушные флоты современных стран». Автор привёл таблицу со статистическими данными и сопроводил её содержание следующим выводом.

«В этой таблице бросается в глаза, прежде всего, выдающееся положение германского воздушного флота: 1. Только Германия имеет первоклассные линейные дирижабли, и в значительном количестве; 2. По ёмкости оболочек флот Германии составляет половину всей Европы, превышая флот Франции в два с половиной раза… Надо помнить, что первоклассные немецкие дирижабли приспособлены к военным операциям так, как ни один другой: все они снабжены беспроволочным телеграфом, отдельными каютами для хранения и метания взрывчатых снарядов, а военные «Цеппелины» ещё и пулемётами на платформах по гребню (наверху) оболочки… «Учитесь у немцев» – вот мораль приведённой статистики»[351].

Если Германия занимала первое место по числу дирижаблей, то по числу самолётов и подготовке лётного состава первенство оставалось за Францией.

Прислушаемся к мнению ещё одного знатока истории российской авиации: «Наиболее многочисленной по количеству боевых самолётов была русская военная авиация: в её рядах к началу войны насчитывалось до 250 самолётов с необходимым количеством лётчиков и технического состава. Однако это преимущество России в начальный период войны никак не отразилось на дальнейшем ходе вооружённой борьбы в воздухе, и вскоре было утрачено. С первых же дней войны стали сказываться тяжёлые просчёты, преступные упущения и крупнейшие недостатки в руководстве

---

[351] Военный сборник. 1913. № 5. С. 78, 79.

русской авиацией, вытекающие из всей природы политического строя России того времени»[352].

Все недостатки, присущие российской авиации, особенно в деле снабжения моторами и авиационными материалами, имели место и при формировании Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец», а также при её использовании на фронтах войны.

2. «Илья Муромец» и военное ведомство

В российской и мировой авиации тяжёлые воздушные корабли И. И. Сикорского с первых же успешных полётов заняли особое место. Это и понятно. В авиационном мире они стали «новым словом». Их главным преимуществом по сравнению с малыми аппаратами была грузоподъёмность. Этим свойством нового творения авиаконструктора не могли не интересоваться люди, которые в любом техническом деле ищут практический смысл.

Успехи И. И. Сикорского в самолётостроении не могли быть незамеченными военным министерством. Его участие в военных конкурсах аэропланов, призовые места, завоёванные в этих соревнованиях малыми самолётами авиаконструктора, создали ему солидный авторитет в этом ведомстве российского правительства. После же успешного испытания «Гранда» и он стал непререкаемым. Преимущество тяжёлого самолёта перед лёгкими аппаратами породили в светлых головах некоторых военных мысль приспособить их к военным нуждам. Достаточно сказать, что военное министерство купило «Гранд» у РБВЗ за 25 тысяч рублей.

Ещё больший интерес у военного ведомства вызвал «Илья Муромец», особенно после того, как 27 марта 1914 года, осуществляя очередной полёт над пригородами столицы, И. И. Сикорский взял на борт помимо членов Государственной думы В. А. Маклакова и М. В. Челнокова, также и представителей армии и флота. Они высоко оценили лётные качества большого корабля.

Военные моряки немедленно заключили контракт с Правлением РБВЗ. «Муромец» с заводским номером 107 был продан морскому ведомству и доживал свои последние сухопутные дни. Он был отправлен в разобранном виде в Либаву, где ему предстояло стать на поплавки. В апреле начались переделочные работы. Главная реконструкция касалась силовой установки – прежние четыре двигателя «Аргус» были сняты, вместо них поставлены два «Сальмсона» по 200 л. с. в середине и два «Аргуса» по 115 л. с. по краям. Кроме этого, на самолёте была установлена станция беспроволочного

---

352 *Шавров В. Б.* История конструкций самолётов в СССР. С. 151.

телеграфа. Вместо шасси на самолёт поставили три поплавка – два центральных под несущей поверхностью и один под хвостовой частью[353].

14 мая И. И. Сикорский и лётчик лейтенант Г. И. Лавров в Либаве провели испытания «Ильи Муромца» на воде. Двенадцатиминутный полёт показал хорошие аэродинамические качества крупнейшего в мире гидросамолёта.

После этого И. И. Сикорский приступил к постройке пяти новых аппаратов, точных воспроизведений «Ильи Муромца». Они также предназначались для морского ведомства. Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» отмечал: «Он (И. И. Сикорский. – *Автор.*) не намерен вносить в них какие-либо изменения, считая тип воздушного дредноута «Илья Муромец» установленным и пригодным для морских и военных целей. Копии «Ильи Муромца» будут подвергаться предварительным испытаниям здесь на месте, после чего по очереди будут отправлены в Либаву»[354].

Как отмечал П. Д. Дузь, «морское командование отважилось на довольно смелый по тому времени опыт и установило на поплавки несколько самолётов типа «Илья Муромец», обзаведясь таким образом и тяжёлыми гидросамолётами»[355].

Так «Муромец», превратившись в гидросамолёт, стал работать на нужды морской авиации. Следует подчеркнуть два момента. Расстояние от замысла военных моряков до его практического осуществления оказалось минимальным. И второе: они осуществили этот замысел первыми.

Немаловажную роль в деле использования «Муромцев» в военном деле сыграла и периодическая печать. Пожалуй, первым намекнул на применение больших аппаратов в военном деле журнал «Воздухоплаватель».

«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 ещё нигде и никогда до тех пор в воздухе не было. И вот «Русский Витязь» (конструкции И. И. Сикорского), весом в 200 пудов, с размерами крыльев в 14 сажень, с четырьмя моторами по 100 сил и с каютой на 12 пассажиров, уверенно и спокойно летал вне аэродрома и над городом, оставаясь в воздухе по получасу и более. На новый аэроплан такого же типа, но ещё более усовершенствованный, – «Илью Муромца», равного которому нет во всём свете, возлагаются большие надежды в применении к военному делу, в частности для борьбы с дирижаблями»[356].

Затем журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» в пятом номере за 1914 год также затронул эту тему. Редакция задала вопрос: «А есть ли

---

353 Более подробно см.: История конструкций самолётов в СССР. С. 197.

354 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 5. С. 20.

355 *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. М., 1995. С. 397.

356 Воздухоплаватель. 1914. № 1. С. 73.

потребитель?» Это в смысле, а нужны ли эти самолёты? И в этом же номере ответила на него статьёй «Пять новых воздушных дредноутов Сикорского». В ней отмечалось: «Последние испытания «Ильи Муромца» обнаружили полную пригодность аэропланов подобной конструкции для военных и морских целей. Сикорский решил ещё усилить этот аэроплан мотором. Тогда, естественно, увеличится грузоподъёмность аппарата, скорость его и устойчивость»[357].

Надо сказать и о том, что создавая и совершенствуя «Гранда», «Русского Витязя», а затем «Илью Муромца», авиаконструктор и сам думал о целях их использования. Он не скрывал возможности применения тяжёлого самолёта в военном деле. Еще летом 1913 года в беседе с корреспондентом «Биржевых новостей» он говорил: «При сооружении «Гранда» я, конечно, имел в виду военные цели».

Вскоре на «Муромцев» «положило глаз» и военное министерство. Трудно сказать, какую роль в этом сыграл лично генерал В. А. Сухомлинов. По крайней мере, документов, подтверждающих его причастность к привлечению тяжёлых самолётов в армию, автором не обнаружено. Но то, что без его согласия такое дело не могло свершиться, это очевидно. К тому же надо иметь в виду, что он с «Муромцем» был знаком лично. 19 ноября 1913 года на аэродроме 1-й авиационной роты, как это уже отмечалось, министр самолёт осмотрел и остался им доволен.

На практический контакт с заводом и авиаконструктором военное ведомство пошло после удачных весенних испытаний и ряда лётных достижений «Ильи Муромца». **12 мая 1914 года Главное военно-техническое управление заключило с РБВЗ контракт № 2685/1515 на постройку десяти тяжёлых кораблей со сроком изготовления до 15 марта 1915 года.**

В связи с этим нельзя согласиться с тем укором, который нашёл отражение в книге «Воздушный флот страны Советов». Его авторы писали: «Но только перед самым началом первой мировой войны, когда «Илья Муромец» уже осуществил свои рекордные по дальности полёты, военное ведомство согласилось с предложением об использовании самолётов этого типа в качестве бомбардировщиков»[358].

Это натяжка. Во-первых, «Илья Муромец» к этому времени только-только завершил свои успешные испытательные полёты. Во-вторых, контракт был заключён ещё за месяц до главного события в лётной жизни самолёта – его первого дальнего полёта в Киев и обратно. Так что никакой проволочки в деле заключения контракта военное ведомство не допустило. Более того, на мой взгляд автора, оно проявило завидную оперативность.

---

357 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 5. С. 20.

358 *Симаков В. Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 112.

Что касается маршрутного полёта «Ильи Муромца» из Петербурга в Киев и обратно, то он дал дополнительную уверенность в его использовании в военных целях. Тот же журнал «Автомобильная жизнь и авиация» в том же номере, процитированном автором только что, отмечал: «Русская авиация движется вперёд гигантскими шагами. Последним, взволновавшим всю Россию успехом её, явились июньские перелёты И. И. Сикорского на своём гигантском аэроплане «Илья Муромец № 2». Это был первый серьёзный экзамен летучих качеств дредноута русского военного флота. Он удался блестяще и показал удивлённому миру, что Россия в действительности обладает грозным для врагов боевым средством»[359].

Таким образом, с того исторического дня, когда 10 декабря 1913 года «Илья Муромец» покорил небо, а затем ошеломил весь мир своими рекордами, военное ведомство России пристально следило за его богатырской поступью. Успехи тяжёлого многомоторного корабля и его уникальные возможности были настолько очевидными, что период «присматривания» оказался удивительно коротким – всего несколько месяцев. Заказ военного министерства на постройку десяти тяжёлых аэропланов стал по сути дела первым заказом на серийное производство отечественных самолётов. Как бы громко это ни звучало, но это так.

Следует заметить, что в те годы не было разделения отечественной авиации на военную и гражданскую, как это обозначено в наше время. Военное министерство, как государственное учреждение, первым стало приспосабливать самолёты к своим чисто ведомственным целям. Это чётко обозначилось уже в 1913 году. Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь» отмечал: «Вся наша промышленная авиация держится исключительно на заказах военного ведомства, так же, как и вся вообще русская авиация зиждется на военной авиации. В прошлом году окончательно выяснилось превалирование военной авиации над частной»[360]. Что в полной мере соответствует сегодняшнему положению дел – частная авиация себя не оправдала.

Этому есть объяснение. Во-первых, начиная с 1910 года на смену промышленному застою пришло оживление производства. Во-вторых, уже в 1914 году в сфере международных отношений запахло порохом. В этих условиях военное министерство не могло не понимать той роли, которую будет играть авиация в возможном военном столкновении со своими соседями.

Журнал «Автомобильная жизнь и авиация» констатировал: «Русское военное ведомство закончило выработку новой программы воздушного судостроительства. Решено заказать 326 аэропланов обыкновенного типа и

---

359 Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 6. С. 22.

360 Аэро- и автомобильная жизнь. 1914. № 1. С. 13.

десяти типа «Илья Муромец». В числе маленьких аппаратов будет заказано около ста системы Сикорского»[361].

Помимо того, что в армию привлекались тяжёлые самолёты И. И. Сикорского, единственные в отечественной авиации, в приведённых сведениях просматривается стремление военного министерства оснастить авиацию достаточно солидным количеством и его малых аппаратов. Это ещё раз подтверждает тот факт, что накануне Первой мировой войны авиационная продукция И. И. Сикорского оказалась самой востребованной.

Была ещё одна причина, почему самолёты Игоря Ивановича стали предметом внимания российского правительства. Её подметил П. Д. Дузь. «Необходимо также иметь в виду, что военный министр Сухомлинов и некоторые влиятельные члены Государственной думы состояли пайщиками Русско-Балтийского завода, строившего самолёты Сикорского. Эти лица в первую очередь и поддерживали Сикорского, так как каждый заказанный заводу самолёт, постройка которого обходилась государству свыше 100 000 рублей, увеличивал доходы пайщиков.

Дело дошло до того, что сам царь Николай II посетил аэродром и осмотрел самолёт. В организованных Сикорским полётах принимали участие представители различных фракций Государственной думы, объединившиеся в стремлении как можно лучше подготовить армию к войне, зарево которой уже поднималось на Балканах. Ведь именно во время первого большого перелёта «Ильи Муромца» из Петербурга в Киев прозвучал выстрел в Сараево»[362].

В таких международных и чисто внутренних условиях И. И. Сикорский со своими многомоторными самолётами оказался как нельзя кстати.

Таким образом, к началу Первой мировой войны общественное мнение России в целом было подготовлено к использованию первых в мире тяжёлых кораблей в военных целях, а военное министерство сделало на этом пути первые практические шаги. Сама же война ускорила этот процесс, поставила перед военными задачу скорейшего подключения тяжёлых самолётов к боевым делам.

Следовательно, самолёты И. И. Сикорского как большие, так и малые, отличавшиеся своими более высокими аэродинамическими качествами, а главное своей надёжностью, положительно оценённые военным министерством, сослужили великую службу отечественному авиационному делу – они пробудили у государственных чиновников самого высокого ранга и предпринимателей интерес к самолётам чисто русского производства.

В связи с этим мы вправе сделать однозначный вывод, а именно: благосклонное отношение военного ведомства к И. И. Сикорскому и его плодотворной деятельности в деле самолётостроения – это начало поворота

---

361 Автомобильная жизнь и авиация. 1914. № 4. С. 24.

362 *Дузь П. Д.* История авиации и воздухоплавания в России. М., 1995. С. 422.

российского правительства от сплошного преклонения перед всем иностранным в сфере авиации. В этом ещё одна заслуга талантливого авиаконструктора перед отечественной авиацией.

Начавшаяся война ускорила процесс привлечения «Муромцев» к военным делам. По сути дела эта работа практически начиналась с нуля. К началу войны ни одного тяжёлого самолёта из заказанных десяти готово не было. Лишь в августе первые два стали на колёса. На «Муромцах» летал только сам авиаконструктор. Кроме всего этого следовало приспосабливать корабли к условиям боевого применения – оснастить их бомбардировочным и стрелковым вооружением. И. И. Сикорский писал:

«Как было упомянуто, аппараты этого типа были первыми многомоторными аэропланами, действительно летавшими по воздуху. Однако в начале войны единственным летчиком, который самостоятельно управлял этими машинами, был пишущий эти строки. Кроме того, в это время имелось лишь очень небольшое число готовых кораблей, причем это были машины, построенные для мирного времени с большими удобными каютами, но летавшие сравнительно невысоко. Поэтому первые месяцы войны «Муромцы» не участвовали в боях, но зато спешно производилось обучение полетам будущих командиров, а также работы по созданию воздушного корабля нового типа, специально приспособленного для полетов в военных условиях[363].

Оснащение «Муромцев» различного рода вооружением породило в производстве тяжёлых самолётов новую серию «В».

Таким образом, с началом Первой мировой войны для привлечения «Муромцев» к делам войны предстояло решить как минимум две задачи. Во-первых, в ускоренном темпе завершить постройку десяти самолётов, при этом превратив их в бомбардировщики. Во-вторых, приступить к обучению лётного состава, способного владеть ими в условиях боевого применения. Выполнить эти задачи без И. И. Сикорского было невозможно. По отношению к «Муромцам», являясь одновременно и авиаконструктором и лётчиком, он продолжал оставаться незаменимым человеком. Как говорится: и жнец, и чтец, и на дуде игрец. На плечи Игоря Ивановича легла двойная нагрузка. Он стал главной фигурой в деле подготовки «Муромцев» и команд к боевым действиям.

Сам он отмечает, что создание боевых кораблей шло быстро. «Новый тип «Ильи Муромца» был построен необыкновенно скоро. В начале октября 1914 года было получено разрешение на постройку аппарата и были начаты рабочие чертежи. Когда главные чертежи были выполнены, началась постройка аппарата. Новый воздушный корабль был закончен на заводе, затем разобран, перевезен на аэродром, собран, отрегулирован, были поставлены и испробованы двигатели, и, наконец, корабль поднялся на

---

363 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 172

воздух. Это было в конце ноября 1914 года, т. е. через 7 недель после начала заготовки чертежей. Новый воздушный корабль дал значительно лучшие результаты. Он летал быстрее и мог подниматься на 3½ версты высоты, что было вполне достаточно по военным условиям того времени»[364].

О развернувшейся на основе контракта от 14 мая работе по привлечению «Муромцев» к боевым делам, начальник Главного военно-технического управления барон Е. Э. Ропп 25 июля отправил в Главное управление Генерального штаба специальное донесение.

В нём сообщалось о том, что Русско-Балтийскому вагонному заводу заказано десять аэропланов типа «Илья Муромец» и, кроме этого, приобретается готовый самолёт, который совершил полёт в Киев. Однако из этого количества «могут быть снаряжены только 6 аппаратов, на которых имеются моторы, снаряжение же остальных четырёх будет зависеть от того обстоятельства, удастся ли заводу получить из-за границы необходимые для них моторы. Завод обещает сделать первый аппарат к 1 августа, второй – к 10 августа, третий – к 15 августа, а остальные приблизительно через две недели каждый».

Далее начальник ГВТУ проинформировал, какие принимаются меры в оснащении самолёта вооружением, бомбами и т. п. К докладу была приложена, подготовленная начальником Гатчинской военной авиационной школы полковником А. С. Ульяниным, справка по вопросу организации обучения на аэроплане «Илья Муромец»[365]. Донесение вынесено в **приложение (документ № 5)**.

Уже 5 августа, через две недели после начала боевых действий, Главное управление Генерального штаба направило в Военный совет армии представление о формировании четырёх команд аэропланов «Илья Муромец». В нём, в частности, говорилось:

«Ввиду приведения армии на военное положение выяснилась необходимость увеличить средства для военного развития и борьбы в воздухе. Для этого в настоящее время изготовлено несколько аэропланов типа «Илья Муромец». Один из них уже изготовлен и вооружён, а к середине августа воздушный флот увеличится ещё на три таких аэроплана.

Для обслуживания каждого из аэропланов указанного типа требуется особая команда, а равно и специальные предметы, вооружения и снаряжения. Часть чинов команды предназначена для действий на аэроплане во время полётов его, а другая часть для обслуживания во время его нахождения на земле. Состав команды каждого аэроплана определён следующий: четыре офицера, один классный чиновник и сорок нижних чинов.

---

364 Там же. С. 173.

365 РГВИА. Ф.2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 2, 3.

Табель аэроплана соображена с его потребностями, причём обоз положен исключительно автомобильный, с тем, чтобы сделать базу аэропланов достаточно подвижной. Передвижение самого аэроплана предположено производить исключительно по воздуху, а потому для перевозки его никаких средств не придаётся. Формирование всех четырёх команд возложено на военную авиационную школу, усиленную для сего чинами запаса из некоторых других частей. Содержание чинов команд определено применительно к существующим нормам, установленным для авиационных отрядов.

Все кредиты, вызываемые приобретением аэропланов и предметов инженерного довольствия, из числа указанных в проекте табели, а равно кредит на эксплуатацию аэропланов испрашивается особо Военно-техническим управлением. Прочее имущество, необходимое для команды аэропланов, а также и для самого аппарата, подлежит к отпуску из имеющихся запасов. При этом автомобили и мотоциклетки предполагается получить по военно-автомобильной повинности.

На заведение же имущества, не предусмотренного табелями, должно быть отпущено пособие из военного фонда в размере 1000 рублей на команду. Постоянные за сим расходы в размере четырёхмесячной потребности определяются в 38 180 рублей»[366].

Забегая вперёд, можно сказать, что в ходе войны предусмотренные штаты команд аэропланов и выделяемые средства для их плодотворной боевой деятельности несколько раз уточнялись. При этом каких-либо серьёзных изменений не вносилось.

Единственное, что из предлагаемых Главным управлением Генерального штаба положений проекта оказалось нежизненным, так это передвижение аппаратов при перемене мест базирования, как рекомендовалось, «исключительно по воздуху». Действительность оказалась более богатой на сотворение различного рода препятствий для неукоснительного выполнения этого требования. Вынужденные посадки, поломки, длительная нелётная погода и другие причины нередко заставляли прибегать к услугам железнодорожного транспорта.

Уже на второй день после отправки ходатайство Генерального штаба было рассмотрено Военным советом. Эта спешность подчеркивает стремление военных ускорить приобщение «Муромцев» к боевой работе.

Из 26 членов Военного совета на заседании присутствовало 22. Среди них генералы от инфантерии А. К. Водар, Н. Д. Артамонов, Ф. Я. Ростовский, П. Щербов-Нефёдович, И. Павалоцкий, В. Глазов, П. А. Фролов, генерал от кавалерии барон А. В. Каульбарс, генералы от артиллерии П. А. Солтанов, В. Яцкевич, инженер-генералы А. П. Вернандер и князь Н. Е. Туманов. Заседание проходило под председательством генерала А. К. Водара.

---

366 РГВИА. Ф. 831. Оп. 1. Д. 125. Л. 389.

Заслушав представление Генерального штаба, Военный совет принял соответствующее постановление. Вот выписка из журнала Военного совета.

«Слушано представление: Главного управления Генерального штаба от 5 августа 1914 года за № 2828 о сформировании четырёх команд аэропланов «Илья Муромец.

Военный совет положил:

1. Сформировать по прилагаемому при сём штату № 7 четыре команды аэропланов «Илья Муромец» за №№ 1, 2, 3 и 4, присвоив каждой из команд прилагаемую табель.

2. Содержать упомянутые в пункте первом команды в течение всего времени войны на основаниях, принятых в прочих авиационных частях.

3. Распространить действие пункта 1-го Высочайше утверждённого положения Военного совета от 24 января 1913 года на чинов команд аэропланов «Илья Муромец», присвоив добавочное содержание:

а) офицерам и младшим механикам в размере, установленном для офицеров-лётчиков авиационных отрядов, и б) нижним чинам этих же команд: лётчикам, мотористам, фейерверкерам и пулемётчикам – в размере, установленном для лётчиков из нижних чинов авиационных отрядов.

4. Расходы по формированию и содержанию частей, упомянутых в пункте 1-м отнести на военный фонд.

5. Первоначальное обеспечение упомянутых команд имуществом произвести распоряжением подлежащих главных управлений с тем, чтобы ими после того были бы своевременно испрошены, в установленном порядке, необходимые денежные отпуски на пополнение соответствующих запасов.

6. Отпустить теперь же из военного фонда пособие каждой команде в количестве 1000 рублей, а всего 4000 рублей на заведение необходимого, но не предусмотренного табелями имущества, с причислением этой суммы к параграфу 17 статьи 2-й сметы главного штаба.

Пункты 1 – 3 настоящего положения и упомянутые в пункте 1-м штат и табель Высочайше утверждены 14 августа 1914 года.

Подлинную подписал: исполняющий должность начальника канцелярии генерал-майор Лукомский

Скрепил: за делопроизводителя полковник Белопольский»[367].

Кроме этого положения Военный совет утвердил штат № 7 команды аэроплана «Илья Муромец», который дан в **приложении (документ № 6)**.

14 августа военный министр утвердил решение Военного совета, после чего соответствующие ведомства и учреждения начали его практическую реализацию: в команды подбирались лётно-технические кадры, выделялось необходимое табельное имущество. Одновременно шло и строительство новых кораблей.

---

[367] РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 266, 267.

Приведённые документы показывают, что привлечением «Муромцев» к делам военным началось с первых дней войны. Правление РБВЗ пересмотрело в сторону сокращения ранее установленные сроки на изготовление десяти «Муромцев», в Гатчине началась подготовка команд, а Военный совет принял правовые документы организационного характера и утвердил штаты команд.

Кроме этого, приведённые документы показывают ошибочность утверждения авторов книги «Крылья Сикорского» о том, что «В конце июля 1914 г. приказом по Военному ведомству утверждались боевые отряды воздушных кораблей «Илья Муромец». По этому же приказу надлежало укомплектовать 10 боевых кораблей. Главному управлению авиации предписывалось разработать временный штат и положение о «Муромцах», а начальнику Гатчинской авиационной школы полковнику С. А. Ульянину поручалось организовать комплектование отрядов летным и техническим составом из имеющегося персонала летных школ».

Нельзя не заметить, что эта цитата из книги «Крылья Сикорского» почти целиком и полностью, при этом без кавычек и ссылки, взята авторами из совместной работы М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева «Илья Муромец» в боях», впервые опубликованной в журнале «Авиация и космонавтика» в 1995 году. Найти этот журнал в настоящее время довольно-таки трудно. Для тех, кто хочет убедиться в нашей правоте, будет легче познакомиться с вышедшей в 2008 году книгой «Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою». В ней совместный труд М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева воспроизведён полностью, а место, о котором идёт речь, отложилось на странице 148[368].

Не мог в конце июля военный министр своим приказом утверждать боевые отряды «Муромцев». Он мог это сделать только на основании решений Военного совета, а они были приняты 7 августа. Тем более, что в выписке из журнала Военного совета зафиксировано: «Пункты 1 – 3 настоящего положения и упомянутые в пункте первом штат и табель высочайше утверждены 14 августа 1914 года».

Таким образом, документами Военного совета были заложены первые организационные основы команд «Муромцев». Каждый сформированный экипаж с одним тяжёлым кораблём и приданными двумя-тремя лёгкими самолётами был назван боевым отрядом. Возглавлял его командир «Муромца». Так же предусматривалось, что все десять заказанных военным ведомством кораблей будут распределены по крепостным и полевым отрядам и действовать как самостоятельные тактические единицы.

Экипаж состоял из двух частей – лётной и наземной. В лётную часть входили: командир, его помощник (по нынешним меркам второй пилот), артиллерийский офицер, механик и четыре старших моториста (по числу моторов), семь младших мотористов, два стрелка-пулемётчика и лаборант-

---

368 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 148.

фотограф. Наземное обслуживание корабля возглавлялось военным чиновником.

Отряд обеспечивался двумя палатками – для «Муромца» и авиационного имущества, ему придавались два легковых и четыре грузовых автомобиля. Кроме этого, в отряде имелась походная мастерская со слесарями.

На должности командиров кораблей назначались военные лётчики из числа инструкторов Гатчинской авиашколы. Помощниками командиров «Муромцев» рекомендовались офицеры, имеющие звание военного лётчика. На должность бортовых механиков, как правило, подбирались офицеры, имеющие техническое образование, иногда гражданские инженеры. Труднее обстояло дело с подбором артиллерийских офицеров. Авиационные школы их не готовили. В связи с этим на эти должности приглашались офицеры, преимущественно имеющие артиллерийское образование и проходящие службу в артиллерийских частях. Имелись трудности и в укомплектовании отрядов пулемётчиками.

Приведу некоторые документы, отражающие работу по укомплектованию отрядов «Муромцев» этим кадром.

Уже 9 августа из Управления по устройству и службе войск в Главный штаб ушло следующее ходатайство. «Согласно разработанному в Главном управлении Генерального штаба и представленного на утверждение проекта штата аэроплана «Муромец» в числе офицеров положено иметь артиллерийского обер-офицера, назначаемого преимущественно из офицеров артиллерии. На означенные должности предполагается, по ходатайству начальника военной авиационной школы, назначение нижеследующих офицеров:

4-го Владивостокского крепостного артиллерийского полка поручика Казакова;

1-го минно-горного артиллерийского дивизиона поручика Аккермана;

2-го Кронштадского крепостного артиллерийского полка штабс-капитана Толмачёва;

Лейб-гвардии 3-го стрелкового полка поручика Звонникова.

Офицеры эти будут находиться в командировке от своих частей, занимая в них штатные вакансии, подобно тому, как это принято ныне по отношению офицеров-лётчиков, состоящих на службе в авиационных отрядах.

Уведомляя об изложенном, Главное управление ГШ просит не отказать сообщить, не встречается ли препятствий со стороны Главного штаба в спешном распоряжении по командированию означенных офицеров в военную авиационную школу (бывший авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы) и о последующем не оставить уведомлении.

Ко всему сообщаю, что поручики Казаков и Аккерман состояли слушателями Михайловской артиллерийской академии и временно задержаны при Главном артиллерийском управлении.

Заместитель начальника отдела полковник Каменский».

8 августа 1914 года временно исполняющий должность начальника Генерального штаба М. А. Беляев направил на имя начальника Михайловской артиллерийской академии В. Т. Чернявскому следующее письмо.

«Милостивый государь Василий Тимофеевич. 7 августа 1914 года Военный совет одобрил проект временного штата аэроплана «Илья Муромец». Согласно этого штата в числе офицеров, обслуживающих аппарат, положено иметь артиллерийского офицера, на обязанности которого управление стрельбой из находящегося на вооружении «Ильи Муромца» 37-миллиметровой пушки и пулемёта. Имея в виду крайне ответственную роль, возложенную на артиллерийского офицера при встрече с управляемым аэростатом, а также при отбитии атак его аэроплана, представляется настоятельная необходимость командировать на эти должности офицеров, выделяющихся, как управлением стрельбой из пушек и пулемётов, так и умеющих лично вести стрельбу из 37-миллиметровой пушки.

Таким офицером, в числе прочих, является офицер Константиновского артиллерийского училища штабс-капитан Чайковский. Принимая во внимание изложенное, имею честь просить Ваше Высокопревосходительство, имеется ли возможность командировать в военную авиационную школу для подготовки его «артиллерийским офицером» на время военных действий на один из отправляемых на театр войны аэропланов «Илья Муромец».

«Милостивый государь Василий Тимофеевич.

Военный министр 8 августа приказал командировать для замещения должности артиллерийского офицера на аэропланы «Илья Муромец» нижеследующих офицеров: Константиновского артиллерийского училища поручика Чайковского и Михайловской артиллерийской академии штабс-капитана Некрасова».

«Начальнику Петербургского военного округа. 10 августа 1914 года.

… В числе нижних чинов, обслуживающих названный аппарат, положено иметь по одному старшему унтер-офицеру пулемётчику. Имея в виду, что в самом непродолжительном времени должны быть сформированы команды для четырёх аэропланов, Главное управление Генерального штаба просит не отказать, если к тому не встречается препятствий, в распоряжении по командированию от частей округа в Офицерскую авиационную школу четверых унтер-офицеров или фейерверкеров (старших или младших) пулемётчиков.

Врид начальника отделения по устройству и службе войск Каменский»[369].

Вот так, на основе подобных документов, привлекались в формируемые отряды «Муромцев» кадры для исполнения должностей, не связанных с управлением самого самолёта. Основная же работа по подготовке командиров кораблей и их помощников развернулась в Гатчинской военной авиашколе, которая с 31 июля имела в своём распоряжении один тяжёлый корабль. Им, как об этом уже упоминалось, стал «Илья Муромец» «Киевский».

Начальник школы полковник С. А. Ульянин работу по подбору и обучению кадров возложил на своего заместителя штабс-капитана Г. Г. Горшкова. Должности командиров кораблей комплектовались за счёт инструкторов школы, но на «Муромце» из них, кроме Г. В. Алехновича, никто, даже сам Георгий Георгиевич, не летал. Обучил его искусству владения тяжёлым кораблём И. И. Сикорский. Григорий Григорьевич быстро освоил «Муромца» и приступил к вывозке лётчиков. При возможности помогал ему в этом деле и сам И. И. Сикорский. Обучение шло быстро, ибо в лётном деле каждый из школьных инструкторов был, как говорится «тёртым калачом».

О том, как командиры кораблей успешно осваивали «Муромцев» писали М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев. «После обучения Руднев вылетел самостоятельно на третьем полёте, легко овладев управлением корабля. Панкратьев уже четвёртую посадку делал самостоятельно. Бродович, будучи дотошным человеком, – задержался, но всё же на 5 – 6-м полёте вылетел самостоятельно. Шаров вылетел на третьем полёте, а Головин и Фирсов были выпущены последними»[370].

Есть возможность рассказать о том, как комплектовались экипажи для «Муромцев» в Гатчине с помощью ещё одного мемуарного источника. Речь идёт о воспоминаниях помощника А. В. Панкратьева штабс-капитана С. Н. Никольского, который, будучи в эмиграции, написал и издал книгу о боевой работе на этом корабле. В 2001 году она была, как об этом уже упоминалось, издана в России под названием «На воздушном корабле». В 2008 году мемуары стали составной частью книги «Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою».

С. Н. Никольской писал: «Грянула война. «Муромцы» решено послать на фронт, и для этого помощника начальника Гатчинской авиационной школы и трёх инструкторов назначают командирами на строящиеся «Муромцы», а четырёх закончивших школу учеников – помощниками командиров…

В один из последующих дней ко мне на аэродроме подошёл штабс-капитан Горшков… Он спросил меня, не хочу ли я быть помощником на

---

369 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 5, 6, 9.

370 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 150.

«Муромце», коим командовать будет один из наших инструкторов… Идти на «Муромцы» – предложение лестное: из скольких предложили тебе, значит, считают достойным. Решено – иду!..

Пока практикуюсь на «Фармане-16». 25 июля делаю на нём последний полёт… в этот же день полетел на «Муромце». Полёт ничего особенно нового не представляет, и кое-что нам уже кажется неправильным, как, например, посадка «на контакте», т. е. снижение почти не убавляя газа, а только всё время выключая и включая моторы. Это ясно, потому что при включении всю машину сразу дёргает, что не может не отозваться скверно на её прочности. Но, в общем, машина грозная и на войне себя покажет, только уходу надо много, да чтобы начальство применяло нас именно там, где нас и надо.

И вот мы на Корпусном, формируем команды для кораблей и ко всему присматриваемся, слушаем многочисленные обещания, изредка участвуем в полётах. Получили команду, обмундирование, автомобили и начали жить по-барски»[371].

Нет оснований полагать, что в деле подготовки лётных кадров в Гатчинской авиашколе всё шло гладко, что все её лётчики, в том числе и инструктора, стройными рядами устремились осваивать новое для них дело. Вполне понятно, факты на эту тему в архивах не осели, однако к мнению одного из тех, кто хорошо знал Эскадру воздушных кораблей «Илья Муромец», прислушаться стоит. Речь идёт о её враче К. Н. Финне. Он писал:

«На практике оказалось, что управление малым одномоторным аппаратом и управление громоздким, в 4800 кг веса, четырёхмоторным «Муромцем» не совсем одно и то же. На должности командиров будущих боевых «Муромцев» намечались главным образом офицеры-инструкторы Гатчинской авиационной школы. Обучать или, вернее, переучивать их пришлось тому же Сикорскому, у которого и без того было много работы по конструированию и постройке аэропланов.

Таким образом, эти офицеры, которые имели уже большой опыт в полётах на малых аппаратах и не без основания могли считать себя цветом тогдашней русской авиации, достаточно авторитетными в авиационных вопросах, из инструкторов-учителей превратились в учеников «штатского» пилота, что, конечно, едва ли было приятно их самолюбию.

Лётчики того времени, надо сказать, были весьма избалованы вниманием, которое им тогда оказывалось. Да простят они такое сравнение, но во многом они напоминали современных любимцев публики – кинематографических знаменитостей. И вот таким офицерам, привыкшим к эффектным виражам и фигурным полётам, нужно было перейти к скучным учебным взлётам и посадкам на «тяжеловозе» – «Илье Муромце». Трудно было ожидать от большинства из них особого рвения к таким полётам;

---

371 Там же. С. 12 – 15.

естественно, что неизбежные во всяком новом деле неудачи и ошибки эти будущие командиры «Муромцев» не прочь были свалить, что называется, с больной головы на здоровую и обвинить во всём недостатки «Ильи Муромца», которых он, конечно, не был лишён, как и всякий другой аэроплан»[372].

А «Муромцев» на фронте уже ждали. 10 августа генерал-квартирмейстер штаба Верховного главнокомандующего телеграммой запросил Главное военно-техническое управление о том, когда будет отправлен в армию первый «Муромец». В ответе ГВТУ сообщалось, что оно со своей стороны приняло все меры к снабжению «Муромцев» положенным инженерным довольствием. Одновременно ГВТУ просило распоряжения Главного управления ГШ о спешном формировании отрядов «Муромцев», о назначении личного состава и об удовлетворении их всеми денежными довольствиями, дабы не задерживать отправку отрядов.

В это же время И. И. Сикорский заявил, что «Муромцы» будут представлены к сдаче через день, а для обучения и практики лётчиков понадобится ещё неделя. Он также сообщил, что для перелёта, при благоприятных условиях, понадобится два-три дня[373].

19 августа дежурный генерал П. К. Кондзеровский запросил генерал-квартирмейстера при Верховном главнокомандующем, куда и в чьё распоряжение направлять сформированные команды. «Главное управление Генерального штаба уведомило о сформировании четырёх команд для аэропланов «Илья Муромец». Первая команда может быть отправлена в ближайшие дни, остальные последовательно в течение двух-трёх недель. Прошу уведомить, куда и в чьё распоряжение следует направить указанную команду, имея в виду, что хотя организация каждой команды и даёт возможность каждому «Муромцу» действовать самостоятельно, однако непрерывность и безопасность действий этих аппаратов требует наличия их в одном пункте не менее двух»[374].

После изрядно затянувшегося ответа от генерал-квартирмейстера при Верховном главнокомандующем генерал Ю. Н. Данилова пришло указание о пунктах назначения «Муромцев»: Северо-Западный фронт – Волковыск, Юго-Западный фронт – Брест[375].

К концу августа два «Муромца» – «Киевский» и новый под заводским номером 135 – были сданы военному ведомству, а в первой декаде сентября ещё один. Коллектив РБВЗ продолжал в соответствии с контрактом строить корабли. В связи с тем, что количество немецких моторов «Аргус» на заводе было ограничено, на последующие четыре «Муромца» установили моторы

---

372 *Финне К. Н.* Русские воздушные корабли И. И. Сикорского. С. 43, 44.

373 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 10, 11.

374 Там же. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 693. Л. 19.

375 Там же. Д. 611. Л. 17.

«Сальмсон». Из-за отсутствия на них капотов и обтекателей лобовое сопротивление самолётов увеличилось. Все первые корабли, строящиеся на РБВЗ, относились к серии «Б».

Успешное строительство на РБВЗ воздушных кораблей побудило Военный совет принять ещё одно решение по формированию трёх новых отрядов «Муромцев». На заседании 4 сентября присутствовало 17 его членов, работой руководил генерал от инфантерии А. К. Водар. Выписка из журнала Военного совета гласила:

«Слушано представление Главного управления Генерального штаба от 31 августа 1914 года за № 3284 о сформировании трёх команд аэропланов «Илья Муромец». Военный совет положил:

1. Сформировать по высочайше утверждённому 14 августа 1914 года штату № 7 для команды аэроплана «Илья Муромец» за № 5 и № 6 и одну команду аэроплана «Илья Муромец «Киевский», присвоив каждой из этих трёх команд высочайше утверждённую 14 августа табель специального имущества аэроплана «Илья Муромец».

2. Содержать упомянутые в пункте 1 команды в течение всего времени настоящей войны на основаниях, принятых в прочих авиационных частях.

3. Распространить действующий пункта 1-го Высочайше утверждённое положение Военного совета от 24 января 1913 года на чинов командиров аэропланов «Илья Муромец» № 5, № 6 и «Киевский», присвоив добавочное содержание:

а) офицерам и младшим механикам – в размере, установленном для офицеров-лётчиков авиационных отрядов;

б) нижним чинам тех же команд: лётчикам, мотористам, фейерверкерам и пулемётчикам – в размере, установленном для лётчиков из нижних чинов авиационных отрядов.

4. Первоначальное обеспечение упомянутых команд имуществом произвести распоряжением, подлежащих главных управлений с тем, чтобы ими засим были своевременно испрошены в установленном порядке необходимые денежные отпуски на пополнение соответствующих запасов.

5. На приобретение необходимого, но не предусмотренного табелем имущества, отпустить теперь же пособие каждой команде в размере 1000 рублей, а всего 3000 рублей с причислением этой суммы к параграфу 17 статьи 2 сметы Главного штаба.

6. Расходы, вызываемые осуществлением вышеприведённых пунктов 1 – 5 отнести на военный фонд. Пункты 1, 2, 3 настоящего положения Высочайше утверждены 11 сентября 1914 года.

Подлинник подписал исполняющий должность начальника канцелярии военного министерства генерал-майор Лукомский.

Скрепил за делопроизводителя полковник Белопольский»[376].

---

[376] РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 4. Л. 265.

На основании решения Военного совета на имя военного министра В. А. Сухомлинова ушла мемория «О сформировании трёх команд аэропланов «Илья Муромец». Она информировала руководителя военного ведомства в том, что: «… В августе текущего года были учреждены четыре команды для аэропланов означенных систем. Испрашивается высочайшее соизволение на сформирование и содержание на время текущей войны ещё трёх таких команд за № 5, № 6 и одну команду для аэроплана «Илья Муромец» «Киевский» (последний так наименовали в память совершённом на нём перелёте из Петрограда[377] в Киев и обратно).

Вызываемый этою мемориею расход подлежит отнесению на военный фонд»[378].

К концу августа завершилось формирование экипажей для семи «Муромцев». Командирами кораблей, соответственно от первого до седьмого, стали Е. В. Руднев. А. В. Панкратьев, В. М. Бродович, Л. А. Дацкевич, Г. В. Алехнович, Б. Н. Фирсов и Г. Г. Горшков. Это практически весь инструкторский состав Гатчинской авиационной школы. Список экипажей вынесен в **приложение (документ № 7)**.

Из-за разного уровня лётной подготовки командиров кораблей и их помощников некоторые экипажи уже к концу августа способны были перелететь на фронт. Другие, ловя сносную погоду, продолжали тренировочные полёты практически всю осень. В процессе этой работы произошла авария одного из кораблей. Её, с фактами, далёкими от истины, описали в своей совместной работе М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев. Эти ошибки перекочевали в книгу «Крылья Сикорского» Г. И. Катышева и В. Р. Михеева, которые при заимствовании этого факта вновь не потрудились сделать ссылку. Вот это место из их книги.

«Во время этих тренировок в августе произошел невероятный случай, который еще раз подчеркнул особые качества «Муромца». Был обычный утренний полет – взлет, набор высоты 500 м по большому кругу и посадка. На борту находилось шесть человек. Вдруг одновременно встали все двигатели. Горшков быстро сменил стажера, перевел «Муромца» на режим снижения в сторону аэродрома. Механик пытался запустить двигатели, но безуспешно. Как потом выяснилось, в баках каким-то непонятным образом не оказалось горючего. Горшков установил на планировании обычную скорость, правда, угол был покруче. Этот режим со всеми остановленными двигателями не отрабатывался даже в испытательных полетах, и никто с уверенностью не мог сказать, как поведет себя тяжелая машина с винтами, работающими в режиме ветряка и создающими большое лобовое сопротивление.

---

[377] К этому времени столица российского государства сменила своё название – С.-Петербург стал называться Петроградом.

[378] РГВИА. Ф. 831. Оп. 1. Д. 127. Л. 34.

Однако «Муромец» вел себя вполне прилично и показал для такого корабля прекрасные планерные качества. Теперь Горшков держал минимальную вертикальную скорость. Аэродром уже рядом, надо только перетянуть небольшую березовую рощицу. Уже казалось, что удастся миновать это препятствие, но вот одна вершина чиркнула по шасси, вторая, и ветки захлестали по фюзеляжу и крыльям. В последнее мгновение Горшков успел резко взять штурвал на себя и… корабль замер на деревьях. Никто не пострадал, если не считать царапин и ушибов. Машина висела всего в двух метрах над землей, и экипаж смог спрыгнуть на землю. Беглый осмотр не выявил сколько-нибудь серьезных повреждений. Прибывшая команда солдат уже к полудню сняла самолет с деревьев и к вечеру на новых шасси отбуксировала корабль к ангару. В течение недели все повреждения были устранены, и воздушный гигант снова был в строю».

Фантастика! Многопудовый корабль повис на деревьях? Многопудовый корабль снят с них прибывшей командой? Каким способом? Ведь это полторы тонны!

На самом же деле, всё выглядело иначе. Обратимся к архивным документам. 1 ноября штаб-офицер для делопроизводства и поручений управления дежурного генерала подполковника С. А. Немченко получил следующее уведомление: «Вчера днём, вследствие нагрузки в 90 пудов, «Илья Муромец» 4-й, пилотируемый Горшковым, упал на сдаче в лес. Шестеро получили ушибы и поранения. Аппарат разбит вдребезги»[379].

Среди тех, кто при аварии самолёта получил ушибы и поранения оказался командир корабля Л. А. Дацкевич, участвовавший в этом тренировочном полёте вместе с Г. Г. Горшковым. После случившегося по состоянию здоровья он продолжать лётную службу на «Муромцах» не смог и был переведён на должность, не сопряжённую с полётами. 5 октября 1915 года он подал на имя начальника Управления Военно-воздушного флота рапорт, в котором описал подробности случившегося год назад.

«30 октября 1914 года я состоял командиром корабля «Илья Муромец» четыре», назначенного в армию генерала Брусилова, и, готовясь к перелёту на фронт, во время пробного полёта, потерпел крушение. «Илья Муромец» был разбит совершенно, я же получил повреждения и контузии, хотя и не опасных для жизни, но сильно отразившимися на моём здоровье. Пролежав до 18 ноября, я уже не мог продолжать службу командиром «Муромца» и был назначен на должность не сопряжённую с полётами в распоряжение его императорского Высочества великого князя Александра Михайловича для поверки моторов в авиационных отрядах действующей армии»[380].

Следующие два документа подтверждают ранение Л. А. Дацкевича при аварии и его дальнейшую судьбу. 9 октября 1916 года начальник Управления

---

379 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 224.

380 Там же. Ф. 493. Оп. 3. Д. 36. Л. 148.

Военно-воздушного флота генерал-майор Н. В. Пневский направил начальнику Гатчинской военной авиационной школы следующий запрос: «Препровождаю переписку по вопросу о даровании двух лет старшинства в чине, состоявшему во вверенной вам школе военному лётчику Дацкевичу, как пострадавшему при падении во время полёта на аэроплане «Илья Муромец» и в результате назначенного на должность, не сопряжённую с полётами».

В ответном донесении начальник школы информировал: «Представляя переписку, доношу, что, как видно из послужного списка, капитан Дацкевич 25 сентября 1914 года назначен командиром корабля аэроплана «Илья Муромец-4» и после аварии, не сдавая упомянутую должность (сопряжённую с производством полётов), 19 ноября 1914 года командирован в действующую армию. И только 15 июля 1915 года приказом начальника Генерального штаба по части воздухоплавания № 42 отчислен в постоянный состав школы, а потому под действие статьи 2-й, объявленной в приказе по Воздушному флоту 1916 года № 253, не подходит. Начальник военной авиационной школы военный лётчик подполковник Куликов. 20 ноября 1916 года. Гатчина»[381].

А вот другой документ: «Приказ по ЭВК № 155 от 3 июня 1915 года. При пробных полётах на Корпусном аэродроме 30 октября 1914 года воздушный корабль № 4, управляемый капитаном Горшковым, потерпел аварию, при которой младший механик Коровкин получил вывих плеча»[382].

Как видим, самолёт с места аварии не транспортировался и не восстанавливался, а был полностью разбит. Что же касается членов экипажа, то они отделались не только царапинами и ушибами.

Продвигалось вперёд и строительство на РБВЗ оставшихся, в соответствии с контрактом, воздушных кораблей. Начавшаяся война подхлестнула весь коллектив РБВЗ. Инженеры и рабочие удвоили свои силы, а И. И. Сикорский, с целью повышения эффективности боевого применения «Муромцев», пошёл на серьёзные доработки аппаратов. Так постепенно родилась серия «В» самолёта «Илья Муромец». Самолёт этого типа стал более укороченным и облегчённым, что позволило несколько увеличить его лётные качества.

11 сентября генерал В. А. Сухомлинов получил из штаба при Верховном главнокомандующем ряд советов и указаний по тяжёлым кораблям. Документ подкупает своей объективностью и прозорливостью. В нём отмечалось, что РБВЗ, увеличив интенсивность производства, успешно выполняет заказ на постройку десяти «Муромцев», что большие корабли для фронта крайне нужны. Но чтобы использовать их более эффективно, следует решить две проблемы. Во-первых, создать школу, в которой лётный состав

---

381 РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Л. 149, 151.

382 Там же. Ф. 13898. Оп. 1. Д. 1. Л. 234.

будущих экипажей для тяжёлых кораблей мог не только совершенствовать свою лётную практику, но и систематически обучаться бомбометанию и стрельбам по целям. И, во-вторых, производство этих уникальных аппаратов для нужд армии необходимо увеличить. Главный же вывод состоял в том, что «Муромцы» являются мощным оружием в борьбе с врагом. Более подробно с этим документом можно познакомиться, обратившись к **приложению (документ № 8)**.

По обоюдному согласию между РБВЗ и ГВТУ было определено количество вновь заказываемых аэропланов типа «Илья Муромец» – 32 единицы. Уже 27 сентября Военный совет российской армии принял постановление о заказе РБВЗ этого количества кораблей. Контракт между заводом и ГВТУ был подписан 2 октября.

«На основании положения Военного совета по журналу от 27 сентября 1914 года, я, директор Правления акционерного общества Русско-Балтийского вагонного завода инженер-механик Василий Иванович Строганов, заключил сей контракт с Техническим отделом Главного военно-технического управления в том, что:

1. Акционерное общество РБВЗ принимает на себя обязательство изготовить и поставить для Технического отдела ГВТУ 32 аэроплана системы Русско-Балтийского воздухоплавательного завода типа «Илья Муромец» с инструментами в сроки: к 1 февраля 1915 года – 10 штук, 15 февраля – 10 штук и к 1 марта 1915 года 12 штук по цене 150 000 рублей за каждый аэроплан и 32 комплекта запасных к ним частей ценой по 25 000 рублей за комплект, а всего на сумму 5 600 000 рублей.

2. Правление имеет право получать из-за границы моторы, материалы и приборы, в России не изготовляемые, на сумму до 75 000 рублей на каждый аппарат. В случае если по обстоятельствам военного времени окажется невозможным получить моторы или главные необходимые приборы, без которых нельзя строить аэроплан до 1 января 1915 года, то срок сдачи аэропланов соответственно отдаляется.

3. По освидетельствовании аэропланов таковые должны быть сданы комиссии на Корпусном аэродроме, причем, в случае повреждения аппарата при сдаче, для замены или исправления разбитого аппарата, даётся для каждого аппарата месячный срок со дня его поломки.

4. При приёмке аппаратов в полёте, таковой поступает в распоряжение военного ведомства… Ответственность за целостность и качество аппаратов до сдачи их на Корпусном аэродроме лежит на обязанностях Общества…

7. Каждый аппарат будет в состоянии нести во время полёта груз в 1300 килограмм, состоящий из запасов масла, горючего, веса пилотов и пассажиров, технических приборов и инструмента, кои не имеют непосредственного отношения к полёту.

8. Испытания производятся перед комиссией или приёмщиком всецело за счёт и риск поставщика, и состоят из одного полёта на грузоподъёмность и высоту. Во время полёта должна быть достигнута высота не менее 1000 метров, причём высоту в 500 метров аппарат должен взять в промежутке времени не большей 15 минут. Будет произведён планирующий спуск с высоты не менее 100 метров со всеми остановленными моторами. На одном аппарате из партии в 10 штук во время полёта будет производиться измерение скорости на пространстве в один километр. Скорость эта должна быть не менее 90 километров в час.

Подписали: директор Правления РБВЗ В. И. Строганов и начальник ГВТУ военный инженер генерал-лейтенант барон Е. Э. фон-дер Ропп»[383].

Хотелось бы отметить, что документ, в котором штаб Верховного главнокомандования предложил военному министру подумать об увеличении закупок тяжёлых кораблей, родился на свет в то время, когда к перелёту на фронт уже подготовились два экипажа, а один из них уже вылетел к месту назначения. Их отправка в действующую армию была произведена в спешке, перелёт совершался с большими неприятностями, что, в определённой степени, и стало одной из причин предложения штаба при Верховном главнокомандующем военному министру о создании специальной школы для «Муромцев». Об этом перелёте двух кораблей следует рассказать подробнее, ибо именно он на первых шагах привлечения тяжёлых кораблей к боевым делам российской армии породил мнение об их непригодности для этих целей.

3. Перелёт первых двух «Муромцев» на театр боевых действий

Строительство «Муромцев» на РБВЗ в соответствии с контрактом шло успешно. Уже в начале августа два новых корабля были готовы. Кроме этого, завершился ремонт того корабля, который летал в Киев. На него поставили новые моторы «Аргус» по 140 лошадиных сил. Больше таких моторов на заводе не оказалось и новых «Муромцев» оснастили моторами «Сальмсон». И. И. Сикорский приступил к заводским испытаниям всех трёх кораблей. Не выявив никаких серьёзных недостатков, они завершились успешно и были приняты Главным военно-техническим управлением. Однако при испытаниях корабли показали свои разные лётно-технические качества.

«Муромец» «Киевский» с моторами «Аргус» имел большую на 10 км скорость и на 15 минут быстрее набирал высоту в 2000 метров. Вполне естественно, что этот отремонтированный корабль остался в ведении

---

383 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2718. Л. 23.

Г. Г. Горшкова, которому предстояло продолжать готовить лётные кадры в Гатчинской военной авиационной школе. Новые «Муромцы» с моторами «Сальмсон» достались тем командирам кораблей, которые к этому времени успешно завершили свою личную лётную подготовку и формирование боевых отрядов. Ими стали штабс-капитан Е. В. Руднев и поручик А. В. Панкратьев.

Казалось бы, всё шло нормально – завод трудился над выполнением заказа, Гатчинская военная авиационная школа успешно формировала боевые отряды, высшее военное руководство благосклонно относилось к тяжёлым кораблям. Однако уже в сентябре 1914 года над «Ильёй Муромцем» стали сгущаться тучи. Одна из них – не совсем благополучный перелёт на фронт кораблей № 1 и № 2. К. Н. Финне с присущей ему прямотой писал:

«С отправкой «Муромцев» в действующую армию спешили: в середине сентября один из них «Илья Муромец 1», сочтён был вполне готовым для боевых полётов и отправился воздушным путём в действующую армию. И воздушный корабль, и обслуживающий его отряд готовились спешно и кое-как. Результаты такой работы, от которой нас не отучила русско-японская война, не замедлили тотчас же сказаться на деле»[384].

Первым на фронт из Петрограда вылетел корабль «Илья Муромец» Первый» под управлением штабс-капитана Е. В. Руднева. Правда, первоначальный пункт его базирования был изменён. Теперь нужно было лететь не в Волковыск, а в Варшаву. Как ни странно, именно этот офицер бросил в «Илью Муромца» первый камень. Однако надо отдать должное, этот гонористый человек летуном был классным. А сделал его таким первый российский лётчик М. Е. Ефимов. Автор книги «Коломяжский ипподром» В. Н. Сашонко отмечал:

«Е. В. Руднев, в котором Михаил Ефимович сразу разглядел человека, влюблённого в небо, был способным и добросовестным учеником. Он быстро овладел искусством пилотирования и, следуя примеру своего учителя, сумел ловко обуздать норовитый «Райт». Е. В. Руднев стал первым в России военным лётчиком»[385].

О том, каким искусным он был лётчиком, говорит такой факт. 12 августа 1910 года Николай II пожаловал ордена группе авиаторов. Среди них оказался поручик Новогеоргиевского крепостного воздухоплавательного отделения Евгений Руднев. Лётчика наградили орденом Святой Анны 3-й степени.

О лётном мастерстве Е. В. Руднева хочется остановиться более подробно. О нём много писали в газетах и журналах. Пожалуй, первая информация о лётчике прошла в «Петербургской газете» 8 сентября

---

384 *Финне К. Н.* Русские богатыри И. И. Сикорского. С. 48.

385 *Сашонко В. Н.* Коломяжский ипподром. Л., 1983. С. 173.

1910 года. Во время авиационной недели поручик Е. В. Руднев был прикомандирован для обучения полётам к Н. Е. Попову. Несчастное падение на время приостановило обучение офицера на Гатчинском аэродроме. Руднев совершил ряд полётов, причём раз упал с высоты 50 метров, но остался целым. Совершил первым в России полёт с двумя пассажирами сразу».

Эта же газета через четыре дня удостоила лётчика своим вниманием: «Руднев оспаривал приз на продолжительность полёта без спуска. Красиво описывал он круги, стараясь не залетать особо высоко, так как там ещё держался ветер. Несколько раз спускался настолько низко, что так и казалось, что он опускается. Но нет, это была только проделка смелого офицера, старавшегося показать свои авиационные способности… Только через 2 часа 24 минуты спустился недалеко от стартовой линии. Лётчик установил новый всероссийский рекорд, который был сделан во время «Недели авиации» Н. Е. Поповым».

В этот период информация о лётчике Е. В. Рудневе прошла и в десятом номере журнала «Военный мир» за 1910 год. «Особый интерес с чисто военной точки зрения представляет полёт 20 сентября, в смысле состязания на точки спуска и возможности подняться без разбега. Руднев и здесь победил, он дал самый короткий разбег, именно 11,22 сажени».

Отметил его, тоже в десятом номере и за этот же год, журнал «Воздухоплаватель», причем дважды. В разделе «Хроника» сообщалось: «6 октября поручик, офицер Воздухоплавательной школы, Е. В. Руднев, выделившийся своими полётами во время всероссийского праздника воздухоплавания, совершил замечательный полёт. В 2 часа 26 минут пополудни он поднялся на аэроплане вместе со своим механиком рядовым Плотниковым с целью совершить перелёт на Гатчинский военный аэродром. Чтобы не угрожать центральным, наиболее людным частям столицы возможным падением, он направился к взморью, у самого берега моря облетел город и смело направился в Гатчину. Через 56 минут полёта он спустился уже на Гатчинском военном поле, сделав всего около шестидесяти вёрст. Холодная погода дала знать себя смелому авиатору: он сошёл с аэроплана полузамёрзшим, несмотря на тёплую одежду. Честь и слава отважному военному авиатору!»

В этом же номере журнал поместил фото летчика и статью о его рекордах. «Прекрасный полёт Руднева в Гатчину в 56 минут, его же полёты над Петербургом к Исаакиевскому собору, наконец, полёты на высоту 1350 метров и обилие поставленным им рекордов, всё говорит за смелого, уверенного и опытного лётчика.

Полёт Руднева в Гатчину, совершённый 6 октября в течение 56 минут при очень низкой температуре на аппарате «Фарман» с механиком Плотниковым, весившим не менее шести пудов с тёплой одеждой,

показывает хладнокровие и большую опытность молодого отважного лётчика. Сильный холод чуть было не заставил поручика Руднева опуститься в Красном Селе, но чисто спортивное самолюбие взяло верх и заставило лететь дальше. Результат: мы имеем рекорд дальнего путешествия не менее шестидесяти вёрст. Им же поставлен упомянутый выше рекорд высоты 22 сентября в 1350 метров на «Фармане».

Уделил внимание Е. В. Рудневу «Воздухоплаватель» и в своём 12 номере. В разделе «Хроника» он упомянут дважды. «Занятия в авиационной школе отдела воздушного флота в Севастополе идут весьма успешно. Некоторые ученики уже летают самостоятельно… Появление авиаторов над Северной бухтой вызывает неописуемый восторг судовых команд. Особенно поразителен был полёт поручика Руднева на «Фармане» в конце ноября, когда пилот, спустившись над броненосцем «Ростислав», облетел его несколько раз, находясь от него на высоте три-четыре сажени. Команда корабля под влиянием восторженных чувств грянула «ура». «Фарман», словно испугавшаяся птица, поднялся в поднебесье на 250 – 300 метров и улетел на авиационное поле».

«11 ноября в 7 часов утра с курьерским поездом прибыл Августейший председатель Комитета по возобновлению флота на народные пожертвования его императорское высочество Великий князь Александр Михайлович. В сопровождении личного адъютанта, председателя Совета авиационной школы капитана второго ранга Фогеля.

Во время полётов его высочество изволил предпринять объезд авиационного поля, для чего выехал с инструктором Ефимовым на автомобиле, но, заметив порчу мотора на аппарате «Фарман» и спуск авиатора Руднева, изволил подъехать к этому месту, около которого также спустился авиатор Матыевич-Мацеевич».

Как видим, 11 ноября 1910 года Е. В. Руднев удостоился чести пообщаться с самим А. М. Романовым. А личное знакомство, тем более с императорским высочеством, многого стоит. По крайней мере, оно, при случившейся надобности, позволяет обратиться к нему лично, чем амбициозный Евгений Руднев не преминул в скором времени воспользоваться.

Много и заслуженно писали газеты и журналы о Е. В. Рудневе, но не меньше писал о себе он сам. Думается, что из всех первых русских лётчиков о своих полётах больше писал только он. При этом его статьи по объёму были довольно солидными.

Как пример можно привести статью «Мой полёт на аэроплане в Гатчину». Чтобы с ней познакомиться, следует вновь вернуться к двенадцатому номеру «Воздухоплавателя», который, наряду с уже воспроизведенной журнальной информацией об этом полёте, дал возможность самому лётчику рассказать о нём. Статье предпослана

фотография, на которой лётчик запечатлён перед полётом. Е. В. Руднев сидит в самолёте в тёплой одежде, в руках у него компас, на коленях карта, которую он внимательно рассматривает.

Полёт протекал в ветреную и морозную погоду, лётчик и механик Плотников изрядно помёрзли. И это несмотря на то, что перед вылетом Евгений Владимирович надел кожаные шаровары, поверх кителя спасательную куртку, а руки смазал касторовым маслом. Кроме этого, на правую руку надел три перчатки.

Судя по всему, главная цель полёта заключалась в том, чтобы на практике выявить возможности лётчика управлять самолётом в холодную погоду. Сам он писал: «Весь вопрос заключался в том, смогу ли я выдержать холод в продолжение часа; это было очень сомнительно, так как во время второй авиационной недели, при более тёплой погоде, мне приходилось сходить с аппарата с окостеневшими пальцами после получасового полёта».

Во время перелёта руки лётчика сильно замёрзли, особенная правая. Какое-то время ему пришлось управлять самолетом одной рукой. По этому поводу в статье дан такой совет: «Избежать обмерзания рук можно двумя мерами: во-первых, одевать 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 ещё подумать о защите всего корпуса, но это сопряжено с уменьшением кругозора, так, что лучше обойтись здесь хорошей тёплой одеждой»[386].

Хорошая статья. Описанный в ней практический опыт Е. В. Руднева, его советы пошли на пользу тем, кто делал первые шаги в российском небе.

Вероятно, сам лётчик основательно приглянулся журналу «Воздухоплаватель». Уже в третьем номере за 1911 год появилась тоже приличная по объёму статья «Из Севастополя в Симферополь и обратно на аэроплане». Интересным и вместе с тем трудным оказался для лётчика этот перелёт. Особенно возвращение из Симферополя в Севастополь.

Из-за сильной болтанки и усталости пришлось для отдыха садиться у деревни Сак на сырое поле. Взлететь с него было невозможно и… «я должен был взлетать с шоссе, что представляло большую трудность – узкое шоссе, обрамлённое кучами щебня с обеих сторон и шириной едва-едва достаточной для колёс «Фармана». При этом дул сильный ветер NO и наносил аппарат на телеграфные провода.

Крестьяне держали хвост, я заводил мотор, а поручик Макеев был на аппарате. С трудом удалось приучить крестьян держать хвост – первый раз они немного выпустили аппарат, а затем освоились. В 4.32 я благополучно выбрался с шоссе и держал путь на небольшой высоте».

---

386 Воздухоплаватель. 1910. № 12. С. 919.

Дальнейший полёт проходил ещё в более трудных условиях. «Пройдя вёрст 10, мотор стал давать перебои и тянул очень слабо. Благоразумие заставляло остановиться где-нибудь у деревни и просмотреть мотор, но с другой стороны, я решил лететь возможно дольше, чтобы сесть поближе к Севастополю, так как район был малообитаем и не было даже телеграфного сообщения с Севастополем. Всё время приходилось, так сказать, подрывать аппарат, то есть через меру работать рулями глубины на подъём. Но и это не всегда помогало, так как ветер дул сзади порывисто и прибивал аппарат к земле.

Особенно трудно было, когда я повернул на юг и стал пересекать долины рек Булганак, Альма, Бельбек и Кача. Южные склоны этих долин возвышены и доминируют над северными и потому я с большими усилиями старался поднять аппарат, но раз не смог этого сделать и на одной вершине в районе реки Булганак аппарат коснулся земли. Тогда я, повернув аппарат, стал рулировать по вспаханному полю и, направив аппарат вниз по склону, взлетел и, приподнявшись против ветра, стал более осторожно выбирать дорогу по наиболее пологим склонам возвышенностей».

Я намеренно подробно остановился на осевших в периодической печати фактах из лётной жизни Е. В. Руднева, чтобы читатель мог убедиться в том, что летуном он был от бога. Вот такой классный лётчик стал командиром тяжёлого самолёта «Илья Муромец». Именно ему доверили машину под таким номером и первому предоставили возможность отправиться на фронт. Всё это само по себе говорит о многом.

А мы, читатель, вернёмся к вылету его экипажа на фронт. Автору удалось собрать буквально по крупицам несколько архивных документов, отражающих подготовку экипажа к убытию в действующую армию и сам перелёт.

О своей готовности к вылету лётчик донёс рапортом начальнику штаба по устройству и службе войск 21 августа: «Окончательное снабжение всем необходимым аэроплана «Илья Муромец» Первый» и команды по всем данным ожидается в воскресенье 24 августа. Того же числа ночью я предполагаю закончить погрузку имущества в вагоны и отправить команду. Сам же я с двумя офицерами, механиком и мотористом предполагаю вылететь в ночь с 25 на 26 августа. В случае же неблагоприятной погоды и неготовности аэроплана – на следующий день. Маршрут полёта: по Варшавской железной дороге с первой остановкой в Двинске. В случае попутного ветра – в Лиде, а далее к месту назначения, свернув опять на Варшавскую железную дорогу»[387].

Из документа видно, что убытие всей команды на фронт предполагалось осуществить частями – лётом и железнодорожным транспортом. Для перевозки железной дорогой личного состава и имущества было заказано

---

[387] РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 25.

следующее количество вагонов и платформ. Для офицеров – один классный вагон. Для сорока нижних чинов – один простой вагон. Для семи автомобилей – 7 платформ. Для снарядов, патронов и бомб весом 100 – 120 пудов – один пороховой вагон. Для двадцатипяти бочек бензина, двенадцати бочек масла и сорока бидонов – один крытый вагон. Для столярной и слесарной мастерских, а также для инструмента и прочего имущества общим весом 60 – 100 пудов – один крытый вагон.

В то время, когда команда «Муромца» готовилась к перелёту, от начальника штаба Северо-Западного фронта генерала А. В. Орановского в Генеральный штаб была направлена следующая просьба: «Прошу направить «Илью Муромца» не в Варшаву, а в Белосток. Во время полёта лучше держаться большой высоты во избежание недоразумений». Предполагалось, что «Муромец» поступит в распоряжение командования 6-й армии.

В Гатчину немедленно ушло приказание: «Согласно указанию штаба Верховного главнокомандования 1-й аэроплан «Илья Муромец» надлежит отправить в состав армий Северо-Западного фронта, причём, на основании уведомления начальника штаба этого фронта аэроплан должен быть направлен в город Белосток (вместо Варшавы). Согласно избранного штабс-капитаном Рудневым и сообщённым войскам маршруту, аэроплан должен следовать вдоль линии северо-западных железных дорог с остановкой лишь в Двинске. В случае же неблагоприятного состояния атмосферы аэроплан из Вильно берёт направление на Лиду, где делает остановку, после которой летит прямо в Белосток. Соблюдение этого маршрута обязательно, так как оно является одним из указанных войскам условий признаков следования своего аэроплана».

24 августа в 20 часов 30 минут из Петербурга отправился к месту назначения первый эшелон команды «Ильи Муромца» Первого» в составе одного офицера и 36 человек нижних чинов. А 31 августа из Управления устройства и службы войск в штаб Верховного главнокомандующего ушла телеграмма: «Сегодня в 6 часов 58 минут вылетел штабс-капитан Руднев».

В связи с тем, что в начавшейся войне произошло несколько случаев потери аэропланов от поражения своими войсками, в различных структурах военного ведомства были приняты меры по обеспечению безопасности перелёта. В третьей декаде августа начальник Генерального штаба генерал-лейтенант М. А. Беляев по прямому проводу проинформировал начальника штаба Верховного главнокомандующего о дате вылета на театр военных действий первого «Муромца», характерных отличиях самолёта и маршруте перелёта.

«На рассвете 26 августа или в следующие ближайшие дни предположительно вылетает из Петербурга «Илья Муромец» системы Сикорского, направляясь вдоль всей линии Северо-Западной железной дороги с остановкой в Двинске. В случае неблагоприятных условий

атмосферы из Вильны аэроплан, возможно, направится на Лиду, там сделает остановку, после чего вылетит на Белосток. И далее на Варшаву.

Во избежание обстрела своими, благоволите сделать распоряжение, оповещающее войска. Отличительные признаки: биплан больших размеров, четыре мотора, на нижней поверхности спереди корпуса выдаётся платформа, на которой видна орудийная установка, хвост длинный с тремя вертикальными рулями, спереди и сбоку видны окна. При солнечной погоде аэроплан блестит на небольшой высоте, преимущественно утром или вечером. Одновременно это сообщается генералу Орановскому, начальникам штабов попутных военных округов»[388].

23 августа получил информацию о предстоящем перелёте «Муромца» и дежурный генерал штаба Верховного главнокомандующего П. К. Кондзеровский. «24 или 25 августа вылетает аппарат «Илья Муромец», направляясь по Варшавской дороге на Вильно и далее на Лиду. Штабы фронтов, округов и армий уведомлены о спуске в Двинске…

Полёт «Муромца» на небольшой высоте даёт возможность распознать аппарат исключительной и пока единственной конструкции, однако во избежание недоразумений командир корабля постарается держаться на большой высоте, хотя, возможно, что атмосферные условия заставят снижаться. Поэтому высота полёта не должна служить основным отличительным признаком».

Аналогичное сообщение ушло 25 августа на имя начальника Военных сообщений при Верховном главнокомандующем.

Без происшествий при перелёте не обошлось. Когда по истечении нескольких дней «Илья Муромец» в назначенное место не прибыл, руководство 6-й армии забеспокоилось и стало выяснять причину. Её прояснила следующая телеграмма: «В штаб 6-й армии. Аэроплан «Илья Муромец», вылетевшей 1 сентября из Петрограда, вынужден был, вследствие неблагоприятных воздушных течений, опуститься вблизи станции Плюсы Северо-Западных железных дорог, причём потерпел незначительную аварию. По исправлении, оказавшегося повреждённым аэроплана, 11 сентября вылетел и в 9 часов утра опустился в Двинске, пользуясь заранее подготовленной базой. 12 сентября в 3 часа утра предполагал вылететь дальше к месту назначения».

Сроками исправления и дальнейшего перелёта заинтересовались и в Генеральном штабе. 11 сентября оттуда начальник технического отдела ГВТУ получил запрос: «Начальник Генерального штаба интересуется, когда будет исправлен и отправится в дальнейший полёт аэроплан «Илья Муромец». Ответ поступил в тот же день: «Илья Муромец» сегодня в 5 часов 41 минуту утра вылетел со станции Плюсы в 8 часов 55 минут и благополучно опустился

---

388 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 610.

в Двинске, пролетев всего 326 вёрст за 3 часа 14 минут. Завтра в 3 часа утра штабс-капитан Руднев предположительно вылетит дальше».

Но и дальнейший перелёт не прошёл без происшествий. Какие только меры не предпринимались перед вылетом корабля на фронт по обеспечению его безопасного перелёта, но под обстрел своих войск он всё же попал. Это видно из сообщения начальника Генерального штаба генерала М. А. Беляева начальнику штаба Верховного главнокомандующего от 13 сентября: «Вылетевший сегодня утром из Двинска «Илья Муромец» был обстрелян у Вильно нашими войсками и, получив пробоины, принужден чиниться»[389].

Помимо архивных документов некоторые подробности перелёта «Муромца» Первого» отражены в книгах воспоминаний тех, кто служил в Эскадре воздушных кораблей. Вот что писали М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев по этому вопросу.

«Закончив все приготовления и погрузив имущество отряда в целый эшелон, Руднев 12 сентября 1914 года (дата неверна, экипаж вылетел 1 сентября. – *Автор.)* при пышной обстановке с молебном и водосвятием вылетел на фронт. С перелётом Рудневу не повезло – сначала он попал в сильный встречный ветер и запаса горючего хватило долететь только до Луги, где ему пришлось приземлиться недалеко от города. Через день ветер стих, и Руднев, пополнив запас бензина и масла, полетел дальше по направлению к Белостоку. Не долетев до него, корабль Руднева был встречен огнём железнодорожной охраны и, получив несколько пулевых пробоин, сел близ Белостока»[390].

Некоторые сведения о перелёте Е. В. Руднева оставил К. Н. Финне. «Перелёт на этом воздушном корабле из Петрограда в Белосток на расстояние 912 километров был совершён за 23 дня, в четыре этапа. «Илья Муромец 1» вылетел с Корпусного аэродрома при небольшом встречном ветре, вскоре резко усилившемся и переходившем порою в шторм, следствие чего аэроплан летел со скоростью 27 км/час. Через шесть часов полёта, пролетев всего 192 километра, «Илья Муромец» должен был спуститься за бензином, что он и сделал в имении г. Тирана в Лужском уезде Петроградской губернии, подломив при посадке шасси. При перелёте из Петрограда в Белосток «Илья Муромец» находился в воздухе в общей сложности 13 часов 58 минут, то есть приблизительно столько же времени, сколько занял у Сикорского перелёт из Киева в Петроград»[391].

В связи с тем, что даты прилёта Е. В. Руднева в Белосток в архиве не обнаружено, будем считать, основываясь на свидетельстве К. Н. Финне, что он прибыл туда 23 сентября.

---

389 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 26, 40, 49, 50, 51, 56, 57, 59, 64.

390 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 154.

391 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 49.

Не всё благополучно обстояло и при перелёте «Ильи Муромца» Второго» под командованием поручика А. В. Панкратьева. И этому кораблю не удалось избежать обстрела с земли своими войсками. В тот день, 13 сентября, когда эта неприятность случилась с экипажем Е. В. Руднева, начальник Генерального штаба направил в Ставку следующую телеграмму: «В виду предстоящего на днях перелёта второго «Муромца» военный министр приказал просить распоряжения Вашего превосходительства о предупреждении воинских частей по пути перелёта о предстоящем перелёте нашего аэроплана».

Немедленно за подписью генерала П. К. Кондзеровского в четыре пункта (в Варшаву, Двинск, Петроград и Минск) ушли следующие указания: «Начальник штаба Верховного главнокомандующего просит обратить самое строгое внимание на предотвращение случаев стрельбы по своим самолётам. Около Вильно 12 сентября утром обстрелян летевший из Двинска свой аэроплан «Илья Муромец». Об изложенном немедленно сообщите всем без исключения войскам, предупредите, что начальники, виновные в отношении стрельбы по своим аэропланам будут привлечены к ответственности».

Подобные предупреждения отправлялись и в другие военные ведомства. 11 сентября из Главного управления Генерального штаба начальнику Технического отдела ГВТУ ушло следующее указание: «Благоволите ускорить уведомление о том, когда предполагается вылет из Петрограда «Ильи Муромца» Второго», дабы Главное управление Генерального штаба имело возможность своевременно предупредить об этом расположенные на пути следования войска во избежание возможных случаев обстрела аэроплана». А 17 сентября П. К. Кондзеровский сообщил начальнику штаба Юго-Западного фронта генералу М. В. Алексееву: «Штаб Верховного главнокомандующего уведомляет, что в самое непродолжительное время к вам прибудет воздушным путём «Илья Муромец». Благоволите дать распоряжение, чтобы его не обстреливали».

Но даже такие строгие предупреждения не помогли, вероятно, до тех, кто неплохо стрелял, эти указания не дошли.

Но вернёмся к перелёту «Муромца» Второго». Подготовка отряда и корабля также происходила в спешке, и, как результат, с большими недоработками и недоделками. Это видно из содержания рапорта командира корабля на имя начальника авиашколы от 18 сентября о степени готовности «Муромца» к убытию на фронт. В нём он перечислил все основные заводские недоработки, а их, в отличие от «Ильи Муромца» Первого», оказалось достаточно много. А. В. Панкратьев доносил:

«1. Не окончены работы по обогреву масла. 2. Установка самопуска сделана в высшей степени небрежно. 3. Счётчики поставлены неудовлетворительно. 4. Не готовы станки для вооружения. 5. Нет ящиков

для бомб. 6. Нет трубки на картер одного из моторов. 7. Повело рули высоты, стабилизатора и крылышек. 8. Нет очень необходимых запасных частей к моторам.

Вылет аппарата на театр военных действий задерживается главным образом плохой погодой. Большим тормозом в будущей работе аппарата явятся пункты 2, 3 и 8. Предполагается вылет при первой возможной погоде. По данным Николаевской обсерватории благоприятную погоду можно ожидать в течение ближайших дней. Военный лётчик поручик Панкратьев, адъютант отряда поручик Колянковский»[392].

О серьёзных заводских недоделках на «Муромце» Втором» упоминает и С. Н. Никольской: «А время всё шло да шло, работа наша подвигалась из рук вон плохо. Балтийский завод оказался преизрядной лавочкой, рабочие еле ворочают руками, завинчивают один шуруп чуть ли не два часа…

Наконец, теряем терпение. Переговорившись с механиком И. С. Кулешовым, решили балтийцев выгнать, корабль принять условно, а вернее – вовсе не принимать, своими силами наладить моторы и дунуть на фронт. Отряд грузится на железную дорогу. Отправили Звонникова в Псков и Двинск оборудовать места посадки, туда же отправили баллоны со сжатым воздухом для запуска моторов… 24 сентября все моторы заработали отлично, я подвязал сзади большой русский флаг и в 9 часов 10 минут утра мы покинули холодный Петроград»[393].

Дата вылета «Муромца» указана С. Н. Никольским совершенно точно. И подтверждается содержанием приказа по Гатчинской авиашколе № 55 от 29 сентября 1914 года: «Петроградский лагерь при Корпусном аэродроме. Командира аэроплана «Илья Муромец» два» поручика Панкратьева, команду того же аэроплана: штабс-капитана Никольского, поручика Звонникова, вольнонаёмного механика Кулешова, старшего унтер-офицера Ушакова и рядовых Кенига, Чучелова, отправившихся на театр военных действий 24 сентября, исключить из списков части с указанного числа»[394]. Начальник Генерального штаба проинформировал Ставку: «Второй «Илья Муромец» вылетел 24 сентября в 9 часов утра и благополучно опустился в 11 часов 45 минут в Пскове».

Первый этап перелёта завершился благополучно, однако концовка его протекала в трудных погодных условиях. Лётчики, сменяя друг друга, еле удерживали машину в горизонтальном положении. А ведь оба они не только впервые попали на большом корабле в неимоверную болтанку, но и не имели достаточной практики полётов на нём. Знакомясь с теми подробностями, которые в своей книге отразил С. Н. Никольской, нельзя не

---

392 Семейный архив Панкратьевых.

393 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 18.

394 РГВИА. Ф. 298. О. 1. Д. 96. Л. 73.

выразить своего восхищения действиями лётчиков. Сильна ж была стая российских летунов на заре авиационной эры!

«Панкратьев взмок, хоть выжми, и устал. Говорит: «Сменяй!», я говорю: «Алексей Васильевич, боюсь!» Качнул головой, вертит дальше, только смотрю я – не то что побледнел, а какой-то серый весь сделался. Ну, думаю, табак дело. Подхожу, говорю: «Слезай, сменяю». Выбрали спокойный момент, сменились. Раз болтнуло – не совсем чисто, но справился, второй раз – справился. Эге! Не так это и страшно, особенно с пилотского сиденья, сзади куда страшней смотреть! У Панкратьева при всей усталости душа в пятки ушла… Я даже немного расхрабрился и начал малость лавировать, обходить более крупные облака. Наконец взмок и я. «Что, – спрашиваю Панкратьева, – как ты, оправился? Садись, поправь, а я передохну. Смотри – вон уже Псков виднеется, будем подходить, я тебя сменю, чтобы ты отдохнул и к посадке был свежим!»

Сменились, сбавили высоту, но качает так же. Опять сменились. На Псков с озера находит клин тумана… Вот серая грязь тумана, аппарат врезывается в неё… момент – и я растерялся, сразу потеряв ориентировку, кругом молоко, забыл даже, с какой стороны земля. Инстинктивно даю вниз и смотрю на указатель кренов – шарик дрожит, но стоит посередине, на индикаторы скорости – а они из себя лезут. Только собираюсь взять на себя, как Панкратьев диким голосом орёт: «Скорость, скорость!» Тяну на себя и вижу сквозь редеющий туман метрах в 150 внизу поля. «Ну тебя к чёрту, – говорит, – давай я садиться буду, а ты ищи место для посадки…

Панкратьев взял на себя, и мы покатились по лужайке. Выскочили и первым делом поздравили друг друга с благополучным прибытием. Весь перелёт – 2 часа 50 минут, 300 с небольшим вёрст»[395].

В Пскове по погодным условиям экипаж задержался на несколько дней. 28 сентября полёт был продолжен. С. Н. Никольской приводит иную дату – 26 сентября. Это неверно. Именно на втором этапе перелёта и произошла главная неприятность, задержавшая прибытие корабля на фронт на целых четыре месяца. Суть случившегося изложена в докладной записке по Главному управлению Генерального штаба от 30 сентября.

«По приказанию начальника Главного военно-технического управления начальник военной авиационной школы доложил, что «Илья Муромец» Второй» 28 сентября, совершая перелёт на театр военных действий, из-за густого тумана был вынужден произвести спуск у станции Режица. Снизившись до высоты 50 метров, аэроплан был обстрелян, вследствие чего поднялся вновь и опустился на неудобном месте. Происшедшая поломка потребует починки около десяти дней. Обстрел, по-видимому, произведён

---

395 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 20, 21.

стражниками со стороны Виндаво-Рыбинской железной дороги, пересекающей у станции Режица линии Северной железной дороги»[396].

Эти сведения дополняют воспоминания С. Н. Никольского. «На следующий день решили лететь после обеда. Эх, дурни! Ну что бы отложить ещё на следующее утро. Ну, значит, в книге судеб так было написано. Пообедали у крестьян. Потом неистово долго возились с моторами. Полёту осталось мало времени. Взлетели в 5 часов 15 минут. Через 10 – 12 минут вышли на железную дорогу и пошли на Режицу. Видим – уже солнце садится. Надо сесть и нам. Выбрали место около Виндаво-Рыбинской железной дороги. Только подходим – оттуда огоньки. Стрельба, да какая! Пошли на Варшавскую железную дорогу. Только подходим садиться – опять стрельба. Да ещё целые снопы огня ратничьих берданов. Ушли совсем в сторону. А тут затемнело совершенно. Снизились. Вижу – пахота, и лошадь бежит. Но ровно или не ровно, не знаю. Кричу: «Контакт!» Панкрат не сразу, но всё-таки выключил. Мы стали на колёса, покатились. Вдруг перед нами пустота. «Я говорил, полоса короткая!» – возопил Панкрат, беря на себя. В это время – сильный треск, удар, и всё остановилось»[397].

К счастью никто не погиб, а вот ушибы и травмы различной степени получили почти все члены экипажа. Больше всех пострадал помощник командира корабля С. Н. Никольской.

В этот же день информация о случившемся была направлена начальнику штаба Верховного главнокомандующего: «Второй «Муромец» при перелёте 28 сентября у станции Режица был обстрелян и принужден спуститься на неудачное место, и получил большие поломки. Так как такой случай имел место с первым «Муромцем» у Вильно, необходимо принять действенные меры против расстрела наших аэропланов в тыловом районе. Беляев». В ответе дежурного генерала сообщалось, что «… возможные меры принимаются вплоть до посылки автомобиля по пути следования. Отдано распоряжение о безусловном воспрещении в Петроградском, Двинском и Минском военных округах стрельбы по аэропланам под угрозой предания суду».

1 октября начальник Генерального штаба направил в Вильно начальнику Двинского военного округа телеграмму, в которой распорядился произвести расследование и о его результатах донести. Через два дня генерал М. А. Беляев получил ответ, в котором содержатся сведения о виновниках происшествия. «Кроме приказа по округу было послано заблаговременно предупреждение о пролёте «Муромца» по линии железнодорожной охраны. Стрельба была произведена чинами охраны железной дороги, подчинённых генералу Дернову. На телеграмму начальнику охраны о представлении

---

396 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 82.

397 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 25.

расследования получен ответ о том, что расследование направлено во фронт»[398]. (Имеется в виду Северо-Западный фронт. – *Автор.*)

Некоторые дополнительные подробности отразил в своей книге С. Н. Никольской: «При разборе дела оказалось: приказ не стрелять по «Муромцу» отдан по Варшавской линии. Виндаво-Рыбинской же ничего неизвестно. Увидев «чудовище», ратники у мостов и караулок подняли отчаянную стрельбу, которой даже руководил жандарм. Когда мы пошли на Варшавскую дорогу, то она только подхватила стрельбу Виндаво-Рыбинской»[399].

В Режице пришлось ремонтироваться. В полевых условиях процесс этот оказался длительным и породил целую серию информационных телеграмм. 11 октября начальник штаба Северо-Западного фронта генерал А. В. Орановский направил в Ставку коротенькую депешу: «Муромец» два» при перелёте из Петрограда застрял в пути». Доносил о нём и командующий армиями этого фронта генерал-адъютант Н. В. Рузский: «Относительно полёта аэроплана «Илья Муромец» из Петрограда в Белосток имеются следующие сведения. 24 сентября вылетел из Петрограда и в тот же день спустился в Пскове. По-видимому, здесь аппарат чинился, так как во второй телеграмме командира этого аппарата говорится, что 27 сентября при спуске в Режице поломался, причём на ремонт понадобится около четырёх дней. До сих пор, однако, аппарат этот не прибыл в Белосток».

Ошибся в сроках командир корабля А. В. Панкратьев и сильно ошибся. Но об этом позже. Здесь же нельзя не воспроизвести ещё одно место из воспоминаний С. Н. Никольского. Речь идёт о том, как экипаж, находясь в воздухе, информировал землю о своём полёте. «Скоро Луга. Написал три письма, записку, что подобравшего прошу наклеить марки и бросить в ящик, приложил на марки немного мелочи и, проходя Лугу, сбросил в трубке с длинной трёхцветной лентой. Письма дошли по назначению!»[400].

Как видим, такой же метод, как при перелёте И. И. Сикорского из Петербурга в Киев. Вот такой была связь в те далёкие времена.

Так неудачно добирались до места боевых действий первые два «Муромца». Оба стали жертвой обстрела своими наземными войсками и получили соответствующие повреждения и поломки. Хорошо, что обошлось без человеческих жертв. Можно было бы отдать должное бдительности тех, кто нёс охранную службу железных дорог, но это было бы кощунством по отношению к лётчикам. Можно было бы их и пожурить, но виновны-то не эти стрелки, а те, кто не довёл до них многочисленные требования вышестоящих штабов о принятии должных мер безопасности перелёта.

---

398 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 77, 78, 82 – 85.

399 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 27.

400 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 19.

Несмотря на случившееся, военный министр В. А. Сухомлинов 18 сентября распорядился о том, чтобы и в дальнейшем «Муромцы» продолжали уходить на фронт лётом. В связи с этим между начальниками ГВТУ и Генерального штаба по вопросу обеспечения безопасного их перелёта состоялся следующий обмен мнениями.

«Милостивый государь Михаил Алексеевич. Вследствие письма Вашего превосходительства от 16 сентября № 3567 уведомляю Вас, что я вполне разделяю Ваше мнение о необходимости заблаговременно извещать Вас о дне вылета управляемых аэростатов и аэропланов типа «Илья Муромец», совершающих перелёт на театр военных действий, дабы Главное управление Генерального штаба могло принять соответствующие меры к оповещению войск о пролёте снарядов и тем устранить печальные случаи обстрела их своими войсками, каковые неоднократно имели место в настоящей кампании.

Соответствующие меры и необходимые распоряжения к оповещению Главного управления Генерального штаба мною сделаны, к сожалению, однако, заблаговременно определить время вылета аппаратов представляется затруднительным, а иногда и невозможным. Так, время вылета «Ильи Муромца» зависит от времени готовности их, между тем завод, несмотря на неоднократные напоминания, задерживает окончание работ по различным, часто не зависящим от него, причинам. С другой стороны, вылет аэропланов и успех перелёта всецело зависит от погоды, точно предугадать которую и указать день вылета заблаговременно, представляется невозможным, как Вы можете усмотреть из прилагаемого при сём рапорта командира «Муромца» Второго». При первом наступлении благоприятной погоды аппарат вылетает неожиданно иногда и для меня».

Сгустил краски начальник Главного военно-технического управления. Доклады о готовности первых «Муромцев» к перелёту от командиров кораблей поступили заблаговременно. Команды по вопросу обеспечения безопасности их перелёта ушли в соответствующие штабы военных округов и армий своевременно. Причины обстрела в другом. Но об этом ни в письме начальника ГВТУ, ни в ответе начальника Генерального штаба сказано не было.

«Барону фон-дер Роппу, начальнику Главного военно-технического управления. 22 сентября 1914 года.

Милостивый государь, барон Евгений Эдуардович. Вполне разделяя высказанный Вашим превосходительством в письме от 20 сентября № 3371 взгляд на невозможность заранее точно определить день вылета аэропланов системы «Илья Муромец», я покорнейше прошу не отказать сообщать мне о приблизительном сроке готовности каждого аппарата к вылету, дабы иметь данные для оповещения войск возможно заблаговременнее»[401].

---

401 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 73 – 75.

Обстрел наземными войсками «Муромцев», а также некоторые другие аналогичные случаи, имевшие место по отношению к малым аппаратам, побудили авиационное начальство разработать проект «Инструкции для принятия мер предосторожности во избежание обстрела своих воздухоплавательных аппаратов». К её разработке Главное управление Генерального штаба, по согласованию с Главным военно-техническим управлением, привлекло начальника Гатчинской военной авиационной школы полковника А. С. Ульянина. Вот некоторые сведения из этой инструкции.

«На крыльях русских аэропланов нарисовать круги национальных цветов, причём белый цвет находится в центре круга. На немецких аэропланах нарисованы чёрные кресты на концах крыльев и на руле поворота. У австрийцев – белые и красные полосы на концах крыльев и на хвосте. На русских аэропланах будут прикреплены по обеим сторонам сзади крыльев хорошо заметные треугольные чёрные флаги. На многих немецких имеются четырёхугольные белые флаги с чёрными крестами, укреплённые за хвостом. У австрийцев – такие же, но вместо крестов – красные и белые продольные полосы. У наших за хвостом ничего нет». И приписка в конце этого документа: «Лучше десять неприятельских аэропланов пропустить, чем одного своего лётчика убить»[402]. Что верно, то верно!

А мы, читатель, вернёмся в Режицу, где экипажу А. В. Панкратьева предстояло ремонтировать повреждённый при вынужденной посадке самолёт. Для этого, прежде всего, было необходимо вернуть эшелон с имуществом, отправленный из Петрограда в Двинск. Прибыл он через неделю. В поставленную ангар-палатку ввели «Муромца» и приступили к ремонту. А повреждения оказались серьёзными. Их описания в архивных документах нет, единственными источниками стали воспоминания С. Н. Никольского, М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева.

С. Н. Никольской писал: «Поломка, в общем немалая. При ударе снесло нижнюю площадку, и кабина, упёршись под углом, остановилась. Остальной фюзеляж после остановки лёг на землю, дав перелом за пилотской каютой. Крылья с моторами, упёршись нижними краями, пошли дальше. Все моторы легли на землю. Следовательно, надо заменить всю переднюю часть фюзеляжа и, по крайней мере, в четырёх коробках – нижние поверхности»[403].

Более подробно о повреждениях самолёта при вынужденной посадке в Режицах и принятых мерах для ремонта описано в воспоминаниях М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева. «Во время посадки корабль попал на нисходящий склон холма с кочками. Шасси не выдержало и подломилось, корабль накренился на правое крыло. Обшивка и часть крыла, а также винты

---

402 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2 Д. 611. Л. 166.

403 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 28.

обоих правых моторов были поломаны. После беглого осмотра Панкратьев решил ремонтироваться своими средствами, но во время разборки поломанных частей корабля обнаружилось, что шасси надо менять целиком, выписав новое с завода…

Долго тянулись переговоры с заводом и Главным авиационным управлением, пока разрешили все вопросы. Завод выслал шасси в разобранном виде, комплект нервюр, готовых стяжек, немного проволоки и даже прислал двух сборщиков, чем оказал большую помощь. Только в середине ноября корабль был отремонтирован, но оба правых мотора сильно вибрировали, и о перелёте нечего было и думать»[404].

Однако завод, сам испытывая трудности, дать новый мотор не мог, где-либо достать его на стороне также оказалось невозможным. Попытка отремонтировать имеющийся на заводе один неисправный «Сальмсон» не увенчалась успехом. В конце ноября А. В. Панкратьев приходит к выводу, что «Муромца» следует разобрать и двигаться к тому месту, где есть более подходящие условия для ремонта, железнодорожным транспортом.

Начальник ГВТУ согласился с его мнением. Генералу Н. Н. Янушкевичу в Ставку ушла следующая информация: «Около двух с половиной месяцев тому назад из Петрограда в Белосток вылетел «Илья Муромец» Второй», причём при спуске в районе станции Режица поломался. Так как исправляющийся на Балтийском заводе мотор этого аппарата до сих пор не готов, то генерал Ропп приказал командиру аэроплана везти аппарат по железной дороге в пункт его назначения, где ожидать присылки мотора»[405].

Решился вопрос и в отношении места перевозки аппарата для сборки и ремонта. 28 ноября А. М. Романов направил запрос дежурному генералу Ставки. «Из Петрограда послан в действующую армию «Муромец» Второй». Северо-Западный фронт от него отказался. Мне о посылке его ничего не было известно. Просят указать место для его сборки. В виду неприятия этих аппаратов для военных целей считал бы более целесообразным направить «Муромца» в Брест-Литовск, где имеется эллинг и где он может производить пробные полёты. Прошу указаний. Александр».

На следующий день пришло уведомление начальника штаба Верховного главнокомандующего о том, что «препятствий для сборки «Муромца» в Брест-Литовске не встречается», а комендант крепости получил приказание обеспечить ремонт и сборку аэроплана. Ушло указание и начальнику штаба Северо-Западного фронта: «Илья Муромец» Второй» по просьбе Великого князя направлен для сборки и ожидания мотора в Брест-Литовск, откуда после сборки, в зависимости от результатов, полученных при испытании, направится по новому назначению. Кондзеровский»[406].

---

404 Там же. С. 154, 155.

405 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 81.

406 Там же. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 613(1). Л. 80, 81, 108, 156.

В Брест-Литовск поездом добрались благополучно. Собрали «Муромца», а мотора с РБВЗ так и не дождались. Здесь, в результате автомобильной катастрофы, погиб механик Н. С. Кулешов. В Брест-Литовске экипаж А. В. Панкратьева провёл ещё два месяца.

Затянувшийся ремонт «Муромца» Второго» и в связи с этим солидная задержка его прибытия на фронт, породили ещё одно мероприятие – обеспечение Северо-Западного фронта подвижной авиационной мастерской. Это видно из содержания телеграммы, направленной в Ровно на имя великого князя Александра Михайловича. «Для ремонта аэропланов, преимущественно «Муромцев», военный министр полагает испросить у Военного совета формирование для Северо-Западного фронта подвижной авиационной мастерской по типу отправленного на Юго-Западный фронт поезда-мастерской Терещенко».[407]

А что первый боевой отряд под командованием Е. В. Руднева? «Муромец» Первый», в отличие от воздушного корабля А. В. Панкратьева, при обстреле с земли получил гораздо меньшие повреждения. Подремонтировавшись, приступили к выполнению заданий штаба армии по глубокой разведке. Однако с первых полётов экипаж «Муромца» стали преследовать неудачи. О неполадках на корабле частично можно узнать из сношения между начальником штаба армий Северо-Западного фронта с дежурным генералом. «Баранович, генералу Кондзеровскому. Вчера от командира самолёта «Муромец» Первый» получена следующая телеграмма: «Аэроплан вообще готов давно, дважды пробовал поднять полную нагрузку на боевую высоту. Первый раз помешал ветер, второй – обмерзли карбюраторы, надтреснули все трубки, раскрепляющие моторы, по небрежности завода. Оба раза летал механик завода Панасюк, регистрировав неисправности. Аппарат вновь исправен»[408].

К. Н. Финне приводит текст телеграммы Е. В. Руднева великому князю Александру Михайловичу. В архиве она не обнаружена, поэтому приводим её содержание из его книги. «Из Белостока. Сегодня, 8 октября, в начале полёта карбюраторы двух моторов обмёрзли, было 5 градусов мороза. Моторы давали 900 оборотов. При спуске на месте взлёта касание с землёй произошло гладко, но при пробеге по мёрзлой земле, слабой волнистости, шасси не выдержало: сломано правое шасси и около 20 нервюр. Починка – на три-пять дней. Ходатайствую, если возможно, о придаче двух аппаратов нормального типа»[409].

Нет слов, вина завода, особенно в таком сыром творении, каким являлись первые «Муромцы», да ещё готовящиеся в спешке, всегда имеет место. Но даже мало разбирающийся в авиационных вопросах человек

---

407 Там же. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 611. Л. 199.

408 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 21.

409 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 49, 50.

может без труда уяснить, что ветер и мороз никоим образом не могут быть критерием для оценки лётно-технических качеств самолёта. Сегодня ветер помешал, а завтра он может помочь. Надтреснутые от мороза трубки заменяются на новые – и самолёт продолжает службу. Однако эта неквалифицированная информация опытного лётчика, породила целую волну мнений не только несведущих в авиационных делах командиров и начальников, но и тех, кто мнил из себя авиационных авторитетов.

После того как Е. В. Руднев доложил начальнику штаба армий Северо-Западного фронта о различного рода недостатках на его корабле, негативная оценка «Муромцев» покатилась по всем военным инстанциям. Генерал В. А. Орановский проинформировал о недостатках «Муромца» генерал-лейтенанта Н. Н. Янушкевича. Основываясь на этих сведениях, начальник штаба Верховного главнокомандующего направил депешу начальнику ГВТУ. В документе перечислены все основные неисправности «Муромца», а также заводские недоделки, ставшие причиной потери самолётом своих лётных качеств. В заключении начальник штаба писал: «Сообщая об изложенном, прошу не отказать принять меры в отношении завода, изготавливающего аэропланы, к более добросовестному отношению к работе и, по возможности, к устранению перечисленных недостатков в следующих аэропланах типа «Илья Муромец»[410]. Документ вынесен в **приложение (документ № 9)**.

Его содержание показывает, что «Муромец» Первый» имел не только чисто «личные» технические недостатки, но и конструктивные. Что и говорить, дефектов при серийном производстве «Муромцев» оказалось предостаточно. Оно и понятно: любое дело, принужденное обстоятельствами к спешке, не может исполняться без недостатков. Претензии к руководству завода и авиаконструктору были вполне обоснованными. И Правлению завода, и лично И. И. Сикорскому, да и всему коллективу РБВЗ, было над чем работать. На основе вскрытых недостатков и их устранения шло усовершенствование аппарата.

Вместе с тем содержание документа показывает, что над «Муромцами» начали сгущаться тёмные тучи. В это время «подлил масла в огонь» и дежурный генерал П. К. Кондзеровский. 16 октября он направил великому князю Александру Михайловичу документ, который касался вопроса распределения моторов «Сальмсон» между строящимися большими и малыми аппаратами. Точку зрения дежурного генерала, а по сути, мнение штаба Верховного главнокомандующего, нельзя признать неправильной, однако на основе этого мнения РБВЗ был поставлен в трудное положение. Документ вынесен в **приложение (документ № 10)**.

В третьей декаде октября информация о состоянии «Муромца» Первого» и о неприбытии к месту назначения «Муромца» Второго» под

---

410 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 44.

руководством А. В. Панкратьева дошла до главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта генерал-адъютанта Н. В. Рузского. 24 октября за его и начальника штаба генерала В. А. Орановского подписями ушёл в Генеральный штаб документ, содержание которого поставило «Муромцев» в разряд негодных для боевого применения.

По объёму документ значительный, по этой причине его следовало бы вынести в приложение. Однако в деле того негатива, который осенью 1914 года стал формироваться вокруг «Муромцев», он стал ключевым и достоин текстуальных страниц книги.

«В настоящее время авиационные части Северо-Западного фронта снабжаются аппаратами следующих систем: «Фарман», «Ньюпор», «Депердюссен», «Моран», «Илья Муромец», «Ваузен» и «Блерио». (Ну как тут вновь не воскликнуть: «Сплошное французское засилье!» – *Автор.*) Опыт настоящей войны выдвинул на первый план из всех этих систем аппарат «Ваузен»…

Менее всего же надежды на успешную боевую работу, по-видимому, подают аппараты «Илья Муромец», что, между прочим, легко усмотреть из следующих данных, характеризующих полёт аппарата «Илья Муромец» из Петрограда в Белосток.

31 августа аппарат «Илья Муромец» Первый» вылетел из Петрограда в Белосток и через 5,5 часа полёта принужден был опуститься в Плюссе вследствие порчи мотора. Ремонт аппарата продолжался до 10 сентября. 11 сентября аппарат спустился благополучно в Двинске, а 12 сентября принужден был опуститься в Олькениках, так как перегрелись два мотора. После починки моторов 22 сентября прибыл в Белосток. В донесении о прибытии в последний пункт командир аппарата сообщил, что моторы требуют ремонта продолжительностью дня четыре. На самом деле ремонт аппарата затянулся до начала октября.

Телеграммой от 9 октября командир аппарата Е. В. Руднев доносит: «Пробовал поднять полную нагрузку на боевую высоту: первый раз помешал ветер, второй раз обмёрзли карбюраторы… Жду хорошей погоды для достижения боевой высоты».

Несмотря на данную 13 октября задачу – произвести разведку направления Граев, Лык, Рачки, аппарат так и не выполнил до сих пор этой задачи. Таким образом, на перелёт аппарата «Ильи Муромца» Первого» из Петрограда в Белосток понадобилось 23 дня, а после прилёта в Белосток потребовался ремонт продолжительностью около двух недель.

Относительно полёта аэроплана «Ильи Муромца» Второго» из Петрограда в Белосток имеются следующие сведения: 24 сентября вылетел из Петрограда и в тот же день спустился в Пскове. По-видимому, и здесь аппарат чинился, так как во второй телеграмме командира этого аппарата говорится, что 27 сентября аппарат при спуске в Режице поломался, причём

на ремонт понадобилось около четырёх дней. До сих пор, однако, аппарат этот не прибыл в Белосток.

Главные недостатки аппаратов типа «Илья Муромец» с боевой точки зрения заключаются в нижеследующем:

1. Невзирая на присутствие четырёх моторов как поступательная скорость аппарата, так и особенно скорость поднятия на высоту, незначительны.

2. Четыре мотора аппарата требуют очень большое количество бензина и масла, что в связи с небольшой поступательной скоростью аппарата сильно уменьшает радиус его действия.

3. Для спуска и взлёта аппарат требует огромного протяжения площадки, что не всегда может случиться при вынужденных спусках. Вероятно, последним обстоятельством, в связи с недоброжелательной фабрикацией, и следует объяснить частые аварии этих аппаратов.

Единственным преимуществом аппарата «Илья Муромец», сравнительно с другими аэропланами, является присутствие на них артиллерии, а потому, казалось бы, и назначение их особенно ввиду небольшого радиуса их действия, должно заключаться в охране наиболее важных для нас сооружений – больших мостов, эллингов и пр. от воздушных покушений противника. Но и в этом случае небольшая скорость аппарата и медленность взятия им высоты служит существенным к тому препятствием.

Так как, кроме вышеупомянутых двух аппаратов «Илья Муромец» № 1 и № 2 в состав армии назначены ещё два аэроплана того же типа № 3 и № 4, то прошу:

1. Прекратить дальнейшее снабжение армий Северо-Западного фронта аппаратами типа «Илья Муромец», как малопригодными для боевых целей.

2. Взамен выдачи теперь в отряды аппаратов типа «Ньюпор», «Фарман», «Депердюссен», «Моран» желательно снабжать их аппаратами типа «Ваузен», как вполне доказавшими свою боевую пригодность»[411].

Если начальник штаба Северо-Западного фронта просил начальника Главного военно-технического управления принять меры по отношению к заводу-изготовителю, то командующий пошёл дальше – он просил начальника штаба Верховного главнокомандующего «прекратить дальнейшее снабжение армий фронта аппаратами типа «Илья Муромец», как малопригодными для военных целей». Это было уже серьёзно.

В 1955 году в Нью-Йорке вышла книга воспоминаний эмигранта контр-адмирала А. Д. Бубнова «В царской Ставке». В этом органе автор исполнял должность начальника морского управления. Характеризуя Н. В. Рузского, он писал: «Командующий Северо-Западным фронтом генерал Рузский был болезненным, слабовольным и всегда мрачно настроенным генералом»[412].

---

411 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 170.

412 *Бубнов А. Д.* В царской Ставке. Нью-Йорк, 1955. С. 311.

Мрачно настроенным личностям трудно рассмотреть в новом деле светлые тона.

Если генерал Н. В. Рузский просил **прекратить** снабжение армий фронта «Муромцами», то Ставка пошла ещё дальше – она рекомендовала военному министру **приостановить** снабжение армий тяжёлыми самолётами. Рекомендации по этому вопросу В. А. Сухомлинову изложил дежурный генерал в следующей депеше.

«Аэроплан «Илья Муромец» Первый», прибывший из Петрограда в Белосток, обнаружил следующие крупные недостатки.

1. Неспособность при полной нагрузке, состоящей из четырёх человек и запаса топлива на 5 – 5,5 часов времени, держаться в воздухе при работе лишь трёх моторов, что отнимает одно из главных достоинств четырёхмоторных аэропланов.

2. Крайняя медленность достижения боевой высоты. Так, с полной нагрузкой, указанной выше, аэроплан поднимается на 2000 метров около двух часов, почему район разведки значительно уменьшается.

3. Для взлёта с полной нагрузкой аппарат требует около 800 шагов разбега.

4. Сравнительно малая скорость аппарата, достигающая при полной нагрузке до 95 вёрст в час.

Кроме перечисленных крупных недостатков, по-видимому, неустранимых в существующем типе без конструктивной переделки, имеются ещё недостатки легче устранимые, а именно:

1. Подогрев воздуха недостаточен, карбюраторы во время полёта обмерзают.

2. Бензиновые баки, расположенные прямо под моторами, внушают опасения о возможности пожара при случайно попавшей в него пули.

3. Бензиновые резервуары расположены так, что их нельзя наполнить вплотную при нормальном угле полёта, так как бензин выливается.

4. Стальные трубы, раскрепляющие моторы, недостаточно конструктивно укреплены и после нескольких полётов разошлись.

Вследствие обнаруженных недостатков и ходатайства главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта представлялось бы желательными следующие меры.

1. Приостановить снабжение аэропланами типа «Илья Муромец» впредь до устранения главных недостатков этих аэропланов.

2. Спешно приступить к снабжению армии возможно большим количеством аппаратов системы «Ваузен», взявши для этой надобности те из двигателей, приготовленных для постановки на аэропланы типа «Илья Муромец», которые окажутся годными для аппаратов системы «Ваузен»[413].

---

[413] РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 153.

А командование Северо-Западного фронта продолжало борьбу против тяжёлых самолётов, озадачившись освободиться от «Муромца» Первого». Начальник штаба фронта направил А. М. Романову телеграмму, в которой просил: «Ввиду присущих этому аппарату недостатков для применения его в полевой войне, о чём подробнее изложено в сношении моём от 24 октября, не будет ли признано возможным направить и этот аппарат в Юго-Западный фронт, где он скорее может найти себе применение при осаде крепости».

Решив этот вопрос, Александр Михайлович уведомил генерала В. А. Орановского в том, что принято решение направить «Муромца» Первого» в распоряжение генерала А. Н. Селиванова, армия которого осадила Перемышль. Торопясь как можно быстрее освободиться от непригодного к боевым делам большого корабля, начальник штаба Северо-Западного фронта стал выяснять, куда надлежит его отправить. 3 ноября, наконец, было принято решение направить «Муромца» во Львов. Уже 21 ноября Александр Михайлович донёс дежурному генералу: «Сегодня во Львов благополучно прилетел «Илья Муромец» из Белостока. Полёт продолжался 5 часов. Командир корабля штабс-капитан Руднев»[414].

Первые попытки Е. В. Руднева после перелёта во Львов включиться в боевую работу не увенчались успехом. Тучи над «Муромцами» ещё больше сгустились. Об этом красноречиво говорит содержание следующего документа.

«Командирами первых полученных военным ведомством кораблей были назначены более опытные лётчики-инструкторы Гатчинской авиационной школы и после предварительных тренировок лётного состава под руководством заводского пилота на аэродроме в Петрограде, два корабля 1-й и 2-й вылетели на театр военных действий, но ни тот ни другой, вследствие серьёзных аварий при посадках и в пути не могли достигнуть места назначения в течение двух месяцев.

По прибытии, наконец, первого корабля под командованием штабс-капитана Руднева в город Львов, корабль не смог выполнить ни одной боевой задачи, и штабс-капитаном Рудневым была подана докладная записка о непригодности аэроплана типа «Илья Муромец» для военных целей.

Такое заключение штабс-капитана Руднева, разделяемое августейшим заведующим авиацией и воздухоплаванием в действующей армии, было доложено последним Верховному главнокомандующему, после чего последовало распоряжение – воздушных кораблей, как непригодных для военных целей, не строить и в армию не высылать. Мнение это разделялось всеми армиями, отдельные штабы которых отказывались от услуг корабля второго, добравшегося, наконец, до Брест-Литовска»[415].

---

414 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 153, 179, 185; Д. 613(1). Л. 29.

415 Там же. Д. 627. Л. 39.

Вполне понятно, решение о приостановке снабжения армии «Муромцами» дошло и до руководства РБВЗ. Понимая, что дело может завершиться не только приостановкой, но и отказом военного ведомства от выгодного для завода заказа, председатель Правления акционерного общества М. В. Шидловский и главный авиаконструктор РБВЗ И. И. Сикорский делали всё от них зависящее, чтобы выправить положение, спасти заказ и сам самолёт.

Помимо организационных мероприятий и усиления контроля, направленных на улучшение производства «Муромцев», М. В. Шидловский решил изложить на имя начальника Главного военно-технического управления своё видение проблемы и обосновать причины возникших недостатков. Учитывая важность документа в деле защиты «Муромцев», и имея в виду, что это письмо в исследованиях по истории ЭВК практически не упоминается, его содержание, несмотря на солидный объём, не выносится в приложение, а даётся в контексте данного раздела книги.

«Его превосходительству начальнику Главного военно-технического управления. 8 ноября 1914 года.

Аэроплан типа «Илья Муромец» является первой удачной попыткой создать большой летательный аппарат. При разработке этого единственного в своём роде аэроплана было поставлено целью, создать аппарат, способный конкурировать с дирижаблем, как своей подъёмной силой, так скоростью и удобствами для успешной работы на нём лётного состава. Аэроплан типа «Илья Муромец» должен также отличаться от современных аэропланов безопасностью, выносливостью и способностью нести сильное вооружение.

Вашему превосходительству известны результаты испытаний первого аэроплана типа «Илья Муромец», покрывшего свыше 10 000 вёрст без малейшей серьёзной поломки. В течение этого года на аппарате «Илья Муромец» было совершено 6,5 часов полёта с шестью пассажирами на борту, 8,5 часов полёта с четырьмя пассажирами, был сделан подъём на высоту 2000 метров с десятью пассажирами, подъём на высоту около 2200 метров с пятью пассажирами, был совершён перелёт Петербург – Киев и обратно. Во время этого перелёта около половины пути (участок Петербург – Орша) было сделано при неблагоприятных атмосферных условиях, сильном боковом и частично встречном ветре. Но единственным результатом действия этого ветра было то, что аэроплан прошёл упомянутый участок 560 вёрст в 8,5 часов вместо 5,5 – 6 часов. На аппарате в это время находилось четыре человека и много инструментов. После спуска оказалось ещё 10 пудов бензина и масла, то есть возможность пройти ещё более часа.

Во время испытаний этого года выяснилась и выносливость аэроплана, который не терял своей способности лететь после пребывания в течение нескольких месяцев под открытым небом. Так, например, полёт капитана

Горшкова на высоту более 2200 метров был совершён на аэроплане, простоявшем три месяца под открытым небом – результат, на который не способны ни другие аэропланы, ни тем более дирижабли.

Всегда с интересом следя за нашими работами по созданию такого большого аэроплана и предвидя, на основании вышеизложенных фактов, боевое значение аппаратов для армии, его высокопревосходительство военный министр не только поощрял наши усилия всегда своим сочувствием, но и привлёк к ним милостивое внимание государя императора, который по докладу его высокопревосходительства повелел выдать нам заказ на 10 аппаратов типа «Илья Муромец». Заказ этот должен был выполнен к марту 1915 года и, конечно, практика с этим аппаратом дала бы военному ведомству и заводу разносторонний опыт для развития вопроса о наиболее полном и целесообразном использовании свойств аппарата для боевых целей.

К сожалению, военная гроза разразилась раньше, чем был выпущен первый наспех обученный лётный состав и с вооружением, разработанным теоретически, но не проверенным опытом. Между тем, будучи твёрдо уверенным в значительном преимуществе этих аппаратов перед всеми существующими летательными машинами, и полагая, что ближайший боевой опыт даст ценный материал для правильного использования аппарата и дальнейшее усовершенствование их, мы предложили военному ведомству заказать новую серию таких аппаратов, обязавшись изготовить их к тому же сроку – марту будущего года.

Такой заказ нам выдан и мы, принимая все меры для расширения производства завода, приступили к изготовлению этой новой серии, внеся в конструкцию те изменения, на целесообразность которой указал наш личный опыт. Таких новых аппаратов в работе имеется уже 15 штук и первые три из них могут быть отправлены на театр военных действий около 20 числа текущего месяца.

К сожалению, ряд неблагоприятных обстоятельств нарушил правильное исполнение намеченной программы и в настоящее время ни один из построенных и сданных заводом аппаратов не только ничем не проявил себя на поле битвы, но даже не прибыл на ТВД. При таких условиях у лиц, не стоящих достаточно близко к делу, может создаться впечатление, что аппараты эти не могут оправдать возложенные на них надежды. И действительно, необходимо принять ряд мер для того, чтобы аппараты могли быть использованы в течение этой кампании.

Как известно Вашему высокопревосходительству «Илья Муромец» представляет собой машину относительно большой массы и большой сложности. Это уже не аэроплан, а воздушный корабль. Вот почему пользование им требует большего навыка и знаний, чем пользование обычным аппаратом. Это условие не есть особенность данного аппарата, а

есть общий принцип, который в воздухоплавании имеет большее значение, чем в морском деле, где ценз, опытность и знания состава команды становится в прямую зависимость от величины тоннажа данного судна.

Хотя сданные военному ведомству аппараты типа «Илья Муромец» и поступили в руки очень опытных и знающих лиц, но эти лица не имели ещё возможности изучить аппарат настолько, чтобы свободно и уверенно владеть им, так как недостаток времени и неблагоприятные условия петроградской осенней погоды не дали им возможной достаточной практики, которая является основным условием успеха в данном деле. Как бы хороши ни были лётчики и их механики, но и им необходимо пройти известный курс практических полётов на данной машине, чтобы свыкнуться с индивидуальными особенностями, как двигателей, так и самого аппарата.

Для успеха дела необходимо поставить аэропланы большой мощности в соответствующие условия, причём необходимо помнить, что подобных аэропланов не было ещё в обращении, и что в начале работ неизбежны мелкие недоразумения и неудачи. Но будущее принадлежит большим аэропланам. Только они могут создать мощный непобедимый флот.

Вот почему завод обращается к Вашему высокопревосходительству с покорнейшей просьбой дать ему возможность практически доказать на поле битвы способность аппарата типа «Илья Муромец» наносить неприятелю такой ущерб, какого не может нанести ни один из существующих летательных аппаратов нашего времени. Для сего завод готов предоставить военному ведомству все свои технические средства, и готов взять на себя самую организацию соответствующего боевого отряда.

Для выяснения боевого значения этих аэропланов, по мнению завода, вполне достаточно заказанной ему первой серии в 10 аппаратов, а потому завод полагал бы правильным приостановить выполнение второго заказа на 32 аэроплана, впредь до выявления результатов деятельности первых десяти.

Результаты эти или докажут важное боевое значение аэропланов типа «Илья Муромец» и дадут новый богатый материал для усовершенствования последних серий, или выяснят непригодность аппаратов для военных целей. В первом случае будет выпущена новая серия в 32 более совершенных аппарата, а во втором завод будет считать себя обязанным освободить военное ведомство от принятых им на себя обязательств по заказу этих аппаратов, а обусловленный контрактом в счёт этого заказа аванс будет обращён на платежи по другим заказам военного ведомства, причём, правление завода уверено, что сделанные им по настоящее время для выполнения этого заказа затраты будут справедливо возмещены военным ведомством»[416].

---

[416] РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 77 – 79.

Не думаю, что этот документ готовился без участи И. И. Сикорского. Как бы ни был хорошо знаком М. В. Шидловский с авиационным делом, ему самому подготовить данное письмо было бы сложно. Да и серьёзные претензии к конструкции «Муромцев» не могли не востребовать мнения самого Игоря Ивановича.

Содержание документа показывает, что Правление РБВЗ проявившиеся технические недостатки «Муромцев» признало, более того, оно согласилось с принятым решением о приостановке исполнения заказа, но только в отношении 32 аэропланов.

В это же время Военный совет в очередной раз обратился к вопросам формирования отрядов воздушных кораблей «Илья Муромец». 9 ноября под председательством военного министра, в присутствии 17 членов ВС, обсуждалось представление Главного военно-технического управления от 30 октября об утверждении табели специального имущества аэропланов «Илья Муромец». После формирования первых команд для обслуживания тяжёлых кораблей, выявилось несоответствие потребного имущества с табелью, утверждённой 14 августа. Военный совет принял новую табель. Ещё одно заседание под председательством генерала от инфантерии А. К. Водара состоялось 27 ноября. На нём была утверждена табель денежных отпусков командам аэропланов «Илья Муромец»[417].

Докладная записка М. В. Шидловского была внимательно рассмотрена в Главном военно-техническом управлении и её суть пошла гулять по самым высоким военным инстанциям. Дошла она и до военного министра. Мнение М. В. Шидловского генерал В. А. Сухомлинов поддержал. 20 ноября исполняющий обязанности начальника канцелярии военного министерства генерал-майор А. С. Лукомский направил начальнику штаба Верховного главнокомандующего письмо, в котором проинформировал, что военный министр «… признал со своей стороны желательность более широкой постановки испытаний пригодности аэропланов «Илья Муромец» непосредственно в условиях боевой службы, приказал, чтобы по Главному управлению ГШ было сделано сношение по этому предмету со стороны штаба Верховного главнокомандующего»[418]. Полный текст вынесен в **приложение (документ № 11)**.

Свои соображения по поводу испытаний уже готовых «Муромцев» высказало и Главное управление Генерального штаба. 24 ноября они были изложены в докладной записке в адрес начальника штаба Верховного главнокомандующего. В документе отмечалось:

«Не предрешая вопроса в какой мере предложение завода в условиях настоящего времени может считаться приемлемым, Главное управление Генерального штаба просит Ваше превосходительство не отказать в

---

417 РГВИА. Ф. 831. Оп. 1. Д. 128. Л. 231, 284

418 Там же. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 96.

сообщении заключения по сему поводу, присовокупляя, что по уведомлению исполняющего должность начальника канцелярии военного министра, военное министерство со своей стороны признаёт желательным более широкой постановки испытания пригодности аэропланов «Илья Муромец» непосредственно в условиях боевой службы»[419].

По сути дела, эта часть докладной записки стала не чем иным, как поддержкой мнения военного министра генерала В. А. Сухомлинова по вопросу продолжения испытания «Муромцев». Вынесена в **приложение (документ № 12)**. Любопытна приписка, сделанная на докладной карандашом с неразборчивой подписью: «То, что есть – надо испытать. Но куда? Великий князь их не хочет. Рузский тоже. Может быть…» Далее следует неразборчивая фамилия, скорее всего речь шла о генерале А. Н. Селиванове.

Мнение о предложениях М. В. Шидловского штаб Верховного главнокомандующего запросил и у генерал-квартирмейстера генерала от инфантерии Ю. Н. Данилова. 6 декабря П. К. Кондзеровский получил от него ответ: «Сообщаю Вашему превосходительству, что по вопросу об испытании пригодности аэропланов типа «Илья Муромец» для военных целей, Управление генерал-квартирмейстера полагало бы ограничиться опытами лишь на четырёх-пяти готовых аппаратах, дабы выяснить возможно скорее результаты этих опытов и дать тот или иной ход вопросу о дальнейшей постройке аэропланов типа «Илья Муромец».

Что же касается вопроса о допустимости формирования РБВЗ авиационных отрядов и отправки их для испытания указанных выше готовых пяти аппаратов на театре военных действий, то Управление генерал-квартирмейстера препятствий к этому не имеет, но при условии полного контроля со стороны военного ведомства»[420].

Докладная записка М. В. Шидловского дошла и до великого князя Александра Михайловича. По его просьбе к нему прибыл представитель ГВТУ полковник В. А. Семковский. Изучив проблему снабжения авиационных отрядов самолётами, он подготовил на имя начальника ГВТУ доклад, который в копии был представлен А. М. Романову. Положив в основу изложенные факты и сделанные выводы в этом документе, Александр Михайлович выразил свою точку зрения по вопросу применения «Муромцев» в боевой работе и 23 ноября направил их начальнику штаба Верховного главнокомандующего.

Поддержав в общем просьбу руководства завода о предоставлении ему возможности практически доказать на поле битвы способность «Муромцев» наносить врагу большой ущерб, великий князь высказал свою обеспокоенность в связи с возможной утечкой кадров из авиационных

---

419 Там же. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 173.

420 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 173.

отрядов в формируемые экипажи тяжёлых самолётов. По этому поводу он писал:

«Считаю необходимым добавить, что решение испытывать теперь же все десять аппаратов при условии их лётным составом за счёт состава, имеющегося в отрядах, явится для авиационного дела в армиях, только начавшего после громадных усилий приходить в систему и порядок, фактом для новой дезорганизации, так как по принятому ранее порядку для «Муромцев» брались лучшие лётчики, нужные для живого и приносящего реальную пользу армии дела в отрядах»[421]. Полный текст документа вынесен в **приложение (документ № 13)**.

Суть документа – придать «Муромцев» полевым отрядам и тем самым перевести их в непосредственное подчинение А. М. Романову. Хорош ход конём!

Таким образом, все основные военные структуры – Ставка в лице начальника штаба, военное министерство, Генеральной штаб, Управление заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии – высказали своё мнение в отношении того, чтобы предоставить РБВЗ возможность продолжить испытания воздушных кораблей «Илья Муромец» в условиях, приближённых к боевым. Если не брать во внимание некоторые различные оттенки этих мнений, то можно сказать, что все они носили положительный характер. В связи с этим встал вопрос, где эти испытания производить.

Вопрос выбора места решился быстро. Это видно из телеграммы генерала Н. В. Рузского в Ставку. «Генералу Янушкевичу. 1 декабря 1914 года. Военный министр оставил мне письмо, в котором сообщается, что партия готовых новых аппаратов Сикорского приготовлена отправкой в Варшаву. Генерал Сухомлинов просит согласия Верховного обставить боевой опыт ими так, чтобы решить вопрос об их пригодности или непригодности. С аппаратами прибудет техническая часть завода. Военный министр просит Вас телеграфировать ему в Петроград, куда он приезжает сегодня»[422].

Через несколько дней выбор места для испытаний «Муромцев» было уточнено. Таким местом стала Яблонна под Варшавой. Определил это место военный министр В. А. Сухомлинов. С его мнением согласился начальник штаба Верховного главнокомандующего. Это видно из содержания прямых переговоров между М. А. Беляевым и Н. Н. Янушкевичем.

«У аппарата генерал Янушкевич. Здравствуй дорогой Николай Николаевич, беспокою тебя по приказанию военного министра. Он приказал мне просить тебя испросить разрешения Верховного главнокомандующего направить теперь же в Яблонну отряды аэропланов типа «Илья Муромец» для испытания их пригодности под руководством администрации строящего

---

421 Там же. Д. 613(1). Л. 150.

422 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(1). Л. 142.

их завода. Аппараты уже погружены и ожидают только разрешения Верховного главнокомандующего для отправки в армию. Военный министр указывает, что желательно направить их именно в Яблонну, а не в Брест. Жду твоих приказаний.

Дорогой Михаил Алексеевич, препятствий нет, направляйте в Яблонну».

8 декабря из Ставки в Главное управление Генерального штаба ушёл официальный документ. «Штаб Верховного главнокомандующего сообщает, что на выраженное в последнее время желание военного министра широкой постановки испытаний аэропланов типа «Илья Муромец» в Яблонне последовало согласие со стороны начальника штаба Верховного главнокомандующего. Вместе с тем никаких возражений против предложения РБВЗ организовать отряд из аэропланов «Илья Муромец» для производства упомянутых испытаний также не встречается. Что же касается необходимости производить испытания непременно с десятью аэропланами, то в этом отношении штаб Верховного главнокомандующего вполне присоединяется к мнению великого князя Александра Михайловича, высказанном в прилагаемой при сём копии сношения о желательности для ускорения производить испытания с наличным количеством аэропланов.

Остальные пожелания великого князя, касающиеся офицеров, состоящих ныне в отрядах с аппаратами «Илья Муромец», а также о предании аппаратов этого типа к вновь формируемым отрядам, сообщается для сведения Дежурный генерал Кондзеровский».

Информация о месте базирования «Муромцев» ушла и в Ровно, где в это время находилось Управление заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии: «Военный министр выразил желание испытательную работу аэропланов «Илья Муромец» провести работой их в Яблонне. Начальник штаба Верховного главнокомандующего выразил на это своё согласие, о чём сообщаю для сведения. Кондзеровский»[423].

Однако по поводу выбора места для испытаний больших самолётов великий князь Александр Михайлович имел своё мнение. Он предлагал для этих целей определить Брест. Надо сказать, что его доводы были вполне разумными и убедительными. Однако В. А. Сухомлинов просил Александра Михайловича не настаивать на переводе «Муромцев» в Брест.

«Ваше императорское высочество!

В рескрипте от 5 декабря Ваше императорское высочество изволили высказаться о желательности сосредоточения аэропланов типа «Илья Муромец» в Бресте… Аэропланы «Илья Муромец» требует для производства учебных полётов значительных размеров аэродрома, какового внутри Брест-Литовской крепости не имеется. Единственное, наиболее подходящее место, расположенное на эспланаде крепости, отчасти занято постройками эллингов, которые будут в значительной степени стеснять производство

[423] РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 155.

практических полётов указанных аппаратов. И, кроме того, оно находится вблизи железнодорожных путей.

В силу этих соображений мною было избрано бывшее местоквартирование 4-го железнодорожного батальона у станции Яблонна, близ города Варшавы. Означенный пункт, будучи расположенным в стороне от города Варшавы, вместе с тем имеет хорошие казармы, удобные для размещения личного состава команд «Муромцев», а также в нём легко могут быть устроены необходимые мастерские. Кроме того, возле означенного пункта предполагается подыскать вполне подходящий по размерам и сравнительно уединённый от посторонних лиц аэродром. Ввиду этого распоряжением Главного военно-технического управления командирован в Яблонну И. И. Сикорский с офицерами для окончательного избрания аэродрома для «Муромцев».

В случае же, если означенные лица найдут Яблонну неподходящим местом для сосредоточения аэропланов «Илья Муромец», то таковые предположительно направляются в крепость Новогеоргиевск, где имеется вполне подходящий по своим размерам аэродром, и в последнем случае аэропланы будут находиться под охраной крепости.

Изложенные соображения имею честь всепреданнейшее сообщить на благоусмотрение Вашего императорского высочества. С глубочайшим высокопочтением имею честь быть Вашего императорского высочества вернопреданный покорнейший слуга В. Сухомлинов».

И ещё одна телеграмма от военного министра А. М. Романову: «Принося Вашему императорскому высочеству глубокую благодарность за сочувствие делу организации отрядов «Муромцев» всепреданнейшее прошу Ваше императорское высочество не настаивать на переводе в Брест налаженной уже организации отрядов близ Варшавы».

А. М. Романов капитулировал перед военным министром: «Вчера послал письмо с моими соображениями о причинах желательности Бреста. Раз всё налажено для организации отрядов близ Варшавы, настаивать не буду, но остаюсь при своём мнении». О своей переписке по этому вопросу с военным министром А. М. Романов донёс Н. Н. Романову 7 декабря. Текст вынесен в **приложение (документ № 14)**.

Как видим, Ставка мнение А. М. Романова о придании «Муромцев» вновь формируемым авиационным отрядам не поддержала.

Яблонну, как место производства испытаний «Муромцев», командование Северо-Западного фронта тоже не поддержало. Об этом 8 декабря сообщил генерал-квартирмейстеру Ю. Н. Данилову начальник штаба фронта: «Г. И. Елчанинов доносит, что в Яблонну прибыли неразгруженными три «Муромца» в ожидании приезда Сикорского. Прошу сообщить назначение аппаратов, так как об этом, а равно и выборе для

сборки Яблонны в штабе фронта сведений нет. Во всяком случае, выбор Яблонны для производства полётов нельзя признать удачным. Орановский».

Ответ В. А. Орановскому дал дежурный генерал: «Ильи Муромцы» прибыли в Яблонну согласно решению начальника штаба Верховного главнокомандующего по просьбе военного министра. Если в Яблонне неудобно, надлежит указать Мокотовское поле Варшавы»[424]. Однако решение Ставки о месте испытаний «Муромцев» в Яблонне осталось в силе.

Таким образом, группа приведённых документов позволяет сделать вывод о том, что выбор места дислокации «Муромцев» для проведения испытаний в Яблонне принадлежит И. И. Сикорскому. Его мнение поддержал генерал-адъютант В. А. Сухомлинов и руководители всех основных военных структур, входящих в военное ведомство, а также руководство Ставки. Великий князь Александр Михайлович, имея иное мнение, вынужден был уступить. Яблонна стала постоянным местом базирования Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец».

Дело с так называемой непригодностью «Муромцев» к боевой работе, поднятое по инициативе Е. В. Руднева, стало было затухать, вопрос об их испытании и его месте был решён. Однако эта проблема по инициативе того же лётчика вновь возродилась. 8 декабря Е. В. Руднев обратился к самому А. М. Романову с докладом, который озаглавил весьма категорично, словно он являлся председателем комиссии по определению возможностей боевого применения своего самолёта, – «О невозможности выполнения боевых заданий на аэроплане «Илья Муромец» Первый». По своему объёму документ значительный, но, тем не менее, достоин воспроизведения прямо тут же, на этой странице.

«Ровно, его императорскому высочеству великому князю Александру Михайловичу. Из Львова от командира аэроплана «Илья Муромец» Первый», 8 декабря 1914 года.

Перелёт от Петрограда до Белостока был мною совершен в течение 23-х дней, в четыре этапа, продолжительностью: 5 часов 31 минуту, 3 часа 25 минут, 2 часа 57 минут и 2 часа 5 минут. На перелёт 855 вёрст потребовалось 13 часов 58 минут. Скорость перелёта колебалась в зависимости от ветра от 25 до 96 вёрст в час, а высота от 900 до 1300 метров, что было достигнуто в последнем перелёте с половинным запасом горючего.

Во время этих перелётов выяснилось, что аэроплан не способен держаться на одной высоте при одном выключенном моторе, что и вынудило меня спуститься в Ольксениках. Это обстоятельство делало аэроплан типа «Илья Муромец» менее надёжным среди нормальных типов аэропланов, так как наблюдения за четырьмя моторами несравненно труднее, чем за одним, а вероятность отказа в работе какого-либо из них большая.

---

424 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(1). Л. 174, 180.

Кроме того, выяснилась неналаженность моторов, и с целью их поправления от Балтийского завода был командирован 15 сентября старший механик Панасюк. В Белостоке, согласно требованию штаба главнокомандующего Северо-Западным фронтом проведения продолжительной разведки, я предпринял ряд полётов с грузом в 100 и 110 пудов, но результат получил неудовлетворительным – аппарат поднимался плохо, а работа моторов заставляла желать лучшего, особенно в холодное время, когда карбюраторы замерзали даже на земле.

Присутствующий при полётах механик завода мог констатировать невозможность подняться выше, так как на аппарате имеется ряд контрольных приборов, показывающих скорость аппарата, наклон его продольной оси и т. п. После ряда попыток наладить моторы было решено разобрать наиболее плохой и в нём оказались непритёртыми клапана, сильные выбоины на толкачах и кулачках распределительного вала, трещины в картере, показывающие плохую конструкцию моторов. Все моторы были перебраны и смонтированы заново.

26 октября в г. Белосток приехал конструктор И. И. Сикорский, который посоветовал не брать такого груза и дал ряд других данных.

1. Предельная нагрузка – 110 пудов.

2. Нормальная нагрузка около 80 пудов, но лучше брать 70 пудов и менее, тогда аэроплан не должен снижаться даже при работе трёх моторов.

3. Угол наивыгоднейшего восхождения – 10 градусов.

4. Скорость восхождения: на 1000 метров около 20 минут, на 2000 метров – около одного часа.

Вообще же Сикорский советовал распределить груз следующим образом: экипаж четыре человека – 20 пудов, пулемёт, ружьё-пулемёт и броня – 10 пудов, горючее на четыре часа (фактически достаточно было 28 пудов) – 40 пудов. Всего 70 пудов.

Во время последнего перелёта из Белостока во Львов мною и моим помощником штабс-капитаном Ильинским было замечено, что аппарат не поднимается выше 1375 метров. Если подсчитывать какой груз был в то время на аппарате, то выходит: остаток несожжённого бензина и масла – 12 пудов. Израсходовано горючего за последний час при снижении аппарата 6 – 9 пудов. Экипаж из пяти человек: Руднев – 4 пуда 30 фунтов, Ильинский – 5 пудов, Чайковский – 5 пудов 15 фунтов. Былинкин – 5 пудов 27 фунтов, Панасюк – 3 пуда 30 фунтов (всего 24 пуда 22 фунта). Один пулемёт с боекомплектом – 2 пуда 8 фунтов. Метательный прибор – 14 фунтов. Пистолет «Маузер» и бинокль – 7 фунтов. Остальная мелочь – 2 пуда. Броня – 2 пуда 20 фунтов. Электричество и сигнализация – 20 фунтов. Аккумуляторы – 9 фунтов. Всего 50,5 – 53,5 пудов.

В Львове, ввиду указаний Вашего императорского высочества, принять все меры для достижения наибольшего облегчения аппарата с целью

подняться на боевую высоту, я решил исходить из официально данного И. И. Сикорским веса 70 пудов. Но если принять во внимание, что перед тем же, ещё в Белостоке, была снята передняя площадка, весом 6 пудов 32 фунта, а в Львове два крайних блока (6 пудов 20 фунтов), то фактически этот вес выразился разницей 70 пудов минус 13 пудов и 12 фунтов, то есть всего 57 пудов, что на 8 пудов ниже минимальной нагрузки, данной Сикорским, – 65 пудов.

В этот вес (70 пудов) должен был входить вес трёх или четырёх пассажиров, вес запаса горючего в двух баках, примерно на три часа полёта, а остальное в количестве 16 пудов при трёх пассажирах или 11 пудов при четырёх пассажирах должно быть пойти на бомбы. Для пробного полёта свободный вес заключался в лишних пассажирах, причём перегрузка их в два пуда была компенсирована снятием ружья-пулемёта с комплектом. Во время полёта угол наклона равнялся всё время 10 градусов (угол наивысшего наклона по данным Сикорского), а индикатор скорости стоял на одном уровне. Высота нарастала следующим образом: 250 метров – за 6 минут, 500 метров – за 16 минут, 750 метров – за 26 минут, 1000 метров – за 43 минуты, 1250 метров – за 1 час 6 минут, 1325 метров – за 1 час 20 минут. Причём в конце полёта набирать высоту стало чрезвычайно медленно – последние 75 метров за 14 минут…

Боевой высотой аэроплана нормального типа считается высота не менее 1700 метров, а для полёта над крепостью, где орудия заранее пристреляны и подготовлены к стрельбе в разных направлениях, как показал боевой опыт Брест-Литовского крепостного отряда, боевая высота должна быть не менее 2200 метров, а желательно и выше 2200 метров, что ещё более необходимо для аэропланов «Илья Муромец», поверхность которого достигает 200 квадратных метров вместо обычных 15 – 20 квадратных метров. Эта высота при настоящих условиях, безусловно, не может быть достигнута.

Рассчитывать на лучшую работу моторов нельзя, так как при аппарате постоянно находился лучший механик завода Панасюк с 15 сентября по 22 ноября, то есть 67 дней, и моторы были совершенно перебраны и налажены.

Во время последнего полёта был ровный ветер: внизу 4 метра в секунду, на высоте же 1200 метров – до 10 метров в секунду. Большая часть полёта произведена была против ветра. Ровный ветер вредного влияния на испытание произвести не мог, тем более что полёт производился под вечер: начало полёта в 2 часа 54 минуты, спуск в 4 часа 30 минут, а сумерки наступают около 5 часов вечера.

Вчера мною вторично была произведена попытка подняться возможно выше с необходимым грузом для действия над крепостью. На аппарате находился механик РБВЗ, который всё время контролировал показательные приборы.

Наклон аппарата до высоты 1000 метров я давал 10 градусов, после 1000 метров мой помощник, для сохранения необходимой скорости, держал наклон 9 градусов. Минимальная скорость была замечена при отрывании аппарата от земли, так что меньше её держать не представлялось возможным и чувствовалось, что аппарат в этом случае становится зыбким.

Во время полёта придерживались точно одной отметки скорости. На правом счётчике отметка была выше цифры 99 на 1/3 деления. Нагрузка была доведена до 70 пудов, а если принять во внимание вес снятых баков и площадки, то 57 пудов. Несмотря на то, что я придерживался точно скорости и наклона аппарата, на высоте 800 метров, аппарат некоторое время оставался на этой высоте, находясь против ветра, а достигнув высоты 1200 метров, потерял всякое стремление подняться выше»[425].

Действительно, в связи с неполадками на «Илье Муромце» Первом» 26 октября в Белосток прибыл И. И. Сикорский. Летал ли на этом корабле авиаконструктор неизвестно, а вот советы давал. 29 октября Е. В. Руднев донёс штаб-офицеру для делопроизводства и поручений управления дежурного генерал С. А. Немченко: «Предоставляю сведения о нагрузке и районе действий аэроплана типа «Илья Муромец» Первый», данные мне самим конструктором Сикорским». Сведения о нагрузке вынесены в **приложение (документ № 15)**.

Но вернёмся к докладу Е. В. Руднева А. М. Романову. Как видно из этого документа, «Муромец» Первый» был неспособен держаться на одной высоте при одном выключенном моторе, медленно набирал её вообще, и плохо работал на морозе. Всё это издержки моторов, за производство которых РБВЗ не отвечал. Каких-либо иных, конструктивных недостатков, Е. В. Руднев не отметил.

Вполне естественно, не сказал он и о своей причастности к неполадкам на корабле. А она, несомненно, была. И заключалась в том, что лётчик не воспротивился своему отлёту на фронт практически неподготовленным. Основательно освоив малые самолёты, он на «Муромце» был только начинающим пилотом. Помимо недостаточной личной практики летания на большом корабле Е. В. Руднев не смог критически оценить техническое состояние своего самолёта и его моторов при обучении в Гатчине. Вероятно, лавры первопроходца взяли верх над здравым смыслом.

В одном из архивных документов на имя военного министра, в связи со спешкой подготовки лётных кадров для «Муромцев», отмечалось: «Совершив свой первый самостоятельный полёт (без инструктора от завода) 31 августа, штабс-капитан Руднев уже на следующее утро направился в дальний полёт на место своей службы. Ни одной стрельбы по цели, ни бросания бомб произвести не удалось за отсутствием времени. Пришлось

---

425 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 240 – 242.

ограничиться обучением управлению аппаратом в воздухе, съёмом и посадкой на аэродроме»[426]. А ведь летел воевать!

Конечно же, с такой практикой летания на большом самолёте, которая имелась у, в общем, неплохого лётчика, можно было не только допустить безграмотные действия в деле эксплуатации аппарата, но и наломать дров, чего, к счастью, не произошло.

Реакция А. М. Романова последовала незамедлительно. Но вот незадача: на документе Е. В. Руднева стоит дата 8 декабря, а на документе Александра Михайловича на день раньше – 7 декабря. В этот день в Ставку, на имя дежурного генерала, ушла телеграмма следующего содержания: «Несмотря на всевозможное облегчение «Муромца» Первого» опыт подъёма показал, что «Муромец» не может подняться выше 1350 метров. Посылать аппарат для боевых действий считаю бесполезным. Ввиду этого прошу о назначении командира «Ильи Муромца» Первого» штабс-капитана Руднева начальником формируемого полевого отряда для одной из армий Юго-Западного фронта с оставлением в этом отряде «Муромца» для дальнейших испытаний».

Штаб Верховного главнокомандующего идею великого князя не отверг, но посчитал, что с её реализацией необходимо повременить. В Ровно ушла телеграмма: «Штаб Верховного командующего сообщает, что, не встречая принципиального возражения против предложений Вашего императорского высочества, считает необходимым несколько повременить с назначением Руднева до сформирования и прибытия отряда «Ваузенов» на Юго-Западный фронт, затем, во избежание путаницы в штатах, соединить отряды «Ильи Муромца» и «Ваузенов» вместе, назначив Руднева начальником соединённых отрядов. Кондзеровский»[427].

Не удовлетворившись ответом генерала П. К. Кондзеровского, А. М. Романов 16 декабря направил доклад Е. В. Руднева начальнику штаба Верховного главнокомандующего. Похвалив лётчика, Александр Михайлович выразил сожаление, что «Муромцы» оттянули на себя ряд выдающихся лётчиков.

«Начальнику штаба Верховного главнокомандующего от заведующего организацией авиационного дела в армиях.

Препровождаю при сём Вашему высокопревосходительству для сведения доклад командира аэроплана «Илья Муромец» Первый» штабс-капитана Руднева, выдающегося во всех отношениях военного лётчика, приложившего все старания для достижения наилучших результатов по приведению «Муромца» в состояние, при котором он мог бы подняться на минимальную боевую высоту. Из доклада этого Вы увидите, что желаемые результаты достигнуты не были, но надо надеяться, что, быть может,

---

426 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 76.

427 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 206, 207.

следующие «Муромцы» будут построены при сочетании более удачных данных.

Ввиду малого у нас числа выдающихся лётчиков, не могу не высказать сожаления, что замедлившаяся постройка «Муромцев» не дала возможности использовать на театре войны на аппаратах других систем целый ряд выдающихся офицеров-лётчиков, задержанных в Петрограде в качестве личного состава строящихся «Муромцев». Генерал-адъютант Александр Михайлович»[428].

Эти документы показывают, что идея А. М. Романова о соединении «Муромцев» с малыми аппаратами для сформирования новых авиационных отрядов его не покинула. Вместе с тем, эти документы показывают, что на этой точке зрения стоял и штаб Верховного главнокомандующего.

Весьма негативно оценил поступок Е. В. Руднева врач Эскадры К. Н. Финне. Несколько раз, обращаясь в своей книге к этому факту, Константин Николаевич, этот ярый противник всего иностранного в российской авиации, обвинял командира корабля в излишнем преклонении перед французским аэропланами, в недобросовестном отношении к своим командирским обязанностям и негативным последствиям его доклада и различного рода рапортов. Эти оценки стоит воспроизвести.

«Приводимые донесения командира аэроплана «Илья Муромец» Первый» не похожи на обычный служебный рапорт. Они напоминают скорее протокол дознания о непригодности аэропланов типа «Илья Муромец» или даже обвинительный акт этим аэропланам «ненормального» типа, а заодно и Русско-Балтийскому заводу и лично И. И. Сикорскому. Автор этих донесений, однако, едва ли мог быть вполне беспристрастным судьёй, так как, будучи командиром, он должен был, прежде всего, отвечать за исправное содержание вверенного ему воздушного корабля.

Время показало, что многое из того, что командир «Ильи Муромца» Первого» относил к плохой конструкции моторов и ненадёжности «Ильи Муромца» по сравнению с «нормальными» типами аэропланов, было лишь следствием больших симпатий этого лётчика к принятым у нас в то время в армии типам аэропланов, то есть почти исключительно французским аппаратам Фармана, Ньюпора, Депердюссена, Морана, Ваузена».

«Если донесения командира походили на обвинительный акт, то резолюции полевого генерал-инспектора авиации напоминают смертный приговор этому русскому воздушному богатырю. В результате этих донесений и резолюций штаб Северо-Западного фронта отказался принять предназначавшегося ему «Илью Муромца» Второго». Ставка Верховного главнокомандующего распорядилась: «Воздушных кораблей, как непригодных для военных целей, не высылать в армию и не заказывать

---

428 Там же. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 238.

новых аэропланов Русско-Балтийскому заводу, данный заказ считать недействительным».

«Надо полагать, что если бы командир «Ильи Муромца» Первого» проявил ту симпатию к русскому аппарату, какой пользовались у него аппараты «нормального» типа, другими словами – французские, то, конечно, были бы легко устранены те недочёты, которые он так подчёркивает в своей телеграмме и донесении, говоря, например, об обмерзании карбюраторов при морозе в 5 градусов. Немного времени спустя, когда «Муромцы» летали в продолжительные боевые полёты, эти же самые карбюраторы не замерзали при морозе свыше 30 градусов» [429].

Осудил Е. В. Руднева и С. Н. Никольской: «В это время Руднев в Львове забуянил. Вдруг поднял крик, что на «Муромце» нельзя летать, что он больше 1100 метров не может взять и т. п. Я думаю, что ему было обещано хорошее место великим князем Александром Михайловичем, который всегда был врагом «Муромцев». Но свою репутацию Руднев погубил. Ведь над Перемышлем наши «Фарманы» ходили на 500 метрах. Ну, иди на 1000, хоть попробуй, покажи, что над «Муромцем» надо работать! Ведь два-три полёта, и Перемышлю пришлось бы весьма плохо. Да и про высоту неправда, потому что я сам видел, как потом, когда привезли аппарат Руднева, Сикорский взял на нём 2000 метров» [430].

А вот мнение М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева: «Было известно, что крепость Перемышль была вооружена устаревшей артиллерией (часть орудий была ещё бронзовой), не приспособленной для стрельбы по аэропланам. Наши лётчики отваживались пролетать на «Фарманах» над крепостью на высоте 500 – 600 метров и благополучно возвращались. Руднев же не рисковал приближаться к оборонительной системе крепости и с высоты 1000 метров издали производил наблюдения. В своих донесениях великому князю он сообщал, что корабль не брал боевой высоты» [431].

По вопросу об изменении взгляда на «Муромцев» в Ставке, основанного на выводах Е. В. Руднева, высказался и П. Д. Дузь. «Одного неудачного полёта оказалось достаточно, чтобы армейское командование отказалось от боевого использования единственных в мире и совершенных по тому времени многомоторных самолётов. Подлинные причины такого решения, однако, лежали значительно глубже. Окружавшая великого князя Николая Николаевича пронемецкая клика и, в частности, начальник Главного военно-технического управления Гельгард, один из руководителей русской авиации барон фон Каульбарс, командующий Северо-Западным фронтом барон Реннекампф и другие всячески настраивали его против «Муромцев».

---

429 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 58, 60, 61.

430 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 30.

431 Там же. С. 154.

Приводились доводы, что их стоимость настолько велика, что за эти деньги можно построить десять «Ваузенов» и извлечь на них гораздо больше пользы; против создателей и строителей «Муромцев» плелась целая сеть интриг. Нельзя забывать, что ещё накануне войны немецкая печать всячески измывалась над русскими многомоторными кораблями, доказывая их непригодность и дороговизну»[432].

И всё-таки, несмотря на противостояния ряда высокопоставленных военных должностных лиц, важный и вместе с тем трудный этап в истории ЭВК, этап приобщения «Муромцев» к боевой работе благополучно завершился. С начала войны и до середины декабря была проделана огромная работа. Военный совет принял ряд основополагающих организационных документов по сформированию боевых отрядов. Военное ведомство заключило с правлением РБВЗ новый контракт на производство 32 тяжёлых кораблей. Правление завода пересмотрело в сторону сокращения сроки их изготовления. Гатчинская военная авиационная школа приступила и к середине декабря завершила формирование экипажей для семи «Муромцев». В сентябре первые два отряда убыли к месту боевых действий. Один из них – «Илья Муромец» Первый» командованием Северо-Западного фронта был привлечён к выполнению первых боевых заданий, закончившихся, однако, неудачно.

Технические недостатки, выявленные при перелёте в действующую армию двух «Муромцев», а также первые боевые неудачные полёты Е. В. Руднева, породили суждение об их непригодности к военному применению. Случилось то, что случилось: эйфория от удачного перелёта из Петербурга в Киев и обратно, показавшая пригодность «Муромца» к дальним полётам, ходом времени отдалилась в прошлое и затуманилась за горизонтом события; недостатки кораблей, выявившиеся при перелёте на фронт, как явление более свежее, стали доминировать над их преимуществами и начали горячими головами истолковываться, как следствие конструктивных недостатков.

Родоначальником этой точки зрения стал командир корабля «Ильи Муромца» Первого». Его мнение, основанное на выявленных при полётах дефектах, было вполне обоснованным. Но вместо того, чтобы решить проблему устранения этих недостатков с авиаконструктором и Правлением РБВЗ, он пошёл иным путём. Его обращение к главнокомандующему армиями Северо-Западного фронта, а затем к заведующему авиационным делом в действующей армии, придало мнению о непригодности «Муромцев» к участию в боевой работе официальный характер. Над первыми тяжёлыми кораблями был занесён меч. Чисто русскому делу грозил провал. И в том, что этого не случилось, заслуга председателя Правления

---

[432] *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. М., 1986. С. 22.

РБВЗ М. В. Шидловского, а также поддержавшего его военного министра В. А. Сухомлинова.

В связи с тем, что привлечение тяжёлых кораблей к нуждам войны было явлением новым, в военные структуры они только вписывались, а в мировой практике ничего подобного не было, что-либо позаимствовать в этом вопросе со стороны не предоставлялось возможным. В связи с этим, в деле чисто организационного порядка на начальном этапе привлечения «Муромцев» к боевой работе не было единого мнения. Прав был врач Эскадры К. Н. Финне, заметивший и отразивший в своей книге этот недостаток. Он писал:

«Илья Муромец» не был похож на имевшиеся в армии малые аппараты, заимствовать что-либо для этой цели из-за границы, как это любили у нас делать, было невозможно: там не только не имелось подобных аппаратов, но отношение к ним было полностью отрицательное, а вдобавок ко всему этому, все в то время были перегружены работой. Поэтому в формировании отрядов аэропланов «Илья Муромец», а также и составлении их штатов ясно замечалась импровизация… в то время не совсем ясно представляли, какая работа предстоит «Муромцам» на фронте»[433].

И это так. Первоначально предполагалось, что «Муромцы» будут использоваться главным образом для производства дальней разведки, что ими будут снабжаться в основном крепостные авиационные отряды. После перелёта Петербург – Киев стали склоняться к мнению, что их следует использовать для обслуживания полевых авиационных отрядов. Откуда родилась цифра второго контракта в 32 единицы кораблей? Из программы сформирования десяти новых полевых отрядов. По четыре «Муромца» в каждый отряд. Десять плюс тридцать два, получается 42. 40 из них в отряды, а два в Гатчинскую авиашколу в качестве учебных.

Затем, уже в ходе войны, стали основательно подумывать о привлечении тяжёлых кораблей для нанесения бомбардировочных ударов по тыловым объектам врага и передачи их в распоряжение штабов армий для действий, как самостоятельных тактических единиц. Перелёт первых двух «Муромцев» на Северо-Западный фронт по сути дела и стал реализацией этой установки.

В деле привлечения «Муромцев» к делам военным и в структурном построении такой армады тяжёлых кораблей, как в 40 единиц, имел место ещё один просчёт. Освещению этого просчёта, а также его практическому исправлению и посвящён следующий раздел книги.

4. Не пальцами, а кулаком

---

433 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 46.

К концу 1914 года буря, поднявшаяся в результате стараний Е. В. Руднева и главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта Н. В. Рузского, наконец, стала ослабевать. Уверен, что она не приняла бы таких устрашающих масштабов, или, в крайнем случае, прошла бы менее болезненно, если бы с принятием решения о привлечении тяжёлых кораблей к боевой работе и создании боевых отрядов, был сформирован орган, объединяющий и направляющий весь процесс встраивания «Муромцев» в авиационную структуру армии.

Мрачную картину о состоянии отрядов для «Муромцев» на середину декабря 1914 года нарисовал врач Эскадры воздушных кораблей К. Н. Финне. Он писал: «Так начали свою боевую карьеру два «Муромца», считавшиеся готовыми к ней. Про остальные пять отрядов говорить много не приходится, так как некоторые из них не имели командира, другие не имели аппаратов, третьи имели аппараты, но без моторов, словом все были далеки от «боевой готовности».

Тем не менее, все эти отряды 12 декабря были отправлены в местечко Яблонну. Прибыв туда 15 декабря 1914 года, стали пассивно ждать своей участи. Дальнейшее не сулило им ничего хорошего. «Муромцы» были признаны непригодными для боевых полётов, а в авиационных кругах их даже стали называть «неспособными оторваться от земли». Оправдывалась русская пословица, которая гласит, что «хорошая слава лежит, а плохая бежит»[434].

Сгустил краски Константин Николаевич, сгустил. В предыдущих разделах книги приводились сведения о формировании семи отрядов на воздушные корабли. Все они были полностью укомплектованы в соответствии со штатами. Эти сведения вынесены в приложение и подтверждают неправоту К. Н. Финне. Что же касается дальнейшей судьбы самих самолётов, то исполнение заказа на 32 «Муромца» было лишь приостановлено, а первым десяти предоставлена возможность доказать своё право на существование испытаниями в боевых условиях. Если же они пройдут успешно, то РБВЗ получит возможность вернуться к исполнению второго заказа.

Как уже отмечалось процесс привлечения «Муромцев» к участию в войне начался 5 августа 1914 года, то есть уже практически сразу после начала войны. В этот день Главное управление Генерального штаба направило в Военный совет армии представление о формировании четырёх команд для аэропланов «Илья Муромец». Соответствующее решение Военный совет принял уже 7 августа. Позже аналогичное решение было принято по формированию ещё трёх отрядов.

---

434 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 62, 63.

Однако вся беда состояла в том, что к этому времени у соответствующих военных органов – Ставки Верховного главнокомандующего, военного ведомства, Генерального штаба и Главного военно-технического управления – не было ясного представления, каким образом наиболее эффективно использовать эти самолёты и их команды на поле боя. Количество изготовленных к тому времени тяжёлых самолётов подсказывало, и об этом тоже уже говорилось, что они будут переданы в ведение комендантов крепостей. Затем появилось мнение о распределении «Муромцев» по авиационным отрядам.

И никому в то время не приходила в голову мысль, что все «Муромцы» должны быть сосредоточены в одном месте и под одним командованием. Но, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Неизбежные погрешности при производстве «Муромцев» на заводе, особо проявившиеся при перелёте на фронт и первых боевых полётах «Муромца» Первого», и возникшая на этой основе борьба за их выживание, подтолкнули некоторые светлые головы к мысли о том, что уникальные самолёты следует использовать на фронте борьбы с врагом не растопыренными пальцами, а кулаком.

Эта идея принадлежала председателю Правления РБВЗ М. В. Шидловскому и выражена в обстоятельном письме на имя военного министра В. А. Сухомлинова. Это его второе обращение в один из высших военных органов по вопросу использования «Муромцев» в военных целях. Первое, адресованное начальнику ГВТУ 8 ноября, как известно, содержало предложение М. В. Шидловского дать возможность заводу производить испытания новых кораблей в условиях боевой работы. Оно было поддержано и смягчило угрозу, нависшую над «Муромцами». Цель же нового обращения, теперь уже к военному министру, сводилась к тому, чтобы объединить всю работу тяжёлых кораблей в одном органе и в одних руках. Временной разрыв в письмах 17 дней.

Ознакомившись с письмом М. В. Шидловского, В. А. Сухомлинов направил его в ГВТУ. Оттуда оно ушло в Ставку со следующей препроводительной: «При сём представляю Вашему высокопревосходительству письмо председателя Правления РБВЗ М. В. Шидловского от 25 ноября 1914 года об организации и порядке обучения личного состава, предназначенного для обслуживания аэропланов типа «Илья Муромец» и проекта штата Эскадры воздушных кораблей. Генерал-лейтенант барон Ропп».

На препроводительной карандашом начертано: «Начальнику Генерального штаба. Частными письмами я сообщил генералу Янушкевичу и великому князю Александру Михайловичу, от которых жду ответа». И ещё одна пометка: «Прошу переговорить. Я не понимаю, чего хочет Шидловский». Подпись неразборчива.

Обратимся к содержанию письма председателя Правления РБВЗ военному министру.

«Милостивый государь, Владимир Александрович.

При постройке «Муромцев» была поставлена задача создать такой аппарат, воздушные качества которого относились бы к таким же качествам аэропланов, как мореходные свойства кораблей относятся к таким же свойствам простых лодок.

Расчёты, положенные в основание проекта воздушного корабля, оправдались в полной мере и «Илья Муромец» обладает высокой степенью мощности, безопасности и устойчивости, покрыл в руках конструктора более 10 000 вёрст без малых аварий, установив при этом целый ряд официально удостоверенных мировых рекордов.

Этот крупный русский успех возбудил живой интерес к «Муромцам» в иностранных государствах. Мне достаточно известно, что оставленная было за границей неудовлетворительная попытка строительства большого аэроплана после появления «Ильи Муромца» возобновилась с новой энергией, и, после отказа РБВЗ входить в какие-либо соглашения с иностранными фирмами, многие из них, особенно германские, приступили к постройке аэропланов типа «Илья Муромец» или самостоятельно, или на основе журнальных статей и случайно попавшихся им в руки чертежей и фотографий «Ильи Муромца».

Между тем, два первых «Муромца», вылетевших из Петрограда на театр военных действий более двух месяцев тому назад, до настоящего времени не только не смогли выполнить ни одной боевой задачи, но даже не прибыли к месту своего назначения.

По моему глубокому убеждению, причины этого неуспеха надо искать в тех ненормальных условиях, в которых «Муромцы» должны были начать свою военную карьеру. Каждое техническое орудие для его успешного использования требует хорошо подготовленного личного состава. Такая подготовка имеет особо важное значение в военном деле, в котором недостаточное знакомство со свойствами оружия и отсутствия навыков быстро и уверенно, почти инстинктивно, владеть этим оружием, может повлечь за собою весьма нежелательные последствия.

Поэтому существуют особые школы, которые в мирное время дают не только теоретическую подготовку личного состава, но и вырабатывают системы приёмов и методов для наиболее полного и успешного использования данного оружия. Такая школьная подготовка завершается систематическими практическими упражнениями, в результате которых данное оружие и личный состав сливаются в единое целое.

Подобный же способ принят по отношению подготовки к авиационному делу. Лётчики, пройдя теоретический курс, назначаются на отдельные системы аэропланов, изучают их индивидуальные особенности и свыкаются

с ними настолько, что приобретают почти полную автоматичность действия во время полёта. В случае же перехода лётчиков с одной системы аэропланов на другую, им обычно необходимо переучиваться почти заново, и, только в виде исключения встречаются отдельные лётчики, которые владеют аппаратами разных систем почти с одинаковым успехом.

Правильный выбор машин в мирное время особенно потому является одной из серьёзных и ответственных задач военно-технического ведомства, что с открытием военных действий в высочайшей степени затрудняется замена существующих аппаратов новыми, более совершенными, за отсутствием времени для переучивания на них лётчиков, без чего последние не будут в состоянии сделать на более совершенных машинах даже того, что они привыкли делать на худших.

Если бы аэропланы типа «Илья Муромец» ещё в мирное время находились в составе нашей армии, то, несомненно, воздушные свойства этих аэропланов были бы подробно испытаны и изучены, а вместе с тем было бы выработано их вооружение и оборудование, строго согласованное со свойствами аппарата и с теми боевыми задачами, исполнение которых, на основании всестороннего опыта, было бы признано возможным на них возложить. Кроме того, были бы выработаны штаты личного состава с точным распределением обязанностей между отдельными чинами, и, таким образом, аэропланы имели бы практически подготовленный личный состав, в совершенстве знающий свой аппарат, верящий в него и уверенный в себе.

При таких условиях «Илья Муромец» с открытием военных действий, явился бы грозным оружием в руках нашей доблестной армии.

К сожалению, первые аэропланы были выпущены с завода и поступили в распоряжение военного ведомства значительно позже объявления войны и при естественном желании возможно скорее использовать это новое оружие, были отправлены на театр военных действий с только что сформированным личным составом и с теоретически разработанным, но не проверенным опытом вооружением.

Командование воздушного корабля, каковым является «Илья Муромец», существенно разнится от управления аэропланом и требует от командира не только совершенного знакомства с характером и свойствами корабля, не только умения уверенно управлять им в полёте, но и приёмов правильно распределять между отдельными членами команды обязанностей по обслуживанию отдельных частей сложного механизма корабля.

Хотя командирами аэропланов «Илья Муромец» были назначены опытные лётчики-инструкторы, но, не получившие необходимой предварительной подготовки для занятия этих должностей, не уверенные в свойствах аппарата, с неопытными командами, они оказались в затруднительном положении.

Нельзя не признать глубоко справедливым заключение Верховного главнокомандующего о малой пригодности таких летательных аппаратов для военных целей, и на основе всего вышеизложенного можно с уверенностью сказать, что без принятия теперь же чрезвычайных мер, боевая деятельность «Муромцев» может дать лишь случайные единичные успехи, а боевые качества воздушных кораблей в весьма малой степени будут использованы в течение этой кампании.

Будучи инициатором постройки воздушных кораблей и принимавший непосредственное участие в создании аппарата типа «Илья Муромец», который является первой удачной попыткой в этом направлении, я позволю себе представить Вашему высокопревосходительству несколько общих соображений о мерах, осуществление которых могло бы обеспечить «Муромцам» возможность ещё в настоящей кампании нанести неприятелю серьёзный ущерб.

Первым и непременным условием успеха в этом деле должно быть создание такой боевой эскадры-школы, в которой командный состав «Муромцев» мог бы в ускоренном темпе пройти практический курс управления механизмами воздушного корабля и пользования их вооружением. Для сего надлежит безотлагательно стянуть всех «Муромцев» в удобное для организации практических упражнений место, которое, находясь вблизи театра военных действий, было бы в лучших климатических условиях, чем Петроград с его ненастной осенью.

РБВЗ, заинтересованное в успехах конструируемых и выпускаемых им летательных машин, предложил военному ведомству взять на себя организацию боевых отрядов «Муромцев», но едва ли можно сомневаться в том, что создание такой эскадры-школы непосильно в отдельности, ни РБВЗ, ни военному ведомству. Завод не в состоянии поддерживать в эскадре необходимой в военном деле дисциплины и единства действий своего технического персонала с военными чинами, а военное ведомство, не имея в своей среде лиц, близко знакомых с конструкцией и свойствами воздушных кораблей, не может, без технической помощи завода быстро и успешно наладить это новое дело.

Только совместная дружная и планомерная работа завода и военного ведомства может дать в короткий срок осязаемые результаты. Взять на себя создание организации такой совместной работы должно военное ведомство, широко воспользовавшись техническими средствами завода.

Все стянутые в один пункт воздушные корабли должны образовать особую эскадру-школу «Муромцев», деятельность которой должна быть двоякого рода: подготовительная и боевая. Подготовительная или учебная деятельность этой эскадры должна существовать во всё время войны и через школу «Муромцев» должны проходить все новые аппараты вместе с их командным составом, причём на поле битвы должны выделяться только те

из них, которые будут признаны командованием эскадрой достаточно подготовленными для исполнения боевых заданий.

Принимая во внимание, что воздушный корабль является новым, нигде доселе неиспытанным оружием, на эскадру-школу нельзя смотреть, как на готовое оружие и включать её в состав боевых сил действующей армии, а надо смотреть как на самостоятельную организацию, которая может наносить вред неприятелю лишь по мере того, как будут получаться результаты предвоенной работы личного состава.

Подготовительные работы эскадры должны совершаться по единому плану, тесно связанному с её боевой работой. Поэтому необходимо, чтобы вся деятельность эскадры-школы, как подготовительная, так и боевая, была подчинена одному командующему эскадрой-школой.

Командующему эскадрой должны быть даны широкие полномочия в выборе сотрудников и право назначения, перемен и смены всех чинов каждого состава. На его обязанности лежит: установление порядка службы на кораблях и ответственности отдельных чинов команды по обслуживанию механизмов и отдельных частей корабля; разработка возможных боевых задач в строгом соответствии с воздушными свойствами кораблей; выработка программ и системы практических упражнений для успешного выполнения представленных задач и вообще всё, что касается внутреннего распорядка и службы эскадры.

Командующий эскадрой строго руководствуется общей программой, установленной Верховным главнокомандующим, принимает участие в выполнении только тех боевых заданий этой программы, которые соответствуют степени готовности кораблей эскадры-школы. Командующий сохраняет за собой командование и теми воздушными кораблями, которые он посылает для нападения на неприятеля. Он сохраняет это командование до тех пор, пока воздушные корабли с их личным составом не окажутся достаточно подготовленными для самостоятельной работы вдали от школы. Только после этого командующий эскадрой делает соответствующее представление Верховному главнокомандующему и назначает воздушные корабли для работы в действующей армии, образуя отряды, независимые от эскадры-школы.

Чрезвычайно важно, чтобы эскадра воздушных кораблей была снабжена соответствующим количеством аэропланов, которые служили бы для предварительных разведок и выполнения таких мелких задач, для которых в посылке воздушных кораблей есть необходимость. При такой организации деятельности эскадры-школы «Муромцев» весь личный состав, спаянный в дисциплине и одухотворённый жаждой подвига, в сознании ответственности своей перед царём и Родиной за каждый даром потраченный час, будет всемерно стремиться сокращать часы подготовительных работ, чтобы скорее принять участие в героической нашей доблестной армии, и я твёрдо верю,

что в ближайшем будущем «Муромцы» докажут свою способность наносить врагу такой ущерб, какого не может нанести ни один из летательных аппаратов нашего времени.

Вашему высокопревосходительству известно, что единственные русские автомобили и русские воздухоплавательные машины – это мои детища и что я уже много лет веду упорную борьбу за право существования их в России среди заполонивших Родину фабрикантов иностранной промышленности, и, если бы моё непосредственное участие в работе, направленной к торжеству над врагом этого нового русского оружия было признано полезным, то я готов представить свои силы и свой опыт в распоряжение Вашего ведомства.

Прошу Ваше высокоблагородие принять уверение в глубоком моём уважении и совершенной преданности. М. Шидловский. Петроград, 23 ноября»[435].

Главная суть предложений М. В. Шидловского, изложенная в приведённом документе, сводилась к тому, чтобы собрать, или, как он выразился, стянуть, все готовые и строящиеся воздушные корабли вместе со сформированными отрядами в одно место и под одно руководство. Для этого надо создать эскадру-школу, в которой будет вестись подготовка самолётов и команд для выполнения боевых задач. Только при этих условиях «Муромцы» принесут наибольшую пользу на фронте.

Внимательное знакомство с содержанием письма М. В. Шидловского военному министру показывает, что оно значительно разнится с обобщённой его оценкой, изложенной в книге Г. И. Катышева и В. Р. Михеева «Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский». Привожу это место.

«М. В. Шидловский понимал, что наступил критический момент. Надо было сделать какой-то решительный шаг, обдуманный и взвешенный. Он верил в «Муромцев» и лучше многих генералов видел возможности их боевого применения. Несколько ночей он составлял докладную записку военному министру Сухомлинову. В ней лаконично и убедительно разбирался неудачный опыт применения «Муромцев» на фронте. Частично признавалось, что некоторые характеристики «Муромцев», действительно, не так высоки, как хотелось бы, и поэтому завод уже создает машину новой серии, которая, несомненно, повысит эффективность боевого использования «Муромцев»… Развивая свою мысль, М. В. Шидловский предложил немедленно расформировать разрозненные боевые отряды из «Муромцев» и собрать их в одну эскадру по образцу эскадры морских боевых кораблей»[436].

Эти общие замечания по письму М. В. Шидловского военному министру ничего общего с содержанием документа не имеют. Они скорее подходят к

---

435 РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 101 – 104.

436 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский. М., 1989. С. 77.

описанию письма председателя Правления РБВЗ на имя начальника ГВТУ от 8 ноября. Никакого «лаконичного и убедительного» разбора неудачного применения «Муромца» на фронте в документе нет. К этому времени «Муромцы» к боевым делам ещё не привлекались, а попытки Е. В. Руднева выполнять боевые задания так и остались попытками. Ни одного задания его экипаж не выполнил. А фраза о том, что якобы М. В. Шидловский предложил «немедленно расформировать созданные боевые отряды» взята из книги М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева «Муромцы». Она ошибочна. Ничего подобного в письме министру нет. Это ошибочное мнение из книги «Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский» перекочевало в книгу «Дальняя авиация. Первые 90 лет».

Касаясь вопроса комментария к письму М. В. Шидловского военному министру в изложении авторов книги «Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский», следует сказать и о неверной ими трактовке следующего положения.

«Пока шла напряжённая работа по постройке кораблей серии «Б» и созданию новой машины, велись испытания на боевое применение двух первых «Муромцев» и прибывающих на фронт самолётов. По первоначальному замыслу каждый корабль приравнивается к боевому авиационному отряду со всеми положениями и штатами. Эти отряды придавались штабам армий и фронтов. Но первые же боевые действия показали неэффективность такой организации. Были затруднения с ремонтом, обслуживанием, обеспечением материалами, вооружением, недоставало опытных экипажей, но самое главное – грамотных специалистов по использованию грозного оружия. Командующие армиями и фронтов, не имевшие опыта применения таких самолётов в боевых действиях, использовали воздушные корабли в основном для разведки, а не как бомбардировщики. В целом мнение о «Муромцах» стало складываться неблагоприятное… Назревал скандал»[437].

Изложив этот раздел книги, авторы перешли к освещению письма военному министру. Но это телега впереди лошади. Ко времени написания этого документа команды «Муромцев» в боевой работе не участвовали, их основная масса находилась в Петрограде, и поэтому они не могли «показать неэффективность такой организации». Отрицательное мнение о тяжёлых самолётах складывалось на основе неудачного перелёта первых двух из них на фронт и попыток отряда под командованием Е. В. Руднева выполнить боевое задание. Именно это обстоятельство побудило М. В. Шидловского обратиться к военному министру с анализируемым письмом.

Основываясь на изложенных в письме М В. Шидловского фактах и предложениях, Отдел по устройству и службе войск Генерального штаба 6 декабря 1914 года направил в Военный совет докладную записку, в

---

[437] *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский. С. 77.

которой фактически признал мнение председателя Правления РБВЗ по вопросу сформирования эскадры-школы целесообразным. В этом же документе изложены соображения Генерального штаба по сформированию управления Эскадры воздушных кораблей.

«Главное управление Генерального штаба. Отдел по устройству и службе войск. 6 декабря 1914 года, № 4960. Петроград.

В Военный совет. По военным обстоятельствам. Весьма спешно.

Изложение дела:

На основании положения Военного совета от 27 сентября 1914 года Главное военно-техническое управление в дополнение ранее заказанных десяти аэропланов «Илья Муромец» РБВЗ было заказано ещё 32 аэроплана того же типа.

Однако, ввиду отмеченных штабом Верховного главнокомандующего недостатков, обнаруженных в находящемся на театре военных действий аэроплане «Илья Муромец» Первый», а также заявления главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта прекратить снабжение армий аппаратами этого типа, исполнение контракта с РБВЗ отложено.

Председатель Правления РБВЗ, изложив в письме на имя военного министра от 24 ноября сего года свои соображения относительно преимуществ аэропланов типа «Илья Муромец», высказывает предположение, что причину неуспеха, находящегося на театре войны аэроплана «Илья Муромец» Первый» надо искать в тех ненормальных условиях, в которых эти аэропланы должны были начать свою военную карьеру.

Ввиду этого, председатель Правления РБВЗ вышел с проектом – сгруппировать аэропланы «Илья Муромец» в ближайшем к району театра военных действий месте и в условиях боевой обстановки, под руководством и техническим надзором лиц, сконструировавших этот аппарат, пройти необходимый практический курс. Только при этих условиях от них можно ожидать ту пользу, которая имелась в виду при проектировании аппарата типа «Илья Муромец». Таким образом, представляется необходимым образовать особое управление (школу) эскадры воздушных кораблей, при котором в качестве переменного состава будут состоять команды аэропланов «Илья Муромец».

Его высокопревосходительство военный министр со своей стороны признал крайне желательным возможно широкую постановку испытаний пригодности аэропланов указанного типа непосредственно в условиях боевой работы.

Соображения:

Каждое техническое орудие, для его успешного использования, требует хорошо подготовленного как теоретически, так и практически, личного

состава. Такая подготовка имеет особо важное значение в военном деле, в котором недостаточное знакомство со свойствами оружия и отсутствия навыка быстро и уверенно, почти инстинктивно, владеть этим оружием, может повлечь за собой весьма нежелательные последствия.

Посему существуют особые школы, которые в мирное время дают не только теоретическую подготовку личного состава, но и вырабатывают системы приемов и методов для наиболее полного и успешного использования данного оружия. Такая школьная подготовка завершается систематическими упражнениями, в результате которых данное оружие и личный состав сливаются в одно целое.

Подобный же способ принят и по отношению подготовки к авиационному делу. Лётчики, пройдя теоретический курс, назначаются на отдельные системы аэропланов, изучают их индивидуальные особенности и свыкаются с ними настолько, что приобретают почти полную автоматичность действий во время полёта. В случае же перехода лётчиков с одной системы аэропланов на другую, им обычно необходимо переучиваться почти заново, и, конечно, в виде исключения, встречаются отдельные лётчики, которые владеют аппаратом разных систем почти с одинаковым успехом.

Если бы аэропланы типа «Илья Муромец» ещё в мирное время находились в составе нашей армии, то, несомненно, воздушные свойства этих аэропланов были бы подробно испытаны и изучены, а вместе с тем было бы выработано их вооружение и оборудование, строго согласованное со свойствами аппарата и с теми боевыми задачами, исполнение которых, на основании всестороннего опыта, было бы признано возможным на них возложить. Кроме того, были бы выработаны штаты личного состава с точным распределением обязанностей между отдельными чинами, и, таким образом, аэропланы имели бы практически подготовленный личный состав, в совершенстве знающий свой аппарат, верящий в него и уверенный в себе.

К сожалению, первые аэропланы были выпущены с завода и поступили в распоряжение военного ведомства значительно позже объявления войны и при естественном желании возможно скорее использовать это новое оружие, были отправлены на театр военных действий с только что сформированным личным составом и с теоретически разработанным, но не проверенным опытом вооружением.

Командование воздушного корабля, каковым является «Илья Муромец», существенно разнится от управления аэропланом и требует от командира не только совершенного знакомства с характером и свойствами корабля, не только умения уверенно управлять им в полёте, но и приёмов правильно распределять между отдельными членами команды обязанностей по обслуживанию отдельных частей сложного механизма корабля.

Хотя командирами аэропланов «Илья Муромец» были назначены опытные лётчики-инструкторы, но, не получившие необходимой предварительной подготовки для занятия этих должностей, не уверенные в свойствах аппарата, с неопытными командами, они оказались в затруднительном положении.

Ввиду этого, для того, чтобы дать возможность ещё в настоящую войну доказать способность аэропланов типа «Илья Муромец» наносить неприятелю весьма серьёзный ущерб, предположено создать нечто вроде эскадры-школы воздушных кораблей, в которой личный состав аэропланов мог бы, под наблюдением технического персонала, сконструировать этот тип аэроплана, в ускоренном темпе пройти практический курс управления механизмами аппарата и пользования его вооружения.

Для сего надлежит сгруппировать всех «Муромцев» в одно место, удобное для организации практических упражнений, и в то же самое время близкое к театру военных действий, и из этих аэропланов создать воздушную эскадру. В этой эскадре все аппараты, вместе с их личным составом, проходят предварительную подготовку и в армию направляются только те из них, которые будут признаны командующим эскадрой достаточно подготовленными для выполнения боевых заданий.

Подготовительные работы эскадры должны совершаться по единому плану, тесно связанному с её боевыми задачами, поэтому необходимо, чтобы эскадра подчинялась особому начальнику в эскадре. В обязанностях этого начальника должно лежать установление порядка службы на кораблях и распределении чинов команд по обслуживанию отдельных механизмов и отдельных частей кораблей; разработка возможных боевых задач в строгом соответствии со свойствами кораблей и выработки программ, а также системы практических упражнений для успешного выполнения предложенных задач.

Во исполнение указаний его высокопревосходительства военного министра и в соответствии с намеченной общей программой боевой деятельности этих кораблей, спроектирован временный штат управления эскадры воздушных кораблей. Во главе управления эскадры поставлен начальник управления в чине генерал-майора, приравненный в правах к командиру неотдельной бригады с окладом столовых денег в 2700 рублей присвоенным указанной должности.

Ввиду необходимости отлучения начальника управления для наблюдения за деятельностью выделенных в армию кораблей, в штат включён его ближайший заместитель – помощник начальника управления в штаб-офицерском чине с окладом столовых денег 1560 рублей.

Кроме того, в штат управления эскадры включён старший офицер эскадры, в ведении которого будет сосредоточена вся строевая подготовка кораблей; заведующий хозяйственно-технической частью на обязанности

которого будет лежать наблюдение за хозяйственной и технической частями эскадры, и адъютанта для ведения переписки по строевой части.

Принимая во внимание, что согласно высочайше утверждённому 14 августа штату команды аэроплана «Илья Муромец» в означенных командах положено иметь только младшего медицинского фельдшера, представлялось необходимым включить в штат для обеспечения эскадры необходимой медицинской помощью должность старшего врача, а для объединения деятельности положенных по сему штату младших механиков, включить в штат управления эскадры должность старшего механика.

Вместе с этим, имея в виду крайне ограниченный офицерский состав управления эскадры и невозможность по той же причине возлагать ведение переписки по хозяйственной части, а также исполнение обязанности казначейства и квартирмейстера на кого либо из офицеров эскадры или командиров кораблей, представилась необходимость включить в штат должность делопроизводителя по хозяйственной части и казначея (он же квартирмейстер).

Кроме этого, ввиду скопления значительных запасов имущества и различных материалов, признано необходимым включить в штат управления эскадры должность заведующего складом. Всем означенным лицам присваиваются установленные ранее в штатах воздухоплавательных и авиационных частей оклады пожалования и столовых деньгах.

Что же касается числа нижних чинов, то в этом отношении в штат включено самое ограниченное число таковых, а именно: 5 ефрейторов-шоферов по числу автомобилей, 5 рядовых в качестве денщиков к офицерам, 1 медицинский фельдшер и 6 писарей для ведения переписки по строевой и хозяйственной части.

Так как управление эскадры воздушных кораблей вместе с тем представляет из себя как бы школу для практической подготовки команд аэропланов «Илья Муромец», вследствие чего оно неминуемо должно иметь свой особый аэродром и мастерские, то в штат включены суммы, необходимые на содержание в порядке аэродрома, его освещение и на содержание мастерских, а также и на содержание и ремонт состоящих при эскадре автомобилей…

Что же касается отпусков на содержание и ремонт автомобилей, то в данном случае отступов не сделано, так как в автомобильных ротах положено иметь два автомобиля на содержание и ремонт которых, согласно штата, объявленного в приказе Верховного главнокомандующего 27 сентября 1914 года № 78, отпускается 200 рулей на месяц, а в управлении эскадры предположено иметь пять автомобилей, для которых, на туже надобность, предположено в проекте штата отпускать ежемесячно по 500 рублей.

Производство формирования упомянутого управления эскадры воздушных кораблей предположено произвести при Главном военно-техническом управлении. Личный состав нижних чинов будет назначен распоряжением Главного управления Генерального штаба. Кредиты, потребные на оформление указанного управления эскадры воздушных кораблей, подлежат испрошению соответствующими Главными управлениями по принадлежности в установленном порядке с отнесением их на военный фонд с тем, чтобы необходимое имущество было выдано им из запасов, имеющихся в распоряжении Главных довольствующих управлений или заведено на особо испрашиваемые для сего денежные средства.

На основе изложенного я полагал бы:

1. Сформировать на время настоящей войны управление эскадры воздушных кораблей по штату согласно представленного проекта.

2. Присвоить начальнику управления эскадры воздушных кораблей права командира неотдельной бригады, а в хозяйственном отношении – права командира полка.

3. Первоначальное обзаведение управления эскадры воздушных кораблей имуществом производить распоряжением надлежащих Главных управлений с тем, чтобы ими после того были бы своевременно испрошены, в установленном порядке, необходимые денежные отпуски на пополнение заведения имуществом.

4. Отпустить теперь же из военного фонда пособие управлению эскадры воздушных кораблей в сумме 1000 рублей на заведение необходимого, но не предусмотренного табелями имущества, с причислением этой суммы к параграфу 17 статьи 2 сметы Главного штаба.

5. Расходы по сформированию и содержанию управления эскадры воздушных кораблей отнести на военный фонд.

Исполняющий должность начальника Генерального штаба
генерал от инфантерии Беляев»[438].

По сути дела этот документ следует рассматривать как ходатайство Генерального штаба перед Военным советом о создании управления Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец». 8 декабря Военный совет это ходатайство удовлетворил и принял соответствующее постановление. Если рассматривать этот документ как создание первого в России и мире соединения тяжёлых кораблей, и что его принятие стало днём рождения российской Дальней авиации, то его следует признать историческим и выделить в тексте альтернативным шрифтом.

«Выписка из журнала Военного совета 8 декабря 1914 года.

---

438 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 15 – 17.

Военный совет
11 декабря 1914 года
№ 4594
Петроград

Слушано представление Главного управления Генерального штаба от 6 декабря 1914 года за № 4960 (секретно) о штате управления Эскадры воздушных кораблей.

Военный совет положил:

1. Сформировать на всё время настоящей войны управление Эскадры воздушных кораблей по штату, согласно прилагаемому проекту.

2. Присвоить начальнику управления Эскадры воздушных кораблей дисциплинарные права командира неотдельной бригады, а в хозяйственном отношении – права командира полка.

3. Первоначальное обзаведение управления Эскадры воздушных кораблей имуществом производится распоряжением надлежащих Главных управлений с тем, чтобы ими затем были своевременно испрошены, в установленном порядке, необходимые денежные отпуски на пополнение соответственного имущества.

4. Отпустить теперь же из военного фонда пособие управлению Эскадры воздушных кораблей в сумме 1000 рублей на заведение необходимого, но не предусмотренного табелями имущества с причислением этой суммы к параграфу 17 статьи 2 сметы Генерального штаба.

5. Расходы по формированию и содержанию управления Эскадры воздушных кораблей отнести на военный фонд.

Пункты 1-й и 2-й настоящего положения и упомянутый проект штата высочайше утверждены 10 декабря 1914 года. Прилагаемый проект по снятию копии подлежит возвращению. Подлинную подписали:

Исполняющий должность начальника канцелярии генерал-лейтенант Лукомский.

Скрепил: за делопроизводителя полковник Борисевич»[439].

При обсуждении вопроса о сформировании управления Эскадры воздушных кораблей присутствовало 17 членов Военного совета из 27. Председательствовал военный министр В. А. Сухомлинов. Присутствовали: А. К. Водар, П. Солтанов, Н. Д. Артамонов, Ф. Ростковский, П. Щербов-Нефёдович, В. Яцкевич, В. Глазов, П. Фролов, Н. Белявский, Ф. Гершельман, Г. Рыльке, В. Чернявский, А. Брилевич, А. Веденяпин, Д. Свищевский,

[439] РГВИА. Ф. 493. Оп. 3. Д. 12. Л. 127.

П. Саввич, Н. Крюков и исполняющий должность начальника канцелярии военного министерства генерал-лейтенант А. С. Лукомский.

Военный совет утвердил временный штат управления Эскадры воздушных кораблей, и принял меморию. Затем временный штат утвердил военный министр. Оба документа вынесены в **приложение (документ № 16)**.

Информация о принятых Военным советом документах разошлась по основным военным учреждениям, коим надлежало ими руководствоваться в своей повседневной работе. Уже 12 декабря исполняющий должность начальника Генерального штаба генерал М. А. Беляев по прямому проводу проинформировал начальника штаба Верховного главнокомандующего:

«Главным управлением Генерального штаба, согласно указаниям военного министра, было внесено 6 декабря в Военный совет спешным порядком представление о сформировании на время настоящей войны управления эскадры воздушных кораблей в составе начальника управления генерал-майора с правами дисциплинарными командира неотдельной бригады, хозяйственными – командира полка, трёх штабных офицеров, одного обер-офицера, старшего врача, четырёх классных чиновников и 17 нижних чинов.

Представление это и штат, будучи рассмотренными 8 декабря, одобрены Военным советом и 10 декабря удостоились высочайшего утверждения. Копии штата и соответствующие выписки из журнала Военного совета препровождаются вслед за сим почтой»[440].

Аналогичная информация 14 декабря ушла на имя дежурного генерала П. К. Кондзеровского.

Управление Эскадры воздушных кораблей изначально состояло из 27 человек, а экипажи кораблей прикомандировывались к управлению в качестве переменного состава. Управление было обязано выяснять боевые свойства воздушных кораблей, вырабатывать систему их бомбардировочного и стрелкового вооружения, готовить лётный состав к боевым действиям.

Что касается конкретных боевых задач, то они сводились к следующему: путём бомбардирования разрушать в тылу неприятельских армий различного рода укрепления, железнодорожные пути и станционные сооружения, поражать обозы и резервы; бортовым оружием поражать управляемые аэростаты, самолёты; производить разведку и фотографирование неприятельских укреплений и позиций.

В вопросе создания управления Эскадры воздушных кораблей утвердилось несколько ошибочных мнений.

М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев писали: «Верховный главнокомандующий Великий Князь Николай Николаевич согласился с

---

[440] РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 222.

доводами Шидловского и приказал расформировать боевые отряды воздушных кораблей «Илья Муромец» и на их месте организовать Эскадры воздушный кораблей (слово «эскадры» во множественном числе, или это ошибка авторов, или опечатка)… Этим приказом авиация делилась на тяжёлую, подчинённую Главному командованию, и лёгкую – подчинённую войсковым соединениям»[441].

Отряды воздушных кораблей не расформировывались, они были прикомандированы к управлению в качестве переменного состава, и стали составной частью Эскадры. Приказа Верховного главнокомандующего по этому вопросу в архиве не обнаружено.

А вот точка зрения Г. И. Катышева и В. Р. Михеева: «С запиской был ознакомлен верховный главнокомандующий великий князь Николай Николаевич… К предложению Шидловского он отнесся положительно. Сухомлинов доложил записку царю, который также одобрил проект. В результате, в декабре 1914 г. был издан приказ, по которому русская авиация делилась на тяжелую, подчиненную главному командованию, и легкую, входившие в войсковые соединения и подчинённую Великому Князю Александру Михайловичу. Этим историческим приказом было положено начало стратегической авиации. По этому же приказу формировалась эскадра из десяти боевых и двух учебных кораблей типа «Илья Муромец».[442]

Приказа Николая II о создании Эскадры воздушных кораблей, а также деления авиации на тяжёлую и лёгкую в архиве не обнаружено. Авторы упомянутых книг не приводят ни текстов приказов, ни дат их подписания. **Эскадра воздушных кораблей создана решением Военного совета российской армии. Царь это решение лишь утвердил. Это утверждение состоялось 10 декабря. Эта дата и стала днём рождения тяжёлой авиации.**

И ещё об одном. Судя по выписке из журнала Военного совета, решение о создании Эскадры воздушных кораблей принято 8 декабря. Именно в этот день Е. В. Руднев направил А. М. Романову доклад «О невозможности выполнения боевых заданий на аэроплане «Илья Муромец-1». Конечно же, это совпадение, но достаточно символичное.

В письме военному министру М. В. Шидловский предложил свои услуги в деле формирования управления Эскадры воздушных кораблей, а фактически изъявил желание стать начальником первого в России соединения тяжёлых кораблей. Повторю его фразу из письма: «… если бы моё непосредственное участие в работе, направленной к торжеству над врагом этого нового русского оружия было признано полезным, то я готов представить свои силы и свой опыт в распоряжение Вашего ведомства».

М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев в своей книге отметили, что на должность руководителя ЭВК было несколько кандидатур. Документального

---

441 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 157.

442 *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. С. 140, 141.

подтверждения этому факту не обнаружено. Не думаю, что кто-то ещё мог претендовать на этот пост помимо М. В. Шидловского. Кадровый военный, офицер морского флота, один из первых заводчиков российского авиационного дела, почитатель таланта И. И. Сикорского, яростный поклонник тяжёлых кораблей, финансист и опытный хозяйственник. Трудно сказать, кто ещё кроме него мог обладать таким набором качеств.

О том, что конкурентов у М. В. Шидловского не было, говорит и тот факт, что его назначение начальником Эскадры воздушных кораблей состоялось буквально через несколько дней после принятия решения о создании управления ЭВК. Это видно из телеграммы дежурного генерала А. М. Романову: «Ровно, великому князю Александру Михайловичу. Высочайшим приказом 14 декабря 1914 года член совета министра финансов действительный статский советник Шидловский назначен начальником управления эскадры воздушных кораблей с переименованием в генерал-майоры с зачислением по инженерным войскам. О чём сообщается для сведения»[443].

Знакомство читателей с первым командиром первого в России соединения тяжёлой авиации начну с воспроизведения мнения о нём одного из тех, кто вместе с ним прошёл весь боевой путь в составе Эскадры воздушных кораблей и по этой причине имел право на такую оценку. К. Н. Финне писал:

«М. В. Шидловский сыграл выдающуюся роль в деле постройки «Русского Витязя», а за тем и в развитии больших многомоторных аэропланов, то есть в истории так называемой тяжёлой авиации, Это был крупный русский деятель, человек недюжинных способностей и широкого русского размаха»[444].

Выпускник Петербургского морского кадетского корпуса Михаил Шидловский начал свою военную карьеру с 1875 года в составе императорского российского флота. Служил добросовестно, принимал участие в кругосветном плавании на клипере «Пластун». В 1897 году окончил Александровскую военно-юридическую академию и неожиданно оставил военную службу. Офицер запаса Михаил Шидловский поступил на службу в Государственную канцелярию, а затем в министерство финансов, где вскоре стал членом совета. Через некоторое время возглавил совет акционерного общества РБВЗ и за несколько лет превратил убыточное предприятие в передовое производство.

Послужной список начальника Эскадры воздушных кораблей генерал-майора Михаила Владимировича Шидловского вынесен в **приложение (документ № 17)**. С помощью этого документа мы устанавливаем не только

---

443 РГВИА. Ф.2003. Оп. 2. Д. 613 (2). Л. 250.

444 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 18.

дату его назначения на эту должность, но и дату его выезда из Петербурга в Яблонну, а именно: 20 декабря 1914 года.

Михаил Владимирович Шидловский стал командиром первого в России и в мире соединения многомоторных самолётов и первым генералом в тяжёлой авиации. При этом его переименование из действительного статского советника в генералы стало, вполне возможно, единственным примером в российской армии периода Первой мировой войны. На это предположение наталкивает следующий факт. 22 января 1916 года А. М. Романов обратился в управление дежурного генерала с ходатайством о переименовании тайного советника князя Голицина в чин генерал-лейтенанта инженерных войск. В докладной записке отмечалось, что «прецедентом для переименования указывает случай с генералом Шидловским, который по ходатайству бывшего военного министра Сухомлинова был переименован в указанный чин из действительного статского советника». Прошение великого князя удовлетворено не было.

По-разному в авиационных кругах и среди офицеров сформированных отрядов для «Муромцев» было воспринято назначение М. В. Шидловского на должность начальника управления ЭВК. Свидетельство по этому вопросу оставил только один ветеран Эскадры К. Н. Финне. Он писал: «Нетрудно себе представить, как было встречено назначение «штатского» генерала Шидловского в военных, главным образом авиационных, кругах. В авиации в то время не было генералов, за исключением полевого генерал-инспектора авиации и воздухоплавания. В этом назначении генерал-майора Шидловского готовы были видеть чуть ли не спекуляцию акциями Русско-Балтийского завода.

Офицеры того времени, воспитанные в строго корпоративном духе, не могли легко примириться с тем, что их начальником будет «штатский» генерал, тем более, что о ранней службе Шидловского во флоте многие и не знали. Когда Шидловский прибыл в местечко Яблонна, где располагались отряды «Муромцев», то сразу же столкнулся с плохо скрываемым недоброжелательством и даже враждебностью подчинённых ему офицеров отрядов аэропланов «Илья Муромец». Для того чтобы найти для него помещение, как для начальника управления эскадры воздушных кораблей, как стала называться эта новая авиационная часть, пришлось чуть ли не силой выселять расположившихся «по-помещичьи» в доме управляющего имением графини Потоцкой офицеров отряда, не желавших уступать этого помещения своему начальнику»[445].

Помощником начальника управления ЭВК по рекомендации М. В. Шидловского стал профессор Николаевской военно-инженерной академии полковник В. Ф. Найдёнов хорошо известный в российских авиационных кругах. Военный инженер, математик, учёный и

---

[445] *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 65, 66.

преподаватель. Один из главных инициаторов по организации первой Воздухоплавательной выставки в Санкт-Петербурге и созыва первых двух Всероссийских воздухоплавательных съездов в России.

Сведения об остальных назначениях на учреждённые должности управления ЭВК можно почерпнуть из книги «Илья Муромец» в боях»: «Из Ставки прибыл адъютант поручик Косилов. На должность старшего механика Эскадры прибыл из балтийского флота лейтенант Никольской М. Н. – специалист по моторам (младший брат помощника командира «Муромца-2» С. Н. Никольского. – *Автор.*). На должность старшего метеоролога прибыл научный сотрудник Пулковской обсерватории прапорщик Рыкачёв М. М. На должность зав. фотолабораторией прибыл прапорщик Максимов. На должность старшего врача прибыл надворный советник Финне. На должность коменданта аэродрома – прапорщик Берг. На должность командира строевой роты был назначен поручик Шебаршин, и из Ставки был прислан на должность зав. хозяйством и финансами коллежский асессор Орешков»[446].

К сожалению, авторы книги упустили назначение на одну из ключевых должностей управления ЭВК – на должность старшего офицера. Фактически это начальник штаба. Пробел авторов книги следует восполнить.

Старшим офицером ЭВК стал Г. Г. Горшков, один из тех лётчиков, который после И. И. Сикорского хорошо знал и успешно освоил «Муромца». Георгий Георгиевич родился 11 августа 1881 года в Уральской области в семье есаула. Армейская служба стала главным делом его жизни. Участвовал в русско-японской войне в качестве сапёра. С 21 августа 1905 года по 9 ноября 1906 года находился в Маньчжурии. В разное время окончил курсы: Оренбургского Неплюевского кадетского корпуса, Николаевского инженерного училища III класса по первому разряду, учебного воздухоплавательного парка по первому разряду, авиационного отделения Офицерской воздухоплавательной школы по первому разряду.

Так поручик инженерных войск связал свою судьбу с пятым океаном. Два года осваивал полёты на воздушном шаре. В одном из печатных источников сообщалось о том, что управляемый им воздушный шар с тремя пассажирами, взлетевший в Петербурге, и, покрыв расстояние в 1150 вёрст, опустился в Воронежской губернии близ Борисоглебска.

С сентября 1908 года служил в Брест-Литовском крепостном воздухоплавательном отряде. В период службы здесь награждён орденом Святого Станислава 2-й степени. 23 апреля 1910 года назначен заведующим Гатчинским аэродромом. Начальник авиашколы А. М. Кованько выделил заведующему аэродромом десять человек, знакомых с устройством аэропланов и приказал ему привести аэродром в годное состояние.

---

[446] Бомбардировщики «Илья Муромец» в боях. С. 169.

Через три недели Г. Г. Горшков донёс: «14 мая сего года в Гатчине работы по удалению камней с аэродрома окончены, камни вынуты и увезены, а ямы засыпаны. Чтобы оградить все три сарая со сторожкой от любопытных со стороны вокзала, необходимо 150 сажен колючей проволоки и 80 кольев»[447].

Помимо работ на аэродроме Г. Г. Горшков стал приобщаться к лётному делу. Его первым учителем стал французский авиатор Дюфур Эдмонд. О лётчике Г. Г. Горшкове, как и о Е. В. Рудневе, много писали газеты и журналы. Вот выдержки из некоторых статей периодических изданий.

Журнал «Библиотека воздухоплавания» № 12 за 1910 год: «29 июня возобновились полёты на аэропланах. В тихий вечер, в присутствии многочисленных зрителей поручик Горшков совершил весьма удачный полёт на «Фармане», продержавшись в воздухе минут десять на высоте до двадцати саженей. Поручик Горшков, заявивший себя с весьма хорошей стороны, сделал несколько удачных проб ещё 5 и 6 июня, поднимаясь в единственном числе и с пассажирами. Оставался в воздухе до четверти часа».

Журнал «Воздухоплавание» № 5 за 1910 год: «На Гатчинском аэродроме в настоящее время происходит разборка всех аэропланов военного ведомства. Все моторы снимаются с аэропланов и отправляются на зиму в Офицерскую воздухоплавательную школу для ремонта и подготовки к весенней практике 1911 года. Остовы аэропланов будут разобраны и уложены в ящики для хранения их в ангарах на гатчинском военном поле. Все работы по уборке аэропланов ведутся под наблюдением поручика Горшкова».

«Петербургская газета» за 8 сентября 1910 года: «Офицер воздухоплавательной школы поручик Горшков один из первых начал полёты в начале лета на Гатчинском аэродроме под руководством летуна Эдмонда. Освоил «Фармана». Целое лето продолжались удачные полёты. Один из них продолжался более часа».

«Петербургская газета» за 9 сентября 1910 года: «Одним из последних вывел «Фармана» смелый летун Гатчинского аэродрома Офицерской воздухоплавательной школы поручик Горшков. На аэродроме летали три аэроплана, когда летун поднялся в воздух. С первых шагов определилось умение летуна. Поднявшись на значительную высоту, Горшков, по примеру других, стал описывать круги. Ничто не предвещало плохого конца.

После десятиминутного полёта, когда аэроплан находился у аэросараев, летун почему-то приостановил ход и аппарат носом врезался в землю. Несколько военных бросились на помощь. У самолёта оказались поломанными шасси, колёса, вдребезги разбит пропеллер и порвана масса

---

[447] РГВИА. Ф. 352. Оп. 1910. Д. 150. Л. 55.

соединительных проволок. Сам летун как-то удачно отделался при падении, ударившись лицом о землю. Сам Горшков объяснил:

– Удачно держался я в воздухе, но у самого ангара почувствовал перебои в моторе. Для выяснения причины решил сделать спуск, выбрал место для посадки, но оно оказалось плохим. Колёса шасси врезались в рыхлую землю канавы и аппарат полуопрокинулся. Меня толчком удачно выбросило вперёд.

В 8 часов вечера Горшков решил ехать на автомобиле в воздухоплавательный парк. У ангара, куда вносили «Блерио» Кузьминского, автомобилю пришлось сделать крутой поворот. Одним колесом он попал в глубокую канаву. Сильным толчком офицер и водитель были выброшены из автомобиля. Горшков переломал ноги и получил сотрясение мозга. Его бережно подняли с земли и доставили в санчасть школы. Но доктор не мог оказать никакой помощи. Тогда начальник воздухоплавательной школы А. М. Кованько доставил его на собственном автомобиле в госпиталь. Оказалось, что у лётчика повреждена коленная чаша».

Насколько быстро стал на крыло Г. Г. Горшков, говорит такой факт. С 25 октября 1910 года приступил к обучению полётам на аэропланах офицеров Воздухоплавательной военной школы, а в сентябре этого же года был переведён в постоянный состав этой школы и произведён в штабс-капитаны.

С 30 июня по 15 августа 1911 года находился в командировке во Франции для обучения полётам на «Блерио». После возвращения продолжил службу в Офицерской воздухоплавательной школе и стал принимать участие в различного рода авиационных состязаниях.

Журнал «Автомобильная жизнь и воздухоплавание» в 23 номере за 1911 год информировал своих читателей: «Штабс-капитан воздухоплавательной школы Г. Г. Горшков принимал участие во всероссийском празднике воздухоплавания, сдал экзамен в Этампе на звание пилота на моноплане «Блерио». Теперь он состоит инструктором на «Блерио» в авиационном отделе школы в Гатчине».

А журнал «Воздухоплаватель» (1911, № 7) поведал о неудачном приземлении лётчика в период этих состязаний: «24 сентября Горшков, спускаясь на аэроплане «Фарман» в 5 часов 49 минут вечера, сломал шасси и руль высоты благодаря тому, что мотор продолжал работать, хотя тот и был выключен».

12 октября 1911 года Георгий Горшков на самолёте «Блерио» потерпел ещё одну аварию. На этот раз отделаться испугом и лёгкими ушибами не удалось. О происшествии поведал журнал «Воздухоплаватель». «12 октября инструктор на «Блерио» авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы штабс-капитан Горшков совершил в 9 часов утра полёт по направлению к Царскому Селу. Желая опуститься, он выбрал

подходящую для спуска площадку, в конце которой находился деревянный забор. Штабс-капитан Горшков рассчитывал, что аэроплан не докатится до забора при спуске, фактически же, так как спускаться пришлось по ветру, аэроплан сильно разогнался и налетел на забор. Горшков выпрыгнул из сиденья и получил повреждения левой руки и левой ноги. Пострадавшего авиатора поместили в лазарет лейб-гвардии 2-го Царскосельского стрелкового полка, а на другой день перевезли в Санкт-Петербург в Благовещенский военный госпиталь»[448].

В сентябре 1911 и августе 1912 года Г. Г. Горшков участвовал в манёврах Петербургского военного округа на «Фармане».

Когда в 1911 году в Офицерской воздухоплавательной школе был сформирован авиационный отдел, Г. Г. Горшков занял должность помощника, а после его реорганизации в Гатчинскую военную авиационную школу, работал помощником начальника школы. За это время освоил различные типы самолётов, в том числе и «Муромца». За успешное окончание курса военно-авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы 31 августа 1913 года удостоился звания военного лётчика.

К этому времени в школе сформировалась группа инструкторов по обучению полётам. В неё вошли штабс-капитаны Г. Г. Горшков, Л. А. Дацкевич, поручики А. В. Панкратьев, Н. Н. Данилевский, В. М. Бродович и Е. В. Руднев.

В период формирования команд для участия в боевой работе на «Муромцах» Георгий Георгиевич стал командиром корабля и произведён в капитаны. Одновременно ему было поручено обучение на «Муромцах» других лётчиков. С 14 декабря 1914 года в действующей армии.

О том, что Г. Г. Горшков был хорошим лётчиком и имел высокий авторитет в высших военных кругах, говорит следующий пример. Созданная в начале войны Ставка Верховного главнокомандующего должна была располагаться в Барановичах. Стал вопрос о её воздушной охране. Предполагалось создать специальный авиационный отряд с включением в него помимо малых самолётов и одного «Муромца», а командиром отряда назначить Г. Г. Горшкова. Эта идея отражена в документе под названием «Проект организации воздушной охраны Ставки Верховного главнокомандующего». Вот его содержание в несколько сокращённом виде.

«Задача воздушной охраны: своевременное обнаружение неприятельских дирижаблей и уничтожение их. Для чего, при условии расположения Ставки в Барановичах, наиболее действенными были бы следующие меры:

Установление непрерывного наблюдения с привязанных аэростатов по линии Брест-Литовск – Гродно – Ковно. В этих трёх пунктах имеются

---

[448] Воздухоплаватель. 1911. № 10. С. 713.

крепостные воздухоплавательные роты, каковым, тотчас после устройства Ставки в Барановичах, надлежало бы предписать организацию дежурства наблюдателей-офицеров, снабженных соответствующими биноклями…

Кроме этого, 3-й полевой авиационный отряд надлежало бы усилить одним изготовленным боевым аэропланом «Илья Муромец», вооружённого пулемётами…

Вся охрана должна находиться в ведении одного надёжного и опытного офицера-лётчика. Наиболее соответственным был бы инструктор авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы штабс-капитан Горшков.

В случае, если бы изложенные выше соображения получили одобрение, надлежало бы теперь же, заблаговременно произвести нижеследующее:

– предложить Главному военно-техническому управлению приобрести готовый аппарат «Илья Муромец» и одну палатку-ангар для хранения его;

– командировать штабс-капитана Горшкова для выбора места расположения авиационного отряда близ намеченных пунктов и для рекогносцировки линии охраны;

– испросить у августейшего главнокомандующего войсками гвардии и Петербургского военного округа командирования в авиационный отдел Офицерской военной школы лётчика 1-й авиационной роты штабс-капитана Пруссиса, ибо пока что он один лишь умеет управлять аэропланом «Илья Муромец»[449].

Замысел в отношении включения в охранный воздушный отряд «Муромца», а также о назначении командиром этого отряда Г. Г. Горшкова по неизвестным причинам не был претворён в жизнь. Судьбе было угодно сохранить этого талантливого офицера для Эскадры воздушных кораблей.

Таким образом, к концу второй декады декабря управление Эскадры воздушных кораблей было полностью укомплектовано руководящими кадрами. Позже все основные лица из управления отдавались приказами по ЭВК. В приказе № 3 от 3 января 1915 года зафиксировано вступление в должность самого М. В. Шидловского: «С сего числа вступил в исполнение своих обязанностей. Временно исполняющему должность начальника управления ЭВК военному инженеру полковнику Найдёнову обратиться к исполнению своих прямых обязанностей». Приказ от 4 января: «Командир отряда воздушного корабля «Киевский» Горшков назначается временно исполняющим обязанности старшего офицера управления ЭВК». Приказ от 8 января: «Рядовой из вольноопределяющихся отряда воздушного корабля «Илья Муромец» Четвёртый» Михаил Рыкачев назначается заведующим метеорологической станцией»[450].

---

449 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1622. Л. 88 – 90.

450 Там же. Ф. 13898. Оп. 1. Д. 1. Л. 3, 4, 12.

На управление ЭВК возлагалась задача выяснять боевые свойства «Муромцев» и их пригодность к боевой работе, заботиться о совершенствовании системы вооружения кораблей, готовить лётный состав и на этой основе комплектовать экипажи, обеспечивать в соответствии с указаниями Ставки потребности фронтов в тяжёлых кораблях. Таким образом, управление Эскадры воздушных кораблей должно было стать одновременно учреждением испытательно-учебным и боевым.

По вопросу подчинения управления ЭВК завязалась такая переписка, что стала походить на игру с перетягиванием каната. 14 декабря заведующий организацией авиационного дела в армиях Северо-Западного фронта барон А. В. Каульбарс получил указание осуществлять контроль над деятельностью Эскадры воздушных кораблей при проведении испытаний. «Вследствие желания военного министра в целях испытаний аэропланов типа «Илья Муромец» при групповом их расположении при непосредственном участии администрации строивших их завода, Главным управлением Генерального штаба было внесено представление на Военный совет о сформировании на время настоящей войны управления эскадры воздушных кораблей… Представление это ныне утверждено Военным советом.

Указанная эскадра будет производить испытания в Яблонне, каковой пункт был избран военным министром, и со стороны штаба Верховного главнокомандующего на это последовало согласие. Вследствие того, что результаты испытаний… аэроплана типа «Илья Муромец» имеют весьма важное значение для определения истиной пригодности аппаратов этой системы для боевых целей, и необходимости особо беспристрастного отношение к выводам из полученных практических результатов, я прошу Вас принять на себя труд общего контроля за деятельностью указанной выше эскадры.

Генерал от инфантерии Янушкевич.

Дежурный генерал генерал-лейтенант Кондзеровский»[451].

19 декабря П. К. Кондзеровский сообщил в Седлец барону А. В. Каульбарсу новое решение: ему поручен общий контроль над деятельностью управления ЭВК в Яблонне, а штаты этого управления направлены в его адрес специальной почтой.

М. В. Шидловский прибыл в Яблонну 21 декабря и доложил об этом в Ставку рапортом. На нём была наложена резолюция дежурному генералу: «Сообщите в Северо-Западный фронт, что он временно подчинён, до выяснения результатов опытов, начальнику укрепрайона, то есть является при подчинении генералу барону Каульбарсу». 22 декабря П. К. Кондзеровский сообщил уже непосредственно коменданту Новогеоргиевской крепости о том, что начальник штаба Верховного

---

451 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 224.

главнокомандующего приказал впредь до особого указания управление ЭВК передать под его начало.

Получил на сей счёт указание и штаб-офицер при заведующем организацией авиационного дела в армиях Северо-Западного фронта: «Доложите барону Каульбарсу, что общее наблюдение оставлено за ним, но что генерал Шидловский, как начальник управления ЭВК, до особого приказания передан под непосредственное начальство коменданта крепости Новогеоргиевск. Немченко. 22 декабря». В этот же день такое же указание получил и штаб-офицер при заведующем организацией авиационного дела Юго-Западного фронта: «Ровно. Полковнику Барсову. Доложите великому князю Александру Михайловичу, что генерал Шидловский, как начальник управления ЭВК, до особого приказания передан под непосредственное начало коменданту крепости Новогеоргиевск и сегодня выехал в Ровно».

23 декабря С. А. Немченко направил в Седлец штаб-офицеру для поручений при заведующем организацией авиационного дела в действующей армии следующее указание: «По приказанию начальника штаба Верховного главнокомандующего управление эскадры воздушных кораблей не подчиняется барону Каульбарсу».

На следующий день полковник С. А. Немченко получил следующий ответ: «В силу предписания начальника штаба, телеграммы дежурного генерала и вашей телеграммы, генерал Каульбарс ясно понимал, что ЭВК ему не подчиняется. Во избежание недоразумения генерал просит вас выяснить, относится ли ваш номер 4429».

Ответ от С. А. Немченко: «Предписание и телеграммы отменяются. Во избежание недоразумения доложите барону Каульбарсу, что Шидловский подчиняется исключительно коменданту Новогеоргиевска». Наконец, точку в качелях кому подчиняется управление ЭВК, поставил начальник штаба Верховного главнокомандующего: «Заведующему организацией авиационного дела в армиях Северо-Западного фронта барону Каульбарсу. Ввиду необходимости предоставить Шидловскому полную свободу деятельности, прошу считать предписание от 14 декабря 1914 года отменённым. Генерал от инфантерии Янушкевич»[452].

По вопросу создания управления ЭВК свою точку зрения имело командование Северо-Западного фронта, у которого негатив по отношению к «Муромцам» стал сродни почечной болезни. Её на имя генерал-квартирмейстера при штабе Верховного главнокомандующего выразил начальник штаба фронта генерал В. А. Орановский: «Главнокомандующий армиями Северо-Западного фронта полагает, что только после завершения благоприятных результатов этого испытания будет возможно приступить к вопросу о формировании управления эскадры воздушных кораблей»[453].

---

452 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 27, 30, 31, 33, 54 – 56.

453 Там же. Д. 612. Л. 224.

Однако это мнение было запоздалым. Машина конкретных дел по претворению в жизнь решения Военного совета о создании управления ЭВК заработала удивительно быстро. К середине третьей декады декабря управление Эскадры воздушных кораблей во главе с генералом М. В. Шидловским было сформировано, и после десятидневных уточнений по вопросу подчинённости ему была предоставлена полная свобода действий.

Некоторые детали о месте базирования управления Эскадры воздушных кораблей оставили нам М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев: «Для базирования эскадры было назначено местечко Яблонна близ Варшавы. Это было близко от фронта и защищено с севера Ново-Георгиевской крепостью, с запада – позициями на реке Бзуре и с юга – Варшавской оборонительной системой. Кроме того, в Яблонне находилась платформа, связанная с Варшавским железнодорожным узлом. Вблизи от платформы находилось обширное и ровное поле, годное под аэродром»[454].

Эти сведения, фактически один к одному, без ссылки на источник, перекочевали в книгу «Крылья Сикорского», что, несомненно, снижает научно-исследовательский уровень этой работы.

В вопросе деятельности управления ЭВК, его размещения, а также в вопросе сдачи кораблей заводом и их испытаний, командование Северо-Западного фронта также имело свою точку зрения. Так, 28 декабря в донесении в Ставку Н. В. Рузский писал: «Ныне председатель этой комиссии генерал Ельчанинов доносит, что представитель РБВЗ Сикорский желает сначала сдать аппараты в казну согласно технических условий контракта, а затем уже представить их испытания в боевом отношении, в противном же случае он снимает с завода материальную ответственность в случае порчи аппаратов»[455].

Конечно же, И. И. Сикорский, а в его лице и Правление РБВЗ, были неправы. Понятно, что и сам авиаконструктор и руководство завода стремились обезопасить себя от материальных затрат в связи с возможными авариями во время испытаний. Но дело ведь шло о надёжности самолётов и вытекающей отсюда безопасности экипажей в условиях боевой деятельности. Полный текст донесения Н. В. Рузского вынесен в **приложение (документ № 18)**.

31 декабря, в канун Нового года, генерал Н. В. Рузский направил начальнику штаба Верховного главнокомандующего ещё один документ, в котором поднял вопрос о предстоящих испытаниях «Муромцев». Он писал: «…как понимать их испытание: боевое, как было указано военным министром и о чём Вам было сообщено, или только техническое, согласно условий договора. Если испытание техническое, то непонятно почему

---

454 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 158.

455 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 104.

воздушные корабли присланы без испытания их на месте, согласно условий договора, а если боевое, то это испытание должно состоять испытанием разведывательно-боевых задач, что и может быть сделано без участия компетентной военной комиссии»[456]. Вынесен в **приложение (документ № 19)**.

Думается, здесь главнокомандующий армиями Северо-Западного фронта совершенно прав. Если завод взял на себя обязательство выполнить заказ военного ведомства, то технические испытания – это его прямая обязанность. Аппараты с завода должны поступать в распоряжение военного ведомства облётанными, и иметь те лётно-технические параметры, которые определены в контракте.

Судя по ответу, Н. Н. Янушкевич мнение главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта не поддержал: «Седлец генерал-адъютанту Рузскому. 31 декабря 1914 года. Управление эскадры воздушных кораблей имеет назначение школы и испытательный аэродром. Лётчиков из действующей армии брать не должны. Относительно приёмки аппаратов в казну – это дело Главного военно-технического управления. Пока управление ЭВК будет производить опыты с привезёнными аппаратами, дайте им свободу. Когда они заявят, что кончили, то назначьте комиссию для проверки результатов. Управление эскадры, как вам уже об этом сообщалось, непосредственно подчинено коменданту крепости Новогеоргиевск»[457].

В развитие решения Военного совета о создании управления Эскадры воздушных кораблей генерал М. В. Шидловский разработал Положение о нём. Утверждённое Верховным главнокомандующим и подписанное генералом Н. Н. Янушкевичем, оно поступило в канцелярию П. К. Кондзеровского 30 декабря. Вынесено в **приложение (документ № 20)**.

В конце декабря был решён ещё один важный вопрос – кому будет принадлежать право постановки боевых задач для экипажей ЭВК. Больших дискуссий эта проблема в различных структурах военных организаций не вызвала. Её сформулировал в Справке, направленной дежурному генералу, штаб-офицер для делопроизводства и поручений подполковник С. А. Немченко: «Боевая задача будет ставиться высшим армейским начальством, а способ выполнения всецело представлен Шидловскому»[458]. Это означало, что боевой работой Эскадры воздушных кораблей будет руководить Ставка. Полный текст справки вынесен в **приложение (документ № 21)**.

Таким образом, декабрь 1914 года стал тем месяцем, в течение которого были разработаны и приняты основополагающие решения по созданию управления Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец». Произошло это

---

456 Там же. Л. 109.

457 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 102.

458 Там же. Л. 68.

к концу пятого месяца после начала Первой мировой войны. Этот факт можно оценивать по-разному. Нам же представляется, что процесс создания управления ЭВК слишком затянулся.

Оценив возможности «Муромцев», военное ведомство заказало РБВЗ постройку десяти таких аэропланов ещё в мае 1914 года. А вот к разработке структурной организации их применения в действующей армии изволило приступить после того, как война стала фактом. И делалось это в спешке и непродуманно, со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями. Ведь уже в процессе начавшейся войны пришлось спешно разрабатывать штаты отрядов, подбирать личный состав для формирования экипажей и наземных служб, проектировать и создавать авиационные бомбы, решать вопросы вооружения тяжёлых самолётов.

А если бы концепция организационного устройства этих десяти тяжёлых самолётов в боевых условиях была выработана тут же, немедленно, то процесс создания управления ЭВК не затянулся бы на столь длительное время. Медленно, слишком медленно раскачивались те военные структуры, от которых зависело создание первого в мире авиационного объединения тяжёлых кораблей. Однако этому есть и оправдание – любое новое дело, тем более во время войны, вершится путём проб и ошибок.

Как бы там ни было, но управление будущей Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» было создано. Замысел М. В. Шидловского воплотился в жизнь. Однако управление – это ещё не эскадра. Предстояло стянуть в Яблонну экипажи и корабли, а главное – подготовить их к выполнению боевых заданий.

5. Приобщение «Муромцев» к потребностям войны

Перед Эскадрой воздушных кораблей «Илья Муромец» были поставлены следующие боевые задачи: разрушение путём бомбардирования различного рода военных объектов, железнодорожных сооружений, поражение обозов и резервов в тылу неприятельских армий; уничтожение бортовым оружием привязных аэростатов и самолётов в местах их базирования; производство разведок и фотографирование позиций и укреплений врага. Исходя из этих задач и началась с января 1915 года подготовка Эскадры к боевым действиям.

Формирование первых семи команд для «Муромцев», как уже отмечалось, было завершено в Гатчинской военной авиационной школе ещё летом. Основная должность – командир корабля – комплектовалась в основном за счёт постоянного состава школы. Ими, как об этом также упоминалось, стали штабс-капитаны Е. В. Руднев, А. В. Панкратьев, В. М. Бродович, Л. А. Дацкевич и капитан Г. Г. Горшков.

Из запаса на эту должность был призван поручик Г. В. Алехнович. И только один – поручик Б. Н. Фирсов пришёл на тяжёлый корабль с должности начальника 23-го корпусного авиационного отряда. Таким образом, кроме него все командиры кораблей были знакомы с «Муромцами» и имели на них определённую практику лётной работы. Остальные члены экипажей приходили в формируемые команды из различных частей – стрелковых дивизионов, артиллерийских академий и училищ, бригад и полков, воздухоплавательных рот и батальонов.

После отлёта на фронт первых двух «Муромцев» в Петрограде осталось пять команд. К середине декабря, вооружившись новыми самолётами, они были готовы убыть в действующую армию. По всей видимости, неудачные перелёты экипажей Е. В. Руднева и А. В. Панкратьева заставили соответствующие органы изменить способ доставки тяжёлых кораблей к месту дислокации. Было решено отправлять команды и самолёты в разобранном виде в Яблонну железнодорожным транспортом. Что, вполне естественно, оказалось более надёжным и безопасным.

Для более организованной их доставки был составлен специальный график: «Илья Муромец» «Киевский» и «Шестой» убывают 9 декабря, «Муромцы» Четвертый» и «Пятый» –10, и ещё один – 12 декабря.

Первый из отправленных в Яблонну «Муромцев» прибыл к месту назначения 17 декабря. Его осмотрел генерал А. В. Каульбарс[459]. Остальные команды с разобранными самолётами, запасными частями и имуществом прибыли несколько позже. 10 января 1915 года начальник Генерального штаба подписал приказ № 4 по части воздухоплавания: «При сём объявляю список офицеров, назначенных в команды аэропланов «Илья Муромец». Справка: телеграмма августейшего заведующего организацией авиационного дела в действующей армии его императорского высочества великого князя Александра Михайловича от 9 января сего года № 2408 и рапорта начальника военной авиационной школы от 28 ноября 1914 года»[460]. В списке перечислены все офицеры всех семи экипажей, сформированных летом 1914 года. При этом ни одного изменения не произошло. Список от 10 января полностью соответствует тому списку, который вынесен в **приложение (документ № 7)**.

М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев в своей книге приводят в пересказе содержание приказа генерала М. В. Шидловского, отражающего его требования в связи с перебазированием команд и самолётов из Петрограда в Яблонну. «Им был отдан приказ по Эскадре – всем командирам кораблей (3, 4, 5, 6 и 7-му – «Киевскому») немедленно отправить в Яблонну квартирьеров, палатки-ангары, сформировать и отправить туда роту аэродромного обслуживания. Туда же отправить грузовые автомобили и

---

459 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 614(1). Л. 10, 12.

460 Там же. Ф. 2000. Оп. 7. Д. 249. Л. 3 – 5.

запас горючего. По указанию квартирьеров установить палатки, приготовить всё для приёма кораблей в разобранном виде, также подготовить помещения для лётного и обслуживающего состава.

Командирам кораблей приказывалось разбирать корабли и по мере подачи эшелонов грузить их на платформы и отправлять в Яблонну. По их прибытии выгружать и сразу же перевозить в палатки, где начинать сборку, по заводу было отдано распоряжение организовать «бригаду помощи», в которую включить несколько человек сборщиков и регулировщиков под общим руководством заводского инженера Бондарева, и направить их в Яблонну[461].

Через несколько дней после прибытия, отведённых на устройство и сборку кораблей, экипажи приступили к тренировочным полётам. Производились они в строгом соответствии с требованиями технических условий, которые были выработаны при заключении контрактов на постройку десяти (от 12 мая 1914 года) и тридцати двух (от 2 октября 1914 года) аэропланов. Эти документы дежурному генералу 6 января 1915 года направил А. М. Романов, сопроводив их следующими своими замечаниями.

«Препровождаю при сём технические условия на постройку аэропланов типа «Илья Муромец», из которых Вы усмотрите, что при испытательных полётах для «Муромцев» установлена высота: 10 апреля – 800 метров, а 22 сентября – 1000 метров.

Так как опытом войны указано, что боевая высота даже для обыкновенных аэропланов, представляющих значительно меньшую цель, должна считаться 2000 – 2500 метров, то, конечно, «Муромцы» этим практическим боевым требованиям удовлетворить не в состоянии, будучи конструированы для высоты несравненно меньшей, и завод их строивший явится в этом случае стоящим на совершенно законной почве.

Необходимо добавить также, что ныне испытываемые «Муромцы» принадлежат к партии, заказанной по условию, утверждённому 10 апреля 1914 года. Генерал-адъютант Александр Михайлович»[462]. Технические условия на поставку аэропланов типа «Илья Муромец» вынесены в **приложение (документ № 22)**.

Общий замысел перевода «Муромцев» после испытаний в Яблонне в военное ведомство изложен в небольшом документе, направленном 7 января генералом В. А. Сухомлиновым в Ставку. Он писал: «По получении известия о готовности «Муромцев» к сдаче, начальником Главного военно-технического управления будет назначена комиссия для испытаний аппаратов согласно контрактных условий, установленных Военным советом по журналу от 31 декабря 1914 года. По приёму аппаратов в казну на них

---

461 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 168, 169.

462 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 205.

будут возлагаться боевые задания по усмотрению соответствующих начальников, в распоряжении коих будут состоять эти аппараты»[463].

Вместе с М. В. Шидловским в качестве технического советника от РБВЗ из Петрограда в Яблонну прибыл и И. И. Сикорский. Ему, как представителю завода, предстояло организовать испытания прибывших «Муромцев» в условиях, приближённых к боевым действиям. Сам Игорь Иванович в качестве командира корабля вместе с экипажами облетал практически все тяжёлые самолёты.

Вот несколько примеров. К испытательным полётам экипаж Г. В. Алехновича (А. М. Констенчик, А. Н. Журавченко) на «Муромце» Пятом» приступил сразу после прибытия в Яблонну и сборки аппарата 23 декабря. При этом с 31 декабря по 7 января летали ежедневно. После этого до 18 января на самолёте производилась установка кассет для бомбометания и площадок для вооружения. Затем по 23 января вновь пошли ежедневные полёты. Всего их было совершено 18. Судя по общему времени, затраченному на все эти полёты, а оно составило 7 часов 2 минуты, каждое нахождение аэроплана в воздухе не было продолжительным.

После этого к полётам с экипажем Г. В. Алехновича приступил авиаконструктор. Вместе они совершили три полёта 24, 25 и 26 января. По сути дела это была сдача и приёмка самолёта. И уже после этого Г. В. Алехнович в семи полётах проверил, но уже без И. И. Сикорского, работу вооружения.

С 27 декабря к контрольным полётам на «Муромце» Шестом» приступил экипаж поручика Б. Н. Фирсова (С. Н. Головин, В. А. Иванов). Десять раз с ними поднимался в воздух И. И. Сикорский. С 11 января по 11 февраля под управлением капитана Г. Г. Горшкова контрольные полёты производились на «Муромце» «Киевском». Понадобилось восемь полётов, чтобы сделать вывод о том, что этот корабль пригоден для боевых действий. «Илья Муромец» Третий» командира корабля В. М. Бродовича с 15 января по 14 февраля совершил 15 полётов.

А вот тренировочные полёты Г. Г. Горшкова на учебном «Киевском», совершённые в Яблонне до его первого боевого вылета: 18 декабря 1914 года; 11 – 15 января 1915 года; 1, 6 (три), 10, 11, 12 (два), 13 (2) февраля 1915 года[464].

За весь период испытательных полётов случилась одна поломка и одна авария. 12 февраля произошло смятие нижнего стального V-образного крепления у хвоста на «Муромце» «Киевском». Для выяснения причины М. В. Шидловский назначил комиссию под председательством инженера полковника В. Ф. Найдёнова. Кроме него в состав комиссии вошли И. И. Сикорский, а также командиры кораблей Б. Н. Фирсов и Г. Г. Горшков.

---

463 Там же. Л. 180.

464 РГВИА. Ф. 493. Оп. 3. Д. 54. Л. 37.

Комиссия установила причину и в этот же день неисправность корабля была устранена.

Кроме поломки произошла и авария. Это случилось 13 февраля 1915 года. Экипаж командира корабля Б. Н. Фирсова вследствие неправильного манёвра потерял в полёте скорость на вираже, упал с тридцати метров и разбился. Члены экипажа получили лёгкие телесные повреждения[465].

Однако, как свидетельствуют М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев, Б. Н. Фирсов оказался в госпитале, а после «выздоровления подал рапорт об откомандировании, так как лётные свойства корабля влекут аварии и катастрофы. Фирсов был откомандирован, а вместо него назначен командиром 4-го корабля поручик Шаров»[466].

Этот факт М. В. Шидловский отразил в рапорте на имя дежурного генерала: «За полтора месяца пребывания моего в Яблонне, собраны, приспособленные для боевой службы, прибывшие сюда в разобранном виде четыре «Муромца», и подготовлены команды. Вчера один «Муромец» во время учебного полёта потерпел аварию, бывшие на нём три офицера и два механика получили несерьёзные ушибы»[467].

С 24 января тренировочные полёты стали ежедневно отдаваться приказами по управлению ЭВК. В этот день, например, он гласил: «Завтра, на случай благоприятной погоды корабли 3-й, 5-й и 6-й кроме обычных занятий производят полёты, упражняясь во взлёте, посадке, бомбардировании и фотографировании».

Некоторые сведения о тренировочных полётах оставил в своей книге К. Н. Финне. «Вскоре после прибытия генерала Шидловского в местечко Яблонну, в начале января 1915 года, там начались полёты «Муромцев». 11 января «Илья Муромец» три» совершил под управлением Сикорского испытательный полёт, а 13 января на «Илье Муромце» «Киевском» под управлением военного лётчика капитана Горшкова был совершён полёт с 12 пассажирами. Этот аппарат достиг 2500 метров за 49 минут… Как «Илья Муромец» «Киевский», так и «Илья Муромец» три» представляли собой улучшенный военный тип того пассажирского «Муромца», на котором Сикорский совершил перелёт из Петрограда в Киев и обратно… Этот аэроплан был выстроен на Русско-Балтийском заводе в течение семи недель, считая с момента заготовки чертежей. При его постройке приняли в расчёт те указания, которые сделал с военно-авиационной точки зрения его будущий командир капитан Г. Г. Горшков»[468].

---

465 Там же. Ф.13898. Оп. 1. Д. 1. Л.82.

466 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 179.

467 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 616. Л. 221.

468 *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. С. 66 – 68.

О том, как отрабатывались некоторые элементы полётов, рассказали М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев, причём сделали они это, взяв за основу культивировавшиеся в то время недостатки «Муромцев», а также бытовавшие сомнения лётчиков в отношении тех или иных элементов пилотирования больших кораблей. Хотя многие из этих недостатков и сомнений были устранены и опровергнуты практикой полётов самого конструктора, такие мнения в этот период ещё продолжали иметь место.

«Одним из самых острых вопросов, который неоднократно дебатировался среди лётного состава, был вопрос пилотирования «Муромца» в случае остановки моторов и можно ли планировать при остановке всех моторов. В этом отношении интересные показательные полёты провёл командир 3-го корабля штабс-капитан Бродович. Он выключил в полёте последовательно один, два, три и, наконец, все четыре мотора, переходя на кратковременное планирование. Таким образом, он показал, что «Муромец» является хорошим планером и может без снижения высоты лететь при выключенном одном и даже двух моторах…

Обычно во время аэродромных полётов весь состав Эскадры собирался на аэродроме во главе с начальником Эскадры и Сикорским и тут же проводился летучий разбор. В один из таких дней Бродович показал спуск корабля при всех выключенных моторах».

А вот как постепенно лётчики постигали такой сложный элемент, как посадка на тяжёлом корабле. «Большую дискуссию вызвал вопрос о посадке. Практиковался один способ – посадка с большой скоростью и с поднятым хвостом… В момент пролёта кромки аэродрома выключались моторы и корабль проваливался до упора колёсами. Получался удар, вследствие которого корабль подпрыгивал и снова ударялся колёсами и опять подпрыгивал (давал «козла»), пока не становился на колёса… Вскоре Алехнович при тренировочном полёте подвёл корабль немного выше обычного и при первом же ударе колёсами снёс шасси, и корабль сел на «брюхо»…

Некоторые командиры возражали против такой посадки и доказывали, что нужно подводить корабль к земле на наименьшей скорости, что позволяет производить посадку на три точки без всяких «плюхов» и «козлов». При такой посадке командир имеет в резерве регулировку газом, позволяющую исправить возможную ошибку в расчёте. Такую посадку показал командир 2-го корабля поручик Панкратьев. При виде этой посадки начальник Эскадры был очень доволен и похвалил его, сказав: «Вот это инструкторская посадка!»

Одним из недостатков конструкции «Муромца» в то время считалась недостаточная прочность всего корабля и особенно шасси. Чтобы у лётного состава, особенно того, который пришёл в Эскадру с «малой» авиации, поменьше в этом плане болела голова, Г. Г. Горшков, как старший офицер

Эскадры, пошёл на следующий эксперимент. «Командир корабля «Киевский» штабс-капитан Горшков для того, чтобы опровергнуть версию о недостаточной прочности корабля, посадил всю свою команду на стоящий на земле корабль, распределив людей равномерно на нижней и верхней плоскостях. Всего было 24 человека, если считать в среднем вес каждого человека 80 кг – получается общая нагрузка, добавленная к собственному весу корабля, – 1920 кг. Эту нагрузку выдержало шасси, лонжероны крыльев и фюзеляжа»[469].

На основе приведённых фактов можно сделать несколько выводов.

1. Испытательные полёты начались в третьей декаде декабря. Это говорит о том, что уже к этому времени сосредоточение «Муромцев» в Яблонне в основном завершилось.

2. На все испытательные полёты затрачено около двух месяцев. Как видим, подход к этому делу был обстоятельным.

3. Во время испытаний закреплялись не только навыки взлётов, пилотирования и посадок, но и отрабатывались элементы чисто боевого применения.

Приобщение «Муромцев» к потребностям войны требовало специальной работы по их оснащению теми видами оружия, которые превращали их в боевой корабль со средствами нападения и защиты. Иными словами из обычного летательного аппарата самолёт надо было превратить в бомбардировщик и вооружить огнестрельными средствами.

И. И. Сикорский отмечал: «… в это время имелось лишь очень небольшое число готовых кораблей, причем это были машины, построенные для мирного времени с большими удобными каютами, но летавшие сравнительно невысоко. Поэтому первые месяцы войны «Муромцы» не участвовали в боях, но зато спешно производилось обучение полетам будущих командиров, а также работы по созданию воздушного корабля нового типа, специально приспособленного для полетов в военных условиях.

Новый тип «Ильи Муромца» был построен необыкновенно скоро. В начале октября 1914 года было получено разрешение на постройку аппарата и были начаты рабочие чертежи. Когда главные чертежи были выполнены, началась постройка аппарата. Новый воздушный корабль был закончен на заводе, затем разобран, перевезен на аэродром, собран, отрегулирован, были поставлены и испробованы двигатели, и, наконец, корабль поднялся на воздух. Это было в конце ноября 1914 года, т. е. через 7 недель после начала заготовки чертежей. Новый воздушный корабль дал значительно лучшие результаты. Он летал быстрее и мог подниматься на 3½ версты высоты, что было вполне достаточно по военным условиям того времени»[470].

---

469 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 176 – 178.

470 *Сикорский И. И.* Воздушный путь. С. 173.

Переоборудование «Муромцев» в бомбардировщик продолжалось и в Яблонне. При этом следует заметить, что эта важная работа осуществлялась как специалистами и учёными, так и теми, кто имел непосредственное отношение к «Муромцам» – самим авиаконструктором и наиболее пытливыми умами личного состава Эскадры. Совершенствование бомбардировочного и стрелкового вооружения «Муромцев» продолжалось всю войну.

Накануне Первой мировой войны авиационные специалисты России считали, что самолёты, как боевое средство, будут использоваться, главным образом, для ведения разведки. Подобное мнение бытовало во всех авиационных державах мира. Эта точка зрения вытекала из предположения, что установка на аппарате вооружения в значительной мере утяжелит его и основательно уменьшит глубину проникновения в воздушное пространство противника. Эти рассуждения и выводы порождались наличием малых аппаратов и их неспособностью поднимать значительный груз.

Проблему грузоподъёмности в одночасье своими тяжёлыми аппаратами решил И. И. Сикорский. Это позволило расширить круг задач, к выполнению которых можно было привлечь самолёты. Во-первых, с помощью тяжёлых аппаратов появилась возможность значительно увеличить дальность полёта, а следовательно, углубить проникновение на территорию врага. На этой основе сам разведывательный полёт стал квалифицироваться как стратегический. Во-вторых, появилась возможность, оснастив самолёт пушечным и пулемётным оружием, применять его для действий огнём по наземным целям. И, в-третьих, повышенная грузоподъёмность тяжёлого самолёта позволила брать на борт бомбы и устанавливать необходимое для бомбардирования оборудование.

Главным оружием «Муромца»-бомбардировщика стали бомбы. Их созданием и производством занималось Главное артиллерийское управление. Это дело было налажено неплохо и особой нужды что-либо добавить или убавить в производстве бомб не было. А вот над проблемой размещения их на самолёте и бросания с него думать приходилось. Наиболее чёткое и доходчивое описание этого процесса мы находим в воспоминаниях М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева. Это и понятно: Михаил Николаевич, как старший механик Эскадры (по нынешним меркам – инженер), к этому делу был близок как никто иной.

«На самолёте «Илья Муромец» бомбы подвешивались в специальных кассетах, вмещающих по 5 бомб весом от 10 фунтов до трёх пудов. К правому борту были закреплены лёгкие рельсы, по которым можно было передвигать кассеты. В полу находился люк, закрытый застеклённой крышкой. Над люком помещался курок, при помощи которого открывались замки на кассетах с подвешенными бомбами. Когда кассету продвигали вперёд и бомбы оказывались точно над люком, откидывался замок и бомба летела к цели.

Чтобы не сбросить бомбу при закрытом люке, был сделан предохранитель, не позволяющий продвигать кассету. Двигая кассету, можно было сбрасывать по одной или несколько бомб. Когда брали больше пяти бомб, то ставили две кассеты одну за другой. Осколочные бомбы со штырями не помещались в кассетах, и их клали на пол и сбрасывали через дверь. Бомбы весом более двух пудов подвешивались под фюзеляжем»[471].

Конечно же, в деле превращения «Муромца» в бомбардировщик одной из главных проблем стало изобретение специального прибора, обеспечивающего прицельное бомбометание. В этой сфере ещё в 1913 году начал успешно работать талантливый изобретатель штабс-капитан В. И. Толмачёв. О его успешной деятельности на этом поприще в восторженных тонах писал журнал «Воздухоплаватель» в своём пятом номере за 1913 год.

«5 апреля в обществе ревнителей военных знаний состоялся интересный доклад штабс-капитана В. И. Толмачёва, инструктора прицельно-метательного прибора, открывающего новую эру в области воздухоплавательного дела. В настоящее время техникой воздухоплавания достигнуты все элементы для создания воздушного разрушителя. До последнего времени затруднения в этой области обусловливались неумением военных лётчиков точно попадать в цель. Прибор капитана Толмачёва заполняет этот пробел. Опыты метания бомб при помощи этого прибора были произведены в северной школе авиации. Результаты опытов обнаружили исключительно высокий процент попадания снарядов в цель, изображающей собой палубу военного судна.

В сухопутной войне Толмачёв видит большое значение «воздушных миноносцев» в период мобилизации для действий по разрушению мостов, депо и баз питания армий, наступающих на Россию. Вместе с тем большим аэропланам предоставляется значительная работа в смысле разрушения крепостных хранилищ и действия в глубине неприятельского тыла. Доклад собрал многочисленную военную аудиторию и вызвал интересные прения, касавшиеся технических деталей изобретения. Председательствующий на собрании генерал от кавалерии барон Каульбарс от лица всех присутствующих благодарил В. И. Толмачёва за интересное сообщение»[472].

Прицельные приборы В. И. Толмачёва в ЭВК поступали, но, как свидетельствуют М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев, прилагаемые к ним таблицы углов прицеливания, содержали много ошибок, и, в связи с этим, в практическом бомбометании применялись редко. Они же рассказали на страницах своей книги о прицеле системы И. И. Сикорского. И хотя он был основан на методе пристрелки, артиллерийские офицеры Эскадры отдавали ему предпочтение.

---

471 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 160, 161.

472 Воздухоплаватель. 1913. № 5. С. 381.

«Прицельный прибор для бомбометания системы Сикорского определял момент сбрасывания бомбы с учётом скорости самолёта. Угол прицеливания Сикорский предлагал определять опытным путём, его величина определялась высотой, скоростью и курсом полёта. Два года экипажи «Муромцев» применяли этот метод и достигли хороших результатов, особенно отличились «Илья Муромец» «Киевский», – командир штабс-капитан Башко, 2-й корабль – командир штабс-капитан Панкратьев, 3-й корабль – командир штабс-капитан Озерский и 10-й – командир поручик Констенчик.

Конструкция прицела была довольно простая: на колонке, установленной на борту бомбового люка, была подвешена рамка с делениями и двумя стрелками. В верхней части стойки был сделан визир-кольцо с перекрестием нитей. Все наблюдения проводились через этот визир и соответствующее деление в рамке. Недостатком этого способа было непременное условие точно соблюдать тот режим полёта, при котором была произведена пристрелка…

В процессе работ по повышению меткости бомбометания были предложены прицелы других систем: штабс-капитанов Иванова, Наумова и Журавченко. После проверки эффективности каждого из них остановились на проекте Иванова – Наумова. С помощью этого прицела можно было производить бомбометание и с боковым ветром»[473].

Конечно же, использование прибора В. А. Иванова значительно повысило качество бомбометания. Этот факт отразило донесение от 16 июня 1916 года. «Благодаря этим приборам теперь при боевой работе кораблей представилась полная возможность точно производить бомбометание по намеченным целям, подходя к последним с любой стороны, не считаясь с направлением ветра, и этим затруднять стрельбу по кораблям зенитных орудий противника»[474].

Изначальная работа личного состава Эскадры в сфере создания оборудования для производства бомбометания и разработки его теоретических основ, не прекращающаяся практически всю войну, заложила основы всего бомбардировочного дела отечественной авиации. Создавалось и совершенствовалось в процессе войны и оборудование, позволяющее обеспечивать безопасную транспортировку бомб и дистанционное сбрасывание их. Речь идёт о бомбодержателях и механических сбрасывателях. Благодаря этому стало возможным применять бомбы крупного калибра, вплоть до 25 пудов. С помощью изобретённого А. Н. Журавченко ветрочёта определялись основные данные для бомбометания. В 1916 году был сконструирован электрический сбрасыватель бомб (ЭСБР).

---

473 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 161, 162.

474 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 11. Д. 625. Л. 104.

Большое внимание уделялось проблеме вооружения самолёта стрелковым оружием. Его главная цель – защитить корабль от неприятельской авиации. В газете «Сталинский сокол» за 28 марта 1951 года была помещена статья полковника Б. Л. Симакова «Русские лётчики-истребители в первой мировой войне». В ней приведён любопытный факт. «В русской авиации впервые, ещё до войны, был проделан опыт установки пулемётов на самолёт. Но авиация вступила в войну, не имея вооружения на самолётах. Лётчики, вылетавшие на разведку, вооружались пистолетами и автоматическими винтовками и, встретив в воздухе немецкие самолёты, смело атаковали их. Известно немало случаев, когда русские лётчики отважно вступали в бой с немецкими самолётами, вооружёнными пулемётами и огнём из пистолетов и винтовок обращали врага в бегство, а то и сбивали его».

Брали с собой в полёт пистолеты и винтовки и экипажи «Муромцев». Кроме этого, на кораблях размещали от одного до семи ружей-пулемётов и пулемётов разных систем – «Мадсен», «Максим», «Льюис», «Виккерс». Это оружие устанавливалось на специальных шкворневых и турельных установках. На «Муромцах» серии «Е» устанавливалось по пять пулемётов. Вместе с боекомплектом это составляло более 300 кг.

Предпринимались попытки усиления огневой мощи кораблей за счёт установки пушек большого калибра Гочкиса, Гельвига и Орановского. От всех этих огневых средств, как писали М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев, ввиду их большого веса и малой скорострельности, пришлось отказаться.

Некоторые сведения по вопросу вооружения «Муромцев» отражены в документе Главного военно-технического управления, вынесенного в **приложение (документ № 23)**.

Сведения об участии офицеров ЭВК в превращении «Муромцев» в боевой самолёт приводятся в книге «Воздушный флот страны Советов».

«Лётчики эскадры, работая в тесном содружестве с конструкторами и инженерами Русско-Балтийского завода, явились авторами ряда ценнейших изобретений и предложений, улучшавших лётно-тактические данные «Ильи Муромца». Лётчики и артиллерийские офицеры эскадры, основываясь на своём боевом опыте, разработали систему вооружения самолёта, выработали принципы прицельного бомбометания, создали оригинальные приборы и прицелы, дававшие возможность более точно поражать бомбами различные цели.

Так, например, один из офицеров эскадры Александр Николаевич Журавченко (ныне заслуженный деятель науки и техники) изобрёл прибор (ветрочёт) для производства в полёте аэронавигационных расчётов и получения данных для прицельного сбрасывания бомб. Кроме того,

А. Н. Журавченко написал труд «Артиллерийские вопросы авиации» (изд. 1917 г.), в котором излагались основы прицельного бомбометания»[475].

Участие лётного состава ЭВК к приобщению «Муромцев» к боевым делам продолжалось всю войну.

В период становления ЭВК проявилось негативное отношение первого лица в российской авиации А. М. Романова к тяжёлым самолётам. Многие офицеры Эскадры воздушных кораблей осуждали Александра Михайловича за неуважительное отношение к «Муромцам», самой Эскадре, её лётчикам и лично к М. В. Шидловскому. По крайней мере, никто из оставивших свои воспоминания, не сказал об этом человеке ни одного доброго слова. Вот несколько таких высказываний.

С. Н. Никольской, говоря о великом князе Александре Михайловиче, отмечал, что он «всегда был врагом «Муромцев», что он М. В. Шидловскому «порядком напакостил, присылая лётчиков, выгнанных из отрядов. Ведь, грешным делом, Эскадра наша была такая богадельня! Из 58 свободных офицеров я не мог найти себе на 14-й корабль второго артиллериста, и должность у меня так и осталась вакантной»[476].

Ему вторили М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев: «Он был очень недоволен, что Эскадра организована без его участия и была подчинена не ему, а дежурному генералу Ставки Верховного главнокомандующего. Получая от Руднева донесения о непригодности «Муромцев» для боевой работы, он настойчиво требовал ликвидации Эскадры, отнимавшей у лёгкой авиации лучших лётчиков и многочисленный технический персонал. Наконец он добился, что в Ставке принципиально был решён вопрос о ликвидации «Муромцев» и аннулировании заказов на постройку таковых»[477].

Высказался по этому вопросу и К. Н. Финне: «Управление авиации, составившее по неудачам с первыми шагами «Муромца» на военном поприще и по донесениям командира воздушного корабля представление об этих самолётах (тип «А» и «Б») как о непригодных для боевой работы, очевидно, плохо верило в дальнейший успех «Муромцев» и не скрывало своего отрицательного отношения к стоящему во главе их генералу Шидловскому…

Недоверие к «Муромцам», а также явно отрицательное отношение штаба полевого генерал-инспектора авиации к начальнику Эскадры воздушных кораблей генералу Шидловскому, впоследствии принявшее ещё более острый характер, привело к обособлению тяжёлой авиации и, конечно, не могло не повлиять на нормальное развитие русского воздушного

---

475 *Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 113.

476 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 30.

477 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 181.

корабля «Илья Муромец» и широкое применение самолётов этого типа для боевой работы»[478].

Ещё один факт, характеризующий отношение А. М. Романова к Эскадре воздушных кораблей, отражён в упомянутой книге М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева. 21 января 1915 года он приехал в Эскадру. Встретил высокое начальство М. В. Шидловский. Осмотрев корабли, гость попросил начальника собрать лётный состав для знакомства и беседы. Его просьба была исполнена, однако сам М. В. Шидловский на встрече не присутствовал. Речь, которую произнёс А. М. Романов перед лётным составом Эскадры, хорошо запомнил М. Н. Никольской.

«Я не верю в эту авантюру с «Муромцами». Мне вас жалко. Вы молодые люди, лучшие лётчики нашей авиации и вы лишены возможности отличиться, получить чины и ордена. Война не бывает каждый лень, и вы просидите в тылу без всякой пользы. Я предлагаю вам переходить ко мне в лёгкую авиацию. Я вам гарантирую назначение командирами отрядов, где вы сможете проявить все свои таланты. Для этого сегодня вечером подавайте мне докладные записки с просьбой о переводе в лёгкую авиацию. До утра останется здесь мой адъютант, можете ему передавать докладные записки».

Факт настолько невероятный, что даже вызывает сомнение – а так ли было? Ведь такие действия А. М. Романова сродни государственному преступлению. Это же развал созданного решением Военного совета и одобренного всеми высшими военными и государственными органами страны первого в российской армии соединения тяжёлой авиации. Не верить Михаилу Николаевичу нет никаких оснований, тем более после таких его слов: «Я настолько был возмущён этой речью, что помню её почти дословно и, по всей вероятности, никогда не забуду. К чести нашего лётного состава нужно сказать, что он блестяще выдержал искушение. Несмотря на панические слухи о качестве кораблей, сманивание со стороны такой крупной фигуры, как великий князь, никто даже не дрогнул»[479].

Вполне естественно, что, основываясь на таких фактах и мнениях, негативная оценка отношения А. М. Романова к Эскадре воздушных кораблей не могла не закрепиться в исследованиях по истории отечественной авиации. Б. А. Симаков и И. Ф. Шипилов отмечали:

«Очевидные преимущества нового боевого самолёта, настоящего воздушного корабля, заставили военное ведомство незадолго до начала первой мировой войны заказать Русско-Балтийскому заводу постройку 10 воздушных кораблей «Илья Муромец». Однако рутинёры, стоявшие во главе русского Воздушного Флота, делали всё для того, чтобы сорвать вооружение русской армии этими замечательными самолётами. Так,

---

478 *Финне К. Н.* Русские воздушные корабли И. И. Сикорского. С. 68, 69.

479 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 182.

например, великий князь Александр Михайлович, являвшийся «шефом» авиации, прикидываясь «рачительным хозяином», требовал прекратить выпуск самолётов «Илья Муромец», а деньги, отпущенные на их постройку, употребить на закупку самолётов за границей. Сиятельного невежду нисколько не смущало то обстоятельство, что ни одному из зарубежных самолётов не были посильны те боевые задачи, которые мог выполнить «Илья Муромец»; вкупе с некоторыми царскими генералами он утверждал, что тяжёлые бомбардировщики не найдут применения на войне»[480].

Посягал А. М. Романов и на некоторых лётчиков из ЭВК. Ещё до начала боевой работы Александру Михайловичу вздумалось переместить командира корабля штабс-капитана С. М. Бродовича из Эскадры на другую должность. В конце января в Ставку ушла его телеграмма: «Комендант Ковно телеграфировал о несоответствии начальника Ковенского крепостного авиационного отряда и просит срочно назначить нового. Не имея свободных командиров, прошу Вашего распоряжения о временном назначении начальником отряда капитана Бродовича».

Вероятно, проконсультировавшись с М. В. Шидловским и прислушавшись к его мнению, генерал Н. Н. Янушкевич отправил в Ровно следующее возражение: «Муромцы» 3-й, 5-й и «Киевский» в настоящее время наиболее подготовлены к ежедневным тренировкам, причём кроме командиров, также далеко не вполне подготовленных, никто ими управлять не может. Отвлечение в настоящее наиболее горячее время командира вынуждает весь воздушный корабль на бездействие, а потому крайне желательно штабс-капитана Бродовича не брать. Кроме того, такая командировка вызовет некоторое осложнение и даст основание впоследствии ссылаться на несвоевременную готовность «Муромцев» и невозможность выполнения взятых на себя обязательств. Усердно прошу заменить другим лицом»[481].

Все приведённые факты и оценки, характеризующие отношение А. М. Романова к «Муромцам» и личному составу ЭВК, объективны и справедливы. Его негативное отношение к тяжёлой авиации продолжалось весь период войны. И вызвано оно было, как представляется, тем, что боевая работа Эскадры была в ведении Ставки и Верховного главнокомандующего. Ещё бы: новый род авиации, каким стала Эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец» и не в его ведении! В какой-то степени подобного рода негатив проявился и в годы Великой Отечественной войны – отношения командующего ВВС Главного маршала авиации А. А. Новикова и командующего Авиацией дальнего действия Главного маршала авиации А. Е. Голованова, подчиненного Ставке и лично И. В. Сталину, назвать тёплыми нельзя.

---

480 *Симаков Б. А., Шипилов И. Ф.* Воздушный флот страны Советов. С. 96.

481 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 616. Л. 274.

Однако следует сказать и о другом. Факты негативного отношения А. И. Романова к «Муромцам», Эскадре воздушных кораблей и её личному составу, подмеченные современниками князя и отражённые историками, не должны перечёркивать всю его деятельность в сфере отечественной авиации. А сделал он, несомненно, много. Некоторые примеры в дальнейшем мы будем приводить. Здесь же уместно познакомить читателя с конкретным фактом, так сказать объективного отношения А. М. Романова к самолётам «Илья Муромец».

В период начавшихся в Яблонне тренировочных полётов имел место, если можно так выразиться, случай посягательства не только на лётчиков ЭВК, но и на сами корабли. В первых числах наступившего Нового года ЭВК могла потерять сразу двух «Муромцев». 3 января Н. Н. Янушкевич запросил мнение великого князя Александра Михайловича по вопросу командирования для несения сторожевой службы вблизи Батуми двух «Муромцев», находящихся в Брест-Литовске и в Львове. Через два дня начальник штаба Верховного главнокомандующего получил обстоятельный ответ. А. М. Романов убедительно объяснил, что делать этого не стоит **(приложение, документ № 24)**.

Конечно же, корысть А. М. Романова в этом документе просматривается невооружённым взглядом. Штабс-капитан Е. В. Руднев ему давно приглянулся, желание перетащить его из Эскадры под свою опеку очевидно – лётчику даже уготовлена новая должность. Да и «Муромец» Первый» командующему фронтом генералу Н. И. Иванову вдруг стал необходим для действий в районе Перемышля. Но с другой стороны, доводы Александра Михайловича о том, что посылать «Муромцев» для несения сторожевой службы в горном районе неразумно, вполне убедительны и свидетельствуют об его объективности в этом вопросе.

В связи с тем, что для несения сторожевой службы предполагалось отправить «Муромцев» Первого» и «Второго», следует вернуться к продолжению освещения прерванного рассказа об их перелёте на фронт.

6 января 1915 года в Ровно, на имя начальника канцелярии управления заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии полковника А. Ф. Барсова ушла телеграмма следующего содержания: «Штаб Верховного главнокомандующего срочно вызвал Руднева из Львова в Ставку. Доложите великому князю просьбу подтвердить приказание ему, так как, где он вам лучше известно». В этот же день Е. В. Руднев получил приказание от дежурного генерала: «Львов. Начальнику отряда «Илья Муромец» Первый» капитану Рудневу. Немедленно выезжайте в Ставку Верховного главнокомандующего. Кондзеровский».[482]

Был ли Е. В. Руднев в Ставке и зачем он туда вызывался, установить по архивным документам не удалось.

---

[482] РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613 (2). Л. 162, 164.

Некоторые сведения о его поведении в эти дни оставили М. Н. Никольской и В. Д. Солнцев. Они писали:

«Командир воздушного первого корабля штабс-капитан Руднев вёл себя вызывающе, не признавая подчинения начальнику Эскадры. Начальник эскадры приказал отправить Рудневу предписание: «Немедленно донести, почему до сих пор не начата боевая работа, которая от вас ожидалась. Дальше предписывалось немедленно начать боевые полёты по заданиям штаба осаждающих войск… Вскоре был получен ответ. Руднев писал: «Воздушные корабли типа «Илья Муромец» для боевой работы не пригодны. Они не обладают необходимой скоростью, грузоподъёмностью и высотой. Ввиду совершенной непригодности корабля к боевой работе прошу откомандировать меня в лёгкую авиацию. Оставляя вместо себя помощника поручика Ильинского, – убываю»…

Приказом по армии штабс-капитан Руднев был отстранён от командования кораблём и откомандирован в тыл без права занимать командные должности на фронте…

Получив ответ Руднева, начальник Эскадры послал срочное донесение в Ставку Верховного главнокомандующего о поведении Руднева и самовольном оставлении корабля и сейчас же послал телеграмму поручику Ильинскому – срочно разобрать корабль и со всем имуществом и личным составом перевезти в Яблонну.

По особому ходатайству начальника Эскадры перед командующим флотом военно-морской лётчик лейтенант Лавров Г. И… был командирован в Эскадру воздушных кораблей и по прибытии назначен командиром корабля «Муромец» Первый». Личный состав и имущество корабля были переданы лейтенанту Лаврову, а корабль был собран и испытан на аэродроме.

В испытательном полёте участвовали Сикорский, лейтенант Лавров, поручик Алехнович и механик Шидловский. Перед полётом на корабль было погружено 80 пудов, в том числе бензина и масла на 3 часа полёта, пишущий высотомер, два пулемёта и приборы. Эта нагрузка была запротоколирована. За 1 час 10 минут полёта корабль набрал высоту 2000 метров, и никаких ненормальностей в полёте не наблюдалось»[483].

Не всё в этих свидетельствах М. Н. Никольского и В. Д. Солнцева верно. К разговору о Е. В. Рудневе и об испытании «Муромца» Первого» мы ещё вернёмся. А сейчас разберёмся с «Муромцем» Вторым» под командованием А. В. Панкратьева. К моменту сформирования управления ЭВК и сосредоточения команд и «Муромцев» в Яблонне, его самолёт, в ожидании мотора с завода, находился в Брест-Литовске. Именно здесь команду застала весть о сформировании Эскадры воздушных кораблей. С. Н. Никольской вспоминал:

---

[483] Бомбардировщики «Илья Муромец в бою. С. 170 – 173.

«Получили мы следующую телеграмму: «Сформирована Эскадра воздушных кораблей, собирается в Яблонне под Варшавой. 2-му «Муромцу» присоединиться к эскадре» [484]. Однако присоединиться к Эскадре мешало отсутствие мотора. Когда же он из Петрограда прибыл и был поставлен на самолёт, оказалось, что к работе мотор не пригоден. Доложили М. В. Шидловскому. Начальник ЭВК приказал добираться железной дорогой. 16 января командир отряда запросил мнение В. Ф. Найдёнова: «Получил приказание Шидловского снять мотор и отправиться железной дорогой. Что делать? Желательно попробовать перелететь». 20 января в Брест-Литовск пришёл ответ: «На днях выезжаю в Яблонну, постараюсь уладить дело, пока исполняйте предписание»[485]. Судя по всему, уладить дело с мотором не удалось и отряд, разобрав «Муромца», убыл в Яблонну железной дорогой.

К месту назначения прибыли 30 января. Это зафиксировано в приказе по Эскадре № 33 от 2 февраля: «Прибывший из командировки корабль «Илья Муромец» Второй» в составе: командира корабля штабс-капитана Панкратьева, его помощника гвардии штабс-капитана Никольского, младшего офицера штабс-капитана Колянковского, прапорщика Сперанского и 42-х нижних чинов, полагать на лицо с 30 января сего года. Справка: рапорт командира корабля 2-го от 30 января сего года»[486].

Но вот, что интересно: экипаж А. В. Панкратьева ещё находился в Брест-Литовске, а приказ начальника управления о его вхождении в состав ЭВК был уже подписан. Он отражает пофамильный состав отряда и должности, занимаемые каждым членом этого достаточно многочисленного коллектива. Да, это была махина! Чтобы читатель имел представление о количественном составе отряда, выносим приказ М. В. Шидловского в **приложение (документ № 25)**.

Небезынтересен и другой факт. Помощник А. В. Панкратьева С. Н. Никольской писал, что после долгих мытарств в связи с перелётом у него возникло желание покинуть «Муромца»: «Январь. Звонников уехал в полк. Я было тоже хотел податься туда же. Поговорил с Панкратом, как лучше. С другой стороны, мы оба уже многое знаем по тяжёлой авиации. Стоит ли бросать дело? Решили ради дела оставаться и работать вместе»[487]. Из содержания цитаты совершенно очевидно, что желание уехать в прежнюю часть возникло у С. Н. Никольского. Также очевидно, что после разговора с командиром корабля он решил остаться. А вот его брат М. Н. Никольской в совместной книге с В. Д. Солнцевым подали этот факт таким образом, что уйти из тяжелой авиации хотел весь экипаж во главе с командиром.

---

484 Там же. С. 31, 32.

485 РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 616. Л.53.

486 Там же. Ф. 13898. Оп. 1. Д. 1. Л. 33.

487 Бомбардировщики «Илья Муромец» в бою. С. 33.

Они писали: «Панкратьеву не хотелось присоединяться к Эскадре, он надеялся на возможность самостоятельного существования. Рассудив здраво, Панкратьев считал, что можно было бы перейти в лёгкую авиацию, но это не сулит тех перспектив, какие могут открыться перед «Муромцами». И далее: «Предварительно нужно сказать, что как командир, так и остальные члены экипажа по каким-то совершенно непонятным причинам не желали присоединяться к Эскадре, всё время оттягивая этот момент. Они надеялись, что им пришлют моторы, и они будут самостоятельно действовать против неприятеля»[488].

Думаю, что ближе к истине всё же Сергей Никольской, ибо данный факт описан им не в изложении третьего лица, а от себя лично.

Всё, что здесь описано о завершающем этапе перебазирования экипажа и самолёта «Илья Муромец» Второй» из Брест-Литовска в Яблонну, изложено на основании архивных документов и воспоминаний. В то время, когда находящаяся в издательстве рукопись еще не превратилась в книгу, в семейном архиве Панкратьевых был обнаружен уникальный документ под названием «Журнал воздушного корабля «Илья Муромец». В нём кратко изложена работа экипажа А. В. Панкратьева в Брест-Литовске почти за каждый день января 1915 года, указана дата прибытия в Яблонну.

Журнал воздушного корабля «Илья Муромец»

Крепость Брест-Литовск

1 января 1915 года

До часу дня занятий не было по случаю Нового года. Гоняли и налаживали мотор № 3. Мотор бьёт.

2 января

Продолжали работу с мотором № 3. Мотор по-прежнему бьёт. Оканчивали переднюю пулемётную установку. Подгоняли бронь для распределительного бака. Начали делать переносные козелки для работы у моторов. Подготовили кронштейны для подъёма Балтика.

3 января

Разбирали мотор № 3. Продолжали работы с броневой коробкой для распределительного бака и изготовляли козлики для работы у моторов.

[488] Там же. С. 171, 172.

Отводили канавками воду из палатки. В гараже исправляли освещение автомобиля «Рено». Разбирали и заканчивали исправление батика, у которого западали клапана.

4 января

При разборке мотора № 3 нашли следующие неисправности: четыре цилиндра шатаются в своих гнёздах, два загусинились, кольца лопнувшие. Кольца запаяли. Укрепили цилиндры и гоняли мотор. Мотор по-прежнему бьёт. Закончили подставки для работы у моторов. Начали приспособление динамо-аэротика для заряжания автомобильных аккумуляторов. Разобрали рулевую тягу «Рено». Обнаружена неисправность – не работает ручной акселератор. Устранена в мастерской автомобильной роты.

5 января

Гоняли мотор № 3, даёт 1200 оборотов, но бьёт. Начали переделку бомбардировочного приспособления. Продолжали работы с бронированием распределительного бака и динамо. Собрали автомобиль «Рено».

6 января

Занимались регулировкой аппарата. Заканчивали монтировку мотора № 3. Установили пушечную установку. Продолжали переделку бомбометательных ящиков и работали с броневой коробкой. Обнаружена неисправность в малом грузовике «Бенц» – погнуто несколько болтов в коробке дифференциала. У большого грузовика «Бенц-Гоинау» вода не циркулирует и мотор быстро перегревается.

7 января

Весь день регулировали аппарат, гоняли все четыре мотора. Продолжали делать броневую коробку и переделывали бомбовые ящики. Разобрали оба грузовика «Бенц-Гоинау». В большом оказалась сорванной пилотка водяной помпы. Вечером прибыл старший механик управления Эскадры воздушных кораблей лейтенант Никольской для осмотра мотора № 3.

8 января

Продолжали регулировку эмироны. В присутствии старшего механика ЭВК гоняли мотор № 3. Мотор бьёт, вследствие этого он признан негодным к полёту. За новым мотором командирован в Яблонну штабс-капитан Никольской. Помпа грузовика «Бенц-Гоинау» отправлена в починку в мастерскую строителей Брест-Литовской крепости. Там уже заказали части, нужные для починки дифференциальной коробки малого грузовика.

9 января

Регулировка эмироны и стабилизаторов. Установлены провизорные ограничители на задней пулемётной площадке. Начали подготовление гусеничных тазов для вакуумной радиаторной смеси.

13 января

Вновь поставили винты на мотор № 3. Заканчивали бомбометатели. Производились различные мелкие столярные и слесарные работы по сборке аэроплана. Вышел из ремонта грузовик «Бенц-Гоинау». У него исправили магнето и регулировали зажигание. Начали ремонт легкового Балтика (выбит кусок кузова, поломаны дверцы, попорчено подколесье и ящик для инструментов). Получены автомобильные части. Командир отряда отправился в служебную командировку.

14 января

Утром вернулся командир отряда. На аэродроме подготовительные работы к пробе моторов. Отправились на автомобиле «Рено» в служебную командировку в штаб в город Варшаву штабс-капитан Никольской, штабс-капитан Колянковский, механик Кулешов, ефрейтор Терентьев и вольноопределяющийся Андреев. В гараже продолжались работы по ремонту Балтика. Получен приказ от генерал-майора Шидловского телеграфировать о положении дел. Послан телеграммой ответ.

15 января

На аэродроме подготовительные работы к пробному полёту аппарата. В гараже работы по ремонту Балтика.

16 января

На аэродроме подготовительные работы к пробному полёту. Вышел из ремонта грузовик «Бенц». Вернулись из командировки штабс-капитан Никольской и вольноопределяющийся Андреев. Получено приказание генерал-майора Шидловского отправить неисправный мотор пассажирским поездом в Яблонну, аэроплан разобрать и перевезти туда же. Послана телеграммой просьба разрешить перелёт.

17 января

На аэродроме гоняли все четыре мотора. Попытка взлёта не удалась. Разрешение на перелёт получено. Возвращавшийся из Варшавы автомобиль «Рено», на котором находились штабс-капитан Колянковский, механик Кулешов и ефрейтор Терентьев, разбился на одиннадцатой версте от Брест-Литовска. Механик Кулешов, ведший машину, убит, остальные получили ушибы. Поломанный автомобиль доставлен в отряд на буксире.

18 января

На аэродроме подготовительные работы к полёту. После обеденного перерыва гоняли все моторы и в течение семи минут рулили. Из радиатора вода капала на карбюраторы, и моторы давали перебои. Генерал-майор Шидловский телеграммой извещён о несостоявшемся полёте.

19 января

Утром изготовляли крышки, защищающие коробки от капающей с радиаторов воды. Около 11 часов утра получено приказание генерал-майора Шидловского разобрать аппарат. Сняли с аппарата мотор № 3 и в сопровождении моториста отправили в Яблонну. Разбитый автомобиль «Рено» отвезли для починки в мастерские строителей Брест-Литовской крепости.

20 января

Занятий не было. Хоронили механика отряда.

21 января

Разбирали аппарат. Сняли все моторы. Отделили крайние коробки с добавками, сняли стабилизаторы. Грузовик «Арбенц» отправлен на третий форт для переделки шестерён и подгонки цепей. Сломался карданный вал у большого «Бенц-Гоинау». Ночью командир отряда убыл в Яблонну.

22 января

Продолжали разбирать аппарат, сняли моторные коробки и боковые звенья шасси. Обнаружили негодность двух тросов управления. Получена от командира отряда телеграмма о назначении отряда в Яблонну. Телефонограммой затребовали вагоны и платформы для перевозки имущества. Отправлен в починку на 3-й форт грузовик «Бенц-Гоинау».

23 января

Смазывали троса и проволоки. Приладили колёса к фюзеляжу и притащили его к классному вагону. В 3 часа работы окончены, так как состав ещё не подан. Вечером в 8 часов подали вагоны и платформы.

24 января

Вследствие сильного ветра переноска планов с аэродрома остановлена. Разобрали и погрузили малую палатку.

25 января

Утром погрузили два мотора на грузовик «Бенц», который по дороге поломался. Продолжали погрузку винтов. При помощи артиллеристов

доставили с аэродрома на руках обе боковые коробки с добавками. Взяли грузовик у инженерного управления, доставили и погрузили два мотора.

26 января

При помощи грузовика инженерного управления и шестидесяти артиллеристов доставили к вагонам и погрузили моторы, обе моторные коробки, палатку-ангар, козелки и всю мелочь.

27 января

Осмотр и упаковка погруженного имущества. Команда перебралась в классный вагон.

28 января

Погружены три легковых машины и один грузовик. Ждали окончания починки большого «Бенц-Гоинау». Починка окончена в 12 часов 20 минут ночи, в 1 час ночи его поставили на платформу. Эшелон отправился из Брест-Литовска в 2 часа 35 минут по полуночи.

29 января

В пути команда довольствовалась консервами.

30 января

Ночью прибыли в Яблонну. Утром осмотрели отведённые квартиры. В помещении для нижних чинов начали вмазывать в глину копилы. Разгрузили и поставили малую палатку. Получили и начали устанавливать новую палатку-ангар. Команда довольствовалась консервами.

31 января

Поставили палатку-ангар. При помощи двух грузовиков, данных управлением Эскадры воздушных кораблей и семидесяти человек ратников, перенесли с дороги на аэродром обе боковые и одну моторную коробки. Вечером закончили кухню для нижних чинов. Команда довольствовалась консервами[489].

Вот такой уникальный документ сохранил А. В. Панкратьев. Жаль, что ведение журнала ограничилось всего лишь одним месяцем.

Но пора кратко подвести итог всему здесь сказанному.

В дело покорения человеком воздушного пространства смелые и дерзновенные русские мечтатели внесли свой достойный практический вклад. На этом трудном и тернистом пути они самостоятельно прошли все основные этапы проникновения в просторы Пятого океана – от воздушных

---

[489] Из семейного архива Панкратьевых.

шаров до аппаратов тяжелее воздуха. И хотя в деле самолётостроения первенство России не принадлежало, однако в одной из сфер его она стала бесспорным лидером. Создание талантливым российским авиаконструктором И. И. Сикорским многомоторного самолёта положило начало новому роду авиации не только в России, но и в мире – тяжёлой авиации.

Начавшаяся Первая мировая война приобщила «Муромцев» к боевым делам. Военное ведомство, проявив дальновидность и по достоинству оценив возможности многомоторных самолётов в военном деле, заключило с заводом-изготовителем контракт на постройку десяти «Муромцев».

Благополучный во всех отношениях первый дальний маршрутный полёт русского воздушного богатыря из Петербурга в Киев в июне 1914 года подсказал военному ведомству, что оно на пути привлечения тяжёлых самолётов в армию сделало не только верный, но и недостаточный шаг. В результате Русско-Балтийскому заводу был сделан новый заказ на постройку ещё 32 «Муромцев».

Итоговые цифры первого и второго контрактов брались не из потолка, а стали результатом порождённого ходом войны плана по созданию новых десяти авиационных отрядов. В каждый из них предполагалось включить по четыре «Муромца». Решением Военного совета были разработаны штаты первых семи отрядов, и началось их формирование в Гатчинской военной авиационной школе. В конце августа и начале сентября первые две команды были подготовлены для отправки в действующую армию.

Однако их неудачный перелёт к месту боевых действий породил негативное отношение к «Муромцам». Дело дошло до приостановления действия второго контракта и запрещения направлять корабли в действующую армию. Однако энергичные действия председателя Правления РБВЗ отвели эту угрозу.

Решением Военного совета было создано управление Эскадры воздушных кораблей, его начальником стал генерал М. В. Шидловский. Полтора месяца кропотливой учебно-лётной и хозяйственной работы в Яблонне завершили этот трудный и важный период в истории Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец». К февралю 1915 года её семь отрядов и кораблей были готовы приступить к боевым действиям. В жизни личного состава ЭВК начинался новый, боевой период её истории.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Документ № 1

Записка председателя Государственной думы М. В. Родзянко о состоянии российской авиации

«Началом авиации в России надо считать 1910 год: весною – Первая авиационная неделя, осенью – Вторая авиационная неделя. Весною же при электротехнической части Главного инженерного управления был образован Воздухоплавательный отдел «для надлежащей организации и общего заведования воздухоплавательным делом в армии», так как за этот год реорганизовалось русское воздухоплавание; Воздухоплавательный парк переименован в Офицерскую воздухоплавательную школу с учебным батальоном и учреждены новые воздухоплавательные части – полевые роты.

Как везде, военная авиация своё существование начала при воздухоплавании: военное ведомство приобрело четыре аэроплана (2 «Райта» и 2 «Фармана») на которых осенью начали обучение несколько офицеров Воздухоплавательной школы в Гатчине. Это и надо считать зарождением русской военной авиации. Этой же осенью начал практическую деятельность основанный в 1909 году Отдел воздушного флота на добровольные пожертвования, состоящий под председательством Великого князя Александра Михайловича.

Первоначально всю русскую авиацию составляли только школы, надо заметить, что Севастопольская школа авиации, как учреждение частного характера и не имеющая над собой гнёта воздухоплавания, в первый год своего существования работала продуктивнее Гатчинской школы (гнёт воздухоплавания заключался в том, что кредиты, отпускались по воздухоплаванию и авиации вместе, и находились в руках воздухоплавателей, посему отпуски собственно на авиацию были крайне ничтожными).

Впоследствии Севастопольская школа, несмотря на получаемые с 1912 года субсидии от военного министерства (сначала по 100 000 рублей, а потом и больше) хотя и расширилась, но не дала того, что должна была дать. Причины: отсутствие в Отделе воздушного флота лиц, знакомых с авиацией – Великий князь Александр Михайлович, генерал Каульбарс, капитан 1-го ранга Фогель, а также назначенные начальниками школ лётчиков не лётчики – полковник Одинцов, подполковник князь Мурузи, полковник Стаматьев.

1912 год ознаменовался перелётом лётчиков Андреади и Дубовского на «Ньюпоре», что вселило убеждение в полной пригодности этого аппарата для военных целей. Для 1912 года это было правильно. Осенью того же года все вопросы из Главного инженерного управления были переданы в Главное управление ГШ, при котором был сформирован Воздухоплавательный отдел. Начальником Отдела был назначен Генерального штаба генерал-майор Шишкевич.

Новый начальник Отдела начал знакомиться с авиацией и пытался внести кое-какую стройную систему организации, но ширины в этих мероприятиях не было. Молодое дело, требовавшее энергичного толчка вперёд, тормозилось ненужными «экономиями», как в денежном смысле, так и в смысле штатов личного состава. Сначала были созданы авиаотряды, но при воздухоплавательных ротах. Командиры воздухоплавательных рот (в большинстве даже не коренные воздухоплаватели) не только не пошли навстречу этой новой отрасли военного дела, но, не сумев понять значение авиации для государственной обороны, не выходили из своего кругозора традиционной экономии и всячески тормозили развитие авиации.

Позже были созданы авиационные роты как самостоятельные единицы. Облегчения в смысле развития авиации это не принесло. 1. Организация рот, представляющих собою соединение нескольких отрядов, была нежизненна. 2. Командирами авиационных рот были назначены бывшие командиры воздухоплавательных рот, то есть те же самые люди, незнакомые с авиацией и тормозящие её развитие. 3. Материальная часть была нищенски представлена, люди занимались хозяйственной работой и вовсе не обслуживали аэропланы. 4. Снабжение армии аэропланами производилось совершенно бессистемно. Так, например «Ньюпоры» были заказаны одновременно заводам Дукс, Щетинина и РБВЗ, но чертежи, утверждённые, были неодинаковы, почему запасные части от дукских аппаратов не подходили к щетининским и т.д.

Всё это сразу создало крупные технические затруднения. К голосу лётчиков не прислушались и при казённых заказах главным образом считались, прежде всего, с личными интересами. В декабре 1913 года Воздухоплавательный отдел Главного управления ГШ расформировали и авиацию передали отчасти в Главное инженерное управление, а по вопросам организации и по личному составу в Главное управление ГШ (Отделение по устройству и службе войск).

Такая постоянная передача молодого зарождающего дела различным органам весьма вредно отозвалась на его развитии.

Как в составе Воздухоплавательного отдела Главного технического управления, так и в составе учреждений Главного управления ГШ не было ни одного лётчика. Не было ни одного лётчика и в приёмной комиссии, принимающей от заводов аэропланы. Из справки видно, что условия для развития русской военной авиации были чрезвычайно неблагоприятными и причины, тормозящие её, заключаются в следующем:

– За два с половиной года русская авиация два раза передавалась из одного учреждения в другое;

– Все эти учреждения были вовсе не знакомы с делом авиации ни теоретически, ни практически, военные лётчики были исключены из их составов;

– Отдел воздушного флота, обладая значительными средствами, состоящими как из добровольных пожертвований, так и из казённых значительных субсидий, не сумел их использовать;

– При всех ответственных назначениях руководствовались неизменным принципом – поручать самые жизненные органы молодого дела вовсе незнакомым с авиацией, и исключительно по протекции.

Состояние авиации в момент объявления мобилизации

На вооружении состояли главным образом «Ньюпоры» в 70 сил, в некоторых отрядах «Фарманы» типа XVI и XXII, встречались даже типа VII (учебный). Материальная часть во многих отрядах была совершенно изношена, и отряды вступили в войну с аэропланами, пролетавшими два года. На войну были отправлены даже «Ньюпоры», построенные заводом Щетинина, хотя и по утверждённым, но совершенно неправильным чертежам, имели отрицательные углы атаки крыльев, что повлекло за собой целый ряд смертельных аварий. Вся материальная часть отрядов была в безобразном состоянии. Часть из них была укомплектована казённым обозом, другая – обывательским или просто городским, но все они были совершенно неприспособленны для перевозки специального и ценного имущества.

Начало боевых действий

Сразу же проявились недочёты и недостатки, а именно:

1. Полное незнакомство высших военных начальников со свойствами аппаратов и со средствами, которыми располагали авиационные отряды для выполнения той или иной возложенной на них задачи.

2. Незнакомство полевых войск с русской авиацией и неосведомлённость их о присутствии в районе их действий наших аппаратов, результатом чего явилась постоянная стрельба по собственным аппаратам, и в начале войны погибло несколько наших лётчиков.

3. Отсутствие органов снабжения. Снабжение бензином, маслом было сильно затруднено.

Для объединения дела авиации вскоре была учреждена должность заведывающего организацией авиационного дела в действующей армии. Должность эта совершенно не предусмотренная «Положением о полевом управлении войск». Высочайше утверждённая почти накануне войны и, по-видимому, была наскоро создана для вполне определённого лица. В приказе, в котором это было объявлено, не было вовсе установлено ни его прав, ни его обязанностей, ни взаимоотношений с войсковыми начальниками. Всё это породило много недоразумений.

Между тем, в тылу работы по подготовке новых лётчиков почти прекратились. Большинство инструкторов Севастопольской школы отправились на фронт. Гатчинский авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы отправил всех инструкторов командирами воздушных кораблей «Илья Муромец» в формирующуюся по мобилизации Эскадру воздушных кораблей. Воздухоплавательная школа по положению вовсе должна была прекращать работу, передав личный состав в формируемые воздухоплавательные части, частью на укомплектование запасного воздухоплавательного батальона при школе.

Таким образом, с объявлением войны не осталось никакого органа и никакой организации в смысле подготовки кадров специалистов, необходимых для укомплектования формирующихся авиационных частей и пополнения убыли в существующих. Не было органа пополнения и материальной частью.

Начало деятельности штаба авиации

После некоторых перемен в личном составе и изменений в самой организации, управление авиации было переименовано в Управление Августейшего заведывающего организацией авиационного отдела в армиях. Вместо заведующих авиационной частью фронта Великого князя Александра Михайловича и генерала Каульбарса во главе нового управления стал Великий Князь Александр Михайлович. Состав управления: генерал для поручений (вначале капитан II ранга) генерал Фогель, правитель канцелярии полковник (ныне генерал) Барсов, штаб-офицер для поручений старший лейтенант Эллис, второй штаб-офицер часто менялся, преимущественно офицеры Севастопольской школы – старший лейтенант Бугсгевден, штаб-ротмистр Ильин. В армиях эта канцелярия называлась штабом авиации.

Чины этого штаба, в ведении которых находилась судьба всей авиации в армии, в большинстве своём не имели раньше никаких касательств к авиации, те же, которые имели, были совершенно новичками в порученном им деле. Генерал Фогель, хотя и состоял раньше управляющим делами Отдела воздушного флота, но не умел отличить одну систему аппаратов от другой. Полковник Барсов служил ранее в Главном штабе и никакого касательства ни к авиации, ни к воздухоплаванию не только не имел, но ими и не интересовался. Таким образом, в составе штаба не было никого, кто бы был знаком с организационным строением авиационных частей, их бытом, их нуждами, их работой.

Знакомство это началось с переписки. С отрядов требовали сведения недельные, полумесячные и месячные… За массою бесполезных сведений остались невыясненными важные и жизненные вопросы о рациональной организации авиационных частей, о взаимоотношениях разных авиационных начальников, о подготовке кадров и о снабжении отрядов необходимым имуществом.

Зима 1914 – 1915 годов

К зиме первого года войны многие отряды очутились в совершенно критическом положении вследствие полной изношенности аэропланов и моторов. Пришлось эти отряды отвести в тыл для перевооружения аппаратами и для переучивания лётчиков полётам на новых самолётах. Но

всё это перевооружение носило тот же хаотический, полный произвола порядок. Снабжение аппаратами, как и назначение личного состава, зависело исключительно от отношений с чинами штаба авиации. Хорошо писавшие отчёты, но мало летающие лётчики назначались командирами рот и начальниками отрядов, к ним же в подчинение попадали с высшими боевыми наградами и старшие по производству. Протежируемые отряды, работавшие в лучших условиях, снабжались аппаратами вне очереди, а отряды, действительно нёсшие ответственную и тяжёлую работу, оставались без аппаратов…

Но всё снабжение материальной частью было чрезвычайно неудовлетворительно: идя, как и раньше, в хвосте у Франции, мы получили на фронт первые образцы 140-сильных «Ваузенов» тогда, как Франция решила категорически от них отказаться. К 1 сентября 1915 года мы имели: лётчиков офицеров – 197, нижних чинов – 96. И того 300 человек. По тем данным, которыми мы располагаем, в то же время у немцев было около 600 лётчиков. Состояние нашей материальной части продолжало быть ниже всякой критики: срока службы аэропланам не было установлено вовсе, что исключало возможность нормального подсчёта – старые негодные аппараты, продолжая состоять на вооружении, числились, но не летали. Получение аппаратов новых, взамен выбывших из строя, было затруднено по-прежнему сложной перепиской и различного рода проволочками. Боевые лётчики месяцами должны были сидеть в тылу, в городах с аэропланными заводами, в ожидании аэропланов и моторов, которых было всё меньше и меньше.

За зиму 1915 – 1916 годов российская военная авиация расшаталась окончательно. Русские авиационные заводы строили лихорадочно аппараты, но не успевали они закончить и сдать аппарат одной системы, срочно заказанных им штабом авиации, как приходилось останавливать работу и приступать к постройке новых аппаратов новой системы. Строили одновременно и без всякой системы всё, начиная и ничего не заканчивая. Наша молодая моторная промышленность не могла вовсе справиться с требованиями военной авиации, а заказы, которые передавались им штабом авиации, вовсе не соответствовали требованиям техники момента.

Чтобы пополнить недостатки материальной части, в конце 1915 года во Францию была командирована специальная комиссия под председательством полковника Ульянина. Комиссия, хотя и обладала достаточными полномочиями и крупными материальными ассигнованиями, не дала до сих пор никаких результатов. Причины этого лежат в несоответствующем обстоятельствам составе этой комиссии, члены которой вовсе не знакомы с французским рынком вообще, ни с французской авиационной промышленностью в частности, а также в большинстве своём людьми совершенно случайными в авиации и новички в порученном им деле.

Председатель комиссии полковник Ульянин, хотя и носит звание «военного лётчика», но получил его только потому, что одним из первых русских офицеров в своё время был командирован во Францию для обучения полётам и сделал несколько учебных полётов в условиях того времени. В России он почти не летал и, хотя занимал должность сначала начальника авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы, а затем начальника Военной авиационной школы, но никогда не летал на боевом аппарате и не выдержал установленных испытаний (большая высота, продолжительность, перелёты и т. п.) для получения звания военного лётчика. Отстав, таким образом, от практической авиации, занимался исключительно своими изобретениями в области беспроволочной телеграфии. Полковник Ульянин, конечно, не имеет ни времени, ни возможности наладить снабжение аппаратами и моторами из Франции русскую армию.

Членами комиссии состоят: штабс-капитан Быстрицкий, знакомый теоретически с техникой авиации; штабс-капитан Бродович (прекрасный военный лётчик, предпочитавший летать на французском фронте, нежели заботиться о снабжении своей армии); прапорщик Терещенко, сахарозаводчик, но дилетант в авиационном деле; вновь назначенный в эту комиссию штабс-капитан Корецкий, командированный в Англию, хотя и военный лётчик, но незнакомый, ни с английским языком, ни с английской промышленностью; прапорщик Конради, горный инженер, не военный летчик, отправляемый в Италию, несмотря на полное незнакомство ни с одним из европейских языков, ни с авиацией.

Естественно, что работа этой комиссии не только не может дать никаких практических результатов, но должна была стать игрушкой случая. Не считаясь с требованиями, добытыми опытом войны в той же Франции, для России заказываются аппараты и моторы, не принятые или устаревшие уже во французской армии. Расходуя бесхозяйственно крупные средства, комиссия эта дала самое незначительное количество аппаратов и моторов и все чрезвычайно низкого качества. Кроме заказов комиссия эта должна была держать нашу авиацию в курсе авиационного дела у наших союзников. Однако члены её, не владевшие или недостаточно владевшие иностранными языками, не имеющими отношения к военной авиации и авиационной промышленности Франции, Англии и Италии, не могут быть на высоте и в этом отношении сведений они дают чрезвычайно мало и все эти сведения совершенно устаревшие и бесполезные.

Начало 1916 года

В первые месяцы войны текущего года обнаружилось, что все имеющиеся у нас на фронте системы аппаратов совершенно устарели, и мы

не можем бороться в воздухе с немцами в равных шансах. Большинство воздушных боёв с «Фоккерами» и нашими аппаратами оканчивались не в нашу пользу, и длинный список доблестно погибших наших военных лётчиков и офицеров наблюдателей растёт ежедневно. О полном бессилии снабжения в дальнейшем нашей армии аэропланами свидетельствует факт, что для оформления новых и пополнения убыли в старых авиационных отрядах авиационные школы к осени наступившего года должны были подготовить 400 военных лётчиков. Интенсивная работа школ в этом направлении ещё не была закончена, как в середине текущего лета Управление ВВФ (недавно лишь сформированное) приказало сократить число обучающихся офицеров до прежних штатных составов, и в дальнейшем приёме офицеров в авиационные школы было отказано.

Формирование Управления ВВФ

Расширение авиационного дела, вызванное войной (до её начала на авиацию истрачено около трёх миллионов рублей, теперь – до тридцати миллионов), а главным образом отсутствием организации и правильного снабжения всем необходимым авиационных частей, указывали давно на безотлагательную нужду в создании особого центрального учреждения.

Военная авиация находилась на попечении у следующих учреждений: Штаб авиации, Главное управление ГШ, Главное техническое управление. Всё это вело к недоразумениям и тормозило дело. Таким центральным учреждением и должно было явиться Управление военно-воздушного флота при условии пополнения его соответственно компетентными лицами и рациональной постановки дела, отвечающим вполне требованиям данного момента. К сожалению, эти условия не были снова соблюдены и Управление ВВФ пошло по следам предшествовавших ему управлений, повторяя прежние ошибки.

Начальником этого управления назначен Генерального штаба генерал-майор Пневский и в состав чинов его вошло лишь самое незначительное число лиц, имеющих некоторое касательное отношение к авиации. Чины эти следующие: из ГВТУ вошли в состав военные инженеры полковник Яковлев и подполковник Калиновский, а из Главного управления ГШ полковник Власов и капитан Дергачёв. Все же остальные чины Штаба укомплектованы из числа служивших ранее где-либо с генералом Пневским или просто его знакомые, но все не имеющие никакого отношения к авиации. Согласно старому принципу, установившемуся в авиации со дня её нарождения, военные лётчики исключались из числа, занимавших ответственные должности в Управлении. Единственный военный лётчик в Управлении был приглашён на должность председателя приёмной комиссии подполковник Вегенер

(получил звание военного лётчика также, как полковник Ульянин и капитан Борейко без сдачи установленного законом 1913 года полётного испытания).

Таким образом, и генерал Пневский и его смешанный состав Штаба оказались вовсе не на высоте своего положения. Пневский, не имея достаточной силы организовать снабжение армии аэропланами и человек узкого масштаба, сосредоточил своё внимание на мелочах, а личным составом и всем распределением материальной части авиации ведает по-прежнему Великий князь и его штаб.

Между Великим князем и его штабом и УВВФ идёт непрерывная борьба за власть, и положение русской военной авиации изо дня в день падает. Для приведения военной авиации на должную высоту необходимо безотлагательно сделать следующее.

1. Поставить во главе дела одно вполне ответственное и знакомое с делом авиационное лицо с широкими полномочиями.

2. Обязать это лицо привлекать сотрудниками в Управление авиации исключительно военных лётчиков в соответствующих чинах, но непременно имеющих боевой ценз и широкий опыт текущей войны, приобретённый на фронте.

3. Передать все заказы на авиацию в ведение промышленных комитетов, подчинённых общественным организациям.

4. Приблизить авиационные части к строю, то есть непосредственно подчинить их в строевом отношении и службе строевым начальникам частей, в состав которых они входят на фронте.

5. Выработать немедленно соответствующие преимущества для военных лётчиков и других офицеров авиационных войск.

6. Отозвать безотлагательно из-за границы, как совершенно бесполезную, комиссию, находящуюся во Франции, и остановить командировку вновь назначенных чинов комиссии в Англию и Францию.

7. Командировать в Англию, Францию, Италию и Америку военных лётчиков, имеющих боевой опыт из числа не только знающих соответствующие языки, но и имеющих подготовку и знакомых с заграничными рынками.

8. Привлечь иностранные фирмы, предлагающие построить в России отделения своих заводов (Виккерс, Остен, Ньюпорт) к делу.

Председатель ГД Михаил Родзянко».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 643. Л. 192 – 199.

Документ № 2

Разъяснения А. М. Романова по некоторым положениям, изложенным в «Записке» председателя ГД М. В. Родзянко

«Начальнику штаба при Верховном главнокомандующем. 22 сентября 1916 года.

Представляю для сведения Вашего превосходительства копию с записки Председателя Государственной думы по авиационным вопросам и мои по ней разъяснения.

Заявление об отсутствии в Отделе лиц, знакомых с авиацией, не отвечает действительности. В состав членов Отдела входят с первых дней его существования все наиболее выдающиеся авиаторы по авиации и воздухоплаванию, как то: профессора Боклевский, Рынин, Жуковский, полковник Найдёнов, лётчик полковник Ульянин – начальник Гатчинской авиационной школы, штабс-капитан Руднев, выдающийся лётчик на лёгких аппаратах и совершивший перелёт на «Илье Муромце» из Петрограда во Львов, стоявшие в военном министерстве у дела авиации подполковники Немченко, Семковский и др.

Кроме того, членами Отдела состоят члены Государственной думы Гучков, генерал Поливанов, Председатель всероссийского аэроклуба граф Стенбок-Фермор, академик князь Голицын и другие известные деятели.

С начала войны и до назначения на должность военного министра руководство Отдела лежало на генерале Поливанове, а затем на профессоре Боклевском. Причисление генерала барона Каульбарса, всем известного деятеля по авиации, основателя Одесского аэроклуба, совершившего массу полётов у нас и за границей на аппаратах всех систем, к лицам, незнакомым с авиацией, казалось бы, должно исходить от большого специалиста и вообще более, чем смело… Офицеры Генерального штаба Одинцов и Мурузи оба летали…

Замечание по Севастопольской школе: «Не сумели использовать крупных средств».

Это общая формулировка и весьма категоричная… Учреждение, имеющее общественный характер, в нём много весьма уважаемых и компетентных лиц – Жуковский, Боклевский, покойный Голицын… Это заявление огульное… Израсходовано действительно около миллиона, но не на офицерское собрание школы и вспомогательные постройки, а на все постройки и оборудование целого городка школы – мастерских, водоснабжения, электростанции.

… «Полное незнакомство высших военных начальников со свойствами аппаратов».

Явление имело место. Причина в новизне дела и неорганизации его в мирное время.

… «Постоянные обстрелы своих аппаратов…»

Несмотря на все принимаемые меры, фактический обстрел своих аппаратов есть постоянное явление, общее для войск воюющих армий. Причины сложны и разнообразны, и относятся не только к технической, но и моральной области.

… «Мы выступили на войну с малым количеством аппаратов».

Это явление весьма ценно для возможного сравнения с существующим положением нашей авиации и воздухоплавания в армии.

	На начало войны	На 1 сентября
Авиационных отрядов	39	75
Авиационных рот	6	7
Авиационных дивизионов	–	12
Авиационных баз	–	12
Лётчиков	129	502
Наблюдателей	100	357
Аппаратов	263	716

… «Учреждение должности заведующего авиацией и воздухоплаванием в действующей армии».

Отсутствие в изданном в начале войны «Положении о полевом управлении войск» должности заведующего авиацией логически вытекает из общей весьма печальной картины авиационного дела в момент объявления войны… Необходимость такой объединительной должности, по-видимому, твёрдо осознанно и самим автором записки и его рекомендациями в конце её, как панацея от всех существующих неудобств.

Что касается упоминания о создании должности Заведующего для определённого лица, то не считаю возможным обсуждать его, так как в приказе Верховного Главнокомандующего № 14 от 14 августа 1914 года точно указано, что на должность назначены я и генерал от кавалерии барон Каульбарс, и там же указаны как наши права и обязанности, так и подчинённость главнокомандующим фронтами.

… «О прекращении подготовки лётчиков».

Это утверждение ошибочно. Часть инструкторов Севастопольской школы действительно отправлена на фронт, но вместо них назначены другие. Что касается инструкторов Гатчинской школы, взятых в Эскадру воздушных кораблей, то этот вопрос не входил тогда в компетенцию Заведующего, так как наблюдение за авиационными школами было поручено ему только согласно Высочайшего повеления от 26 августа 1915 года.

… «Борьба за власть».

В действительности и поводов по этому быть не может, так как закон определённо разделил круг деятельности обоих учреждений и их

взаимоотношений, а все важные общие вопросы решались обыкновенно при помощи личного совместного обмена мнениями».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 643. Л. 229 – 245.

Документ № 3

Представление Главного управления ГШ в Военный совет по вопросу создания Управления ВВФ от 25 марта 1916 года

«По военным обстоятельствам. Изложение дела.

В представленной государю императору всеподданнейшей записке Августейший заведующий авиацией и воздухоплаванием в действующей армии возбудил вопрос о выделении всего авиационного и воздухоплавательного дела, в интересах надлежащей подготовки его, в ведение особого самостоятельного управления военного министерства.

В соответствии с ним и указаниями военного министра на уважение Военного совета вносится представление: 1) О сформировании Управления Военно-воздушного флота; 2) Об утверждении временного штата сего Управления и положение о нём; 3) Об отпуске на осуществление этой меры необходимых денежных средств.

Соображения: Непрерывное и быстро прогрессирующее развитие авиационно-воздухоплавательной техники и чрезвычайное расширение сферы применения авиации и воздухоплавания в военном деле, привели уже союзные нам державы к решению выделить эту отрасль военного дела, как требующую для надлежащей его постановки специального внимания и исключительной заботы, в ведение особых самостоятельных управлений, непосредственно подчинённых военному министру.

– Во Франции, родине авиации: в отдел главного воздухоплавательного управления, руководимым особым помощником военного министра по авиации.

– В Англии: в особом, подчинённом одному только военному министру, главном управлении военного воздухоплавания.

– В Италии: только в конце 1914 года, обратившей внимание на развитие авиации и воздухоплавания – в главное управление по воздухоплаванию.

Действующая у нас с конца 1913 года организация управления по части авиации и воздухоплавания в значительной степени отличается от установившихся в упомянутых государствах. У нас отсутствует объединение организационной и технической частей авиационно-воздушного дела. Организация службы ведётся у нас Главным управлением ГШ, а техникой и

снабжением специальным имуществом – Главным военно-техническим управлением.

Успех всякого дела был бы более обеспечен, если бы организационная служба и техническая часть авиации и воздухоплавания были объединены в одних руках.

Таким образом, у нас дело авиации и воздухоплавания фактически не только сосредоточено по двум разным управлениям, но и в составе сих управлений нисколько не выделено среди других, несравненно более простых и мелких дел, и теряется в общей их массе.

Исполняющий должность начальника ГШ
генерал от инфантерии Беляев».

«Военный совет журналом 31 марта 1916 года положил:

1. Утвердить и ввести в действие прилагаемые проекты: временного штата Управления ВВФ и положения о нём.

2. Сформировать и содержать на всё время текущей войны, согласно упомянутого в первом пункте временному штату и положению, Управление Военно-воздушного флота.

Настоящее положение и упомянутые в 1-м пункте проекты Высочайше утверждены 16 апреля 1916 года.

РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2564 (2). Л. 102.

Документ № 4

Из книги «Александр Михайлович. Мемуары Великого князя»

«…Мне пришло в голову, что хотя я и не большевик, однако не мог согласиться со своими родственниками и знакомыми безоглядно клеймить всё, что делается Советами, только потому, что это делается Советами. Никто не спорит, они убили трёх моих родных братьев, но они также спасли Россию от участи вассала союзников.

Некогда я ненавидел их, и руки у меня чесались добраться до Ленина или Троцкого, но тут я стал узнавать то об одном, то о другом шаге московского правительства, и ловил себя на том, что шепчу: «Браво!»…

Когда ранней весной 1920-го я увидел заголовки французских газет, возвещавшие о триумфальном шествии Пилсудского по пшеничным полям Малороссии, что-то внутри меня не выдержало, и я забыл про то, что и года не прошло со дня расстрела моих братьев. Я только и думал: «Поляки вот-вот возьмут Киев!» Извечные враги России вот-вот отрежут империю от её западных рубежей!» Я не осмелился выражаться открыто, но, слушая

вздорную болтовню беженцев и глядя в их лица, я всей душою желал Красной Армии победы.

Не важно, что я был великий князь. Я был русский офицер, давший клятву защищать Отечество от врагов. Я был внуком человека, который грозился распахать улицы Варшавы, если поляки ещё раз посмеют нарушить единство его империи…

Неожиданно на ум пришла фраза того же самого моего предка семидесятидвухлетней давности. Прямо на донесении о «возмутительных действиях» бывшего русского офицера артиллерии Бакунина, который в Саксонии повел толпы немецких революционеров на штурм крепости, император Николай I написал аршинными буквами: «Ура нашим артиллеристам!».

Сходство моей и его реакции поразило меня. То же самое я чувствовал, когда красный командир Будённый разбил легионы Пилсудского и гнал его до самой Варшавы. На сей раз комплименты адресовались русским кавалеристам, но в остальном мало что изменилось со времён моего деда. «Но вы, кажется, забываете, – возразил мой верный секретарь, – что, помимо прочего, победа Будённого означает конец надеждам Белой Армии в Крыму».

Справедливое его замечание не поколебало моих убеждений. Мне было ясно тогда, неспокойным летом двадцатого года, как ясно и сейчас, в спокойном тридцать третьем, что для достижения решающей победы над поляками Советское правительство сделало всё, что обязано было бы сделать любое истинно народное правительство. Какой бы ни казалось иронией, что единство государства Российского приходится защищать участникам III Интернационала, фактом остаётся то, что с того самого дня Советы вынуждены проводить чисто национальную политику, которая есть не что иное, как многовековая политика, начатая Иваном Грозным, оформленная Петром Великим и достигшая вершины при Николае I: защищать рубежи государства любой ценой и шаг за шагом пробиваться к естественным границам на западе! Сейчас я уверен, что ещё мои сыновья увидят тот день, когда придёт конец не только нелепой независимости прибалтийских республик, но и Бессарабия с Польшей будут Россией отвоёваны, а картографам придётся немало потрудиться над перечерчиванием границ на Дальнем Востоке.

В двадцатые годы я не отваживался заглядывать столь далеко. Тогда я был озабочен сугубо личной проблемой. Я видел, что Советы выходят из затянувшейся гражданской войны победителями. Я слышал, что они всё меньше говорят на темы, которые занимали их первых пророков в тихие дни в «Кафе де Лила», и всё больше о том, что всегда было жизненно важно для русского народа как единого целого. И я спрашивал себя со всей серьёзностью, какой можно было ожидать от человека, лишённого

значительного состояния и ставшего свидетелем уничтожения большинства собратьев: «Могу ли я, продукт империи, человек, воспитанный в вере в непогрешимость государства, по-прежнему осуждать нынешних правителей России?»

Ответ был и «да» и «нет». Господин Александр Романов кричал «да». Великий князь Александр говорил «нет». Первому было очевидно горько. Он обожал свои цветущие владения в Крыму и на Кавказе. Ему безумно хотелось ещё раз войти в кабинет в своём дворце в С.-Петербурге, где несчетные книжные полки ломились от переплетенных в кожу томов по истории мореплавания, и где он мог заполнить вечер приключениями, лелея древнегреческие монеты и вспоминая о тех годах, что ушли у него на их поиски.

К счастью для великого князя, его всегда отделяла от господина Романова некая грань. Обладатель громкого титула, он знал, что ему, и ему подобным, не полагалось обладать широкими познаниями или упражнять воображение, и поэтому при разрешении нынешнего затруднения он не колебался, поскольку попросту обязан был положиться на свою коллекцию традиций, банальных по сути, но удивительно действенных при принятии решений. Верность родине. Пример предков. Советы равных. Оставаться верным России и следовать примеру предков Романовых, которые никогда не мнили себя больше своей империи, означало допустить, что Советскому правительству следует помогать, не препятствовать его экспериментам и желать успеха в том, в чём Романовы потерпели неудачу…

Как это ни покажется невероятным, я нашёл поддержку в лице одного европейского монарха, известного проницательностью своих суждений.

– Окажись вы в моем положении, – спросил я его напрямик, – позволили бы вы своей личной обиде и жажде мщения заслонить заботу о будущем вашей страны?

Вопрос заинтересовал его. Он всё серьёзно взвесил и предложил мне перефразировать вопрос.

– Давайте выразим это иначе, – сказал он, словно обращался к совету министров.

– Что дороже: жизнь ваших родственников или дальнейшее воплощение имперской идеи? Мой вопрос – это ответ на ваш. Если то, что вы любили в России, сводится единственно к вашей семье, то вы никогда не сможете простить Советы.

Но если вам суждено прожить свою жизнь, подобно мне, желая сохранения империи, будь то под нынешним знаменем или под красным флагом победившей революции, то зачем колебаться? Почему не найти в себе достаточно мужества и не признать достижения тех, кто сменил вас?

***

Ещё более жаркие дебаты ожидали меня в Клубе Армии и Флота в США. Его руководство считало само собой разумеющимся, что я буду проклинать Советскую Россию и предскажу неминуемый крах пятилетнему плану. От этого я отказался.

Ничто не претит мне больше, нежели тот спектакль, когда русский изгнанник даёт жажде возмездия заглушить свою национальную гордость. В беседе с членами клуба я дал понять, что я, прежде всего, русский, и лишь потом великий князь. Я, как мог, описал им великие ресурсы России и сказал, что не сомневаюсь в успешном выполнении пятилетки.

– На это может уйти, – добавил я, – еще год-другой, но если говорить о будущем, то этот план не просто будет выполнен – за ним должен последовать новый план, возможно, десятилетний или даже пятнадцатилетний. Россия больше никогда не опустится до положения мирового отстойника. Ни один царь никогда не смог бы претворить в жизнь столь грандиозную программу, потому что его действия сковывали слишком многие принципы, дипломатические и прочие. Нынешние правители России – реалисты. Они беспринципны — в том смысле, в каком был беспринципен Пётр Великий. Они так же беспринципны, как ваши железнодорожные короли полвека назад или ваши банкиры сегодня, с той единственной разницей, что в их случае мы имеем дело с большей человеческой честностью и бескорыстием.

Так получилось, что за столом председателя, прямо рядом со мной, сидел генерал ***, потомок знаменитого железнодорожного магната и член советов правления полсотни корпораций. Когда под звуки весьма нерешительных аплодисментов я закончил, наши глаза встретились.

– Странно слышать такие речи от человека, чьих братьев расстреляли большевики, – сказал он с нескрываемым отвращением.

– Вы совершенно правы, генерал, – ответил я, – Но, в конце концов, мы, Романовы, вообще странная семья. Величайший из нас убил собственного сына за то, что тот попытался вмешаться в выполнение его «пятилетнего плана».

Что же до остальных членов Клуба Армии и Флота, то я должен честно признать, что когда первое потрясение прошло, они обступили меня, жали руку и хвалили за «искренность» и «мужество».

– Знаете, что вы сегодня натворили? – спросил президент клуба, когда я собирался уходить. – Вы сделали из меня почти большевика».

Интернет, сайт «Военная литература».

Документ № 5

Донесение начальника ГВТУ в Главное управление Генерального штаба 25 августа 1914 года

Милостивый государь Николай Николаевич.

В ответ на письмо Ваше от 23 июля № 2632 сообщаю, что РБВЗ заказано 10 аэропланов типа «Илья Муромец» и приобретается один, совершивший полёт в Киев. По заявлению РБВЗ от 19 июля могут быть снаряжены только шесть аппаратов, на которых имеются моторы, снаряжение же остальных четырёх будет зависеть от того обстоятельства, удастся ли заводу получить из-за границы необходимые для них моторы. Завод обещает сдать первый аппарат около 1 августа, второй – 10 августа, третий – 15 августа, остальные приблизительно через две недели каждый.

Для управления и пользования аэропланов организуется подготовка личного состава, а именно для каждого аэроплана предполагается обучить двух офицеров: командира-лётчика из числа наиболее опытных инструкторов авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы и его помощника – из обучающихся офицеров переменного состава. В настоящее время назначено и обучено на четыре аэроплана 8 офицеров и 40 нижних чинов. Обучение ведётся с 23 июля под руководством И. И. Сикорского, возвратившегося 21 июля из Либавы. Обучение первых двух офицеров закончено в десять дней.

Вооружение аэропланов и подготовка артиллерийских команд ведётся под руководством назначенных для сего Главным артиллерийским управлением капитанов Орановского и Некрасова.

Каждый аэроплан имеется в виду вооружить одной 37-миллиметровой пушкой Гочкиса (из них три уже получены от морского ведомства), двумя пулемётами и бомбами, приспособлениями для метания их. Количество бомб может быть взято на аэроплан до десяти и более пудов в зависимости от задач, даваемых аэроплану: если аэроплан должен действовать по воздушному флоту противника, то он будет пользоваться артиллерийским вооружением при минимальном количестве бомб.

Ко времени готовности первых «Муромцев» ГВТУ будет иметь в своём распоряжении 550 пудовых и 60 двухпудовых бомб, снаряжённых тротилом. Сверх того изготавливается 400 однопудовых бомб, которые должны быть сдаваемы по 100 в неделю, и заказаны 10 четырёх с половиной пудовых снарядов, изготовленных из головных частей Уайтхеда.

Для попадания бомб с аэроплана необходимо установить на нём прицельный прибор. На «Муромцах» предполагается установить прибор профессора Тираспольского по мере их изготовления и прибор штабс-капитана Толмачёва.

Примите уверения в совершенном моём уважении и преданности. Готовый к услугам Вашим барон Е. Ропп».

Организация обучения на аэроплане «Илья Муромец»

«Обучение на аэроплане «Илья Муромец» Сикорского организовано следующим образом.

1. Для каждого аэроплана будет обучено по два офицера – командир и его помощник. Первый из числа инструкторов военной авиационной школы, а второй из числа переменного состава.

2. Нижних чинов для каждого аэроплана назначено по 10 человек, которые являются инструкторами для других нижних чинов (из них пять мотористы).

3. На первое время назначено 8 человек офицеров (четыре пары) и 40 нижних чинов.

4. Офицеры и нижние чины будут разбиты на две очереди: в первую очередь обучаются назначенные четыре офицера и 20 нижних чинов.

5. Первая группа приступает к обучению полётам сегодня 22 июля под руководством Сикорского, который уже возвратился два дня назад из Либавы.

6. Предполагается, что первая группа будет готова приблизительно через две недели.

7. Завод предполагает, что аэропланы будут изготавливаться каждые десять дней по одному до шести аппаратов.

Дальнейшее зависит от времени прибытия моторов из-за границы, обучение же офицеров и нижних чинов должно производиться непрерывно.

Полковник Ульянин».

РГВИА. Ф.2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 2, 3.

Документ № 6

Штат № 7 команды аэроплана «Илья Муромец»

Штаб Верховного главнокомандования.

Управление по авиации и воздухоплаванию.

На подлиннике написано: Высочайше утверждено 14 августа 1914 года. Подписал генерал-адъютант Сухомлинов. Верно: временно исполняющий должность начальника отдела по устройству и службе войск Главного управления Генерального штаба полковник Каменский.

ШТАТ № 7

Команды аэроплана «Илья Муромец»

Наименование чинов	Число чинов	Годовой оклад (в рублях)
Офицеры:		
Командир аэроплана, лётчик, капитан (может быть подполковник)	1	1020
Помощник командира, лётчик	1	660
Артиллерийский офицер	1	660
Младший офицер	1	96
Военный чиновник:		
Младший механик	1	1200
Нижние чины:		
Фельдфебель, лётчик	1	240
Моторист, унтер-офицер:		
старший	2	240
младший	2	72
Старший фейерверкер	1	72
Старший унтер-офицер, пулемётчик	1	72
Каптенармус	1	48
Ефрейторов	6	7, 20
Рядовых	23	6
Итого строевых чинов	37	
Нестроевые:		
Писаря:		
старшие	1	48
младшие	1	12
Младший медицинский фельдшер	1	
Итого	3	
Всего нижних чинов	40	

На канцелярские расходы команде отпущено 75 рублей.

Командир отряда «Илья Муромец» пользуется правами и несёт обязанности начальника авиационного отряда.

Временная табель специального имущества аэроплана «Илья Муромец»

Комплект запасных частей.

Палатка для аэроплана.

Палатка для имущества.

Автомобилей легковых 2, один для быстрых перевозок чинов команды, другой для перевозки боевого комплекта.

Автомобилей грузовых 4.

Мотоциклеток 1.

Осветительных приборов 2.

Фотографических аппаратов 1.
Биноклей 2.
Фонарей для обозначения места спуска 3.
Лопаты, топоры, кирки, ломы».

РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 46(1). Л. 1, 2.

Документ № 7

Список офицеров, назначенных в команды аэропланов «Илья Муромец»

Должность	Из какой части, чин и фамилия
«Илья Муромец» Первый»	
Командир штабс-капитан Е. В. Руднев	Постоянный состав военной авиашколы
Помощник штабс-капитан Ильинский	4-го артиллерийского дивизиона
Арт. офицер штабс-капитан Чайковский	Константиновское арт. училище
Млад. офицер штабс-капитан Ф. К. Попов	Зап. Воздухоплавательный батальон
«Илья Муромец» Второй»	
Командир штабс-капитан А. В. Панкратьев	Постоянный состав военной авиашколы
Помощник капитан С. Н. Никольской	3-й стрелковый Его величества полк
Арт. офицер поручик Н. А. Звонников	3-й стрелковый Его величества полк
Млад. офицер пор. А. М. Колянковский	Осоветская крепостн. воздух. рота
«Илья Муромец» Третий»	
Командир штабс-капитан В. М. Бродович	Постоянный состав военной авиашколы
Помощник пор. М. П. Спасов	35-й артиллерийская бригада
Арт. офицер пор. В. Лукинский	3-я Сибирская арт. бригада
Младший офицер пор. П. Гагуа	4-й Сибирский арт. дивизион
«Илья Муромец» Четвёртый»	
Командир штабс-капитан Л. А. Дацкевич	Постоянный состав военной авиашколы
Помощник пор М. В. Смирнов	123-го пехотного Козловского полка
Арт. офицер штабс-капитан Б. А. Некрасов	Михайловская артиллерийская академия
Младший офицер пор. Г. Г. Бойе	9-я Сибирская артиллерийская бригада
«Илья Муромец» Пятый»	
Командир пор. Г. В. Алехнович	Призван из запаса

Помощник А. М. Констенчик	Лётчик Б.-Литовского крепост. ав. отр.
Арт. оф. штабс-капитан А. Н. Журавченко	33-я артиллерийская бригада
Младший офицер подпор. Шестаков	Карская креп. Саперная рота

«Илья Муромец» Шестой»

Командир пор. Б. Н. Фирсов	Ковенская крепостн. воздухопл. рота
Помощник пор. С. Н. Головин	Лётчик 19-го авиационного отряда
Арт. офицер штабс-капитан В. А. Иванов	2-й Владивостокский арт. полк
Младший офицер	вакантная должность

«Илья Муромец» Седьмой» «Киевский»

Командир капитан Г. Г. Горшков	Постоянный состав военной авиашколы
Помощник пор. И. С. Башко	Лётчик 13-й воздухоплавательной роты
Арт. офицер пор. Кирсанов	1-я гренадёрская арт. бригада
Младш. оф. штабс-капитан А. А. Наумов	41-я артиллерийская бригада.

РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2557. Л. 50.

Документ № 8

Указания военному министру генералу В. А. Сухомлинову из штаба при Верховном главнокомандующем по вопросу использования тяжёлых кораблей «Илья Муромец»

«Воздухоплавательным заводом акционерного общества РБВЗ спешно исполняется контракт, заключённый Главным военно-техническим управлением на поставку десяти летательных аппаратов типа «Илья Муромец». По договору сдача аэропланов должна была произойти в марте 1915 года, но, принимая во внимание обстановку последнего времени, завод счёл необходимым, не взирая на затраты, значительно увеличить интенсивность производства и в результате сдача аппаратов уже начата и три аэроплана сданы военному ведомству.

Служба этих первых машин на ТВД будет затруднена благодаря спешности, которой сопровождается снабжение аппаратов личным составом и техническими средствами. Лишь после объявления войны были составлены штаты аэропланов типа «Илья Муромец», спроектированы и созданы бомбы, решён вопрос об артиллерии, назначены командиры и начато их обучение управлению машиной. Насколько торопливо пришлось вести последнее, видно, например, из того, что, совершив свой первый

самостоятельный полет (без инструктора из завода) 31 августа штабс-капитан Руднев уже на следующее утро отправился в дальний полёт на место своей будущей службы. Ни одной стрельбы по цели, никакого бросания бомб произвести не удалось за отсутствием времени. Пришлось ограничиться обучением управлению аппаратом в воздухе, съёмкой и посадкой на аэродроме.

Ввиду высказанного соображения можно опасаться, что исключительное преимущество машины не будет полностью использовано на войне. По нашему глубокому убеждению, основанному на положительных опытах с большими аэропланами, последние являются мощным оружием в руках опытных пилотов, особенно при действии отрядами. Их роль будет незаменима при взрыве мостов и железнодорожных путей в тылу у неприятеля, при больших разведках, при вооружённой борьбе с дирижаблями.

Приходят зима и холода. Полёты на малых аппаратах, как это показала практика, должны будут прекратиться, наша воздушная разведка исчезнет, и воздух без боя будет отдан противнику – дирижаблям. В этом случае особенно скажется значение «Муромцев», способных летать в мороз.

Для правильной постановки боевой авиации на войне, необходимо немедленно принимать соответствующие меры. И первым шагом в этом направлении должна быть организация школы, в которой будущие команды «Муромцев» обучались бы не только летанию, но проходили бы также практику курса бомбометания, стрельбы по цели и маневрирования в воздухе. Обучение может производиться на принадлежащем военному ведомству учебном аппарате, которым ныне командует капитан Горшков.

Одновременно с этим представляется существенно важным теперь же озаботиться о своевременной постройке и поставке необходимого числа летательных аппаратов. Основываясь на собственном положительном опыте и тех известиях, которые приходят с театра военных действий, РБВЗ приступил к созданию второго типа аппаратов, несколько уменьшенного размера и повышенной скорости.

Полагая, что при наличии в армии достаточного количества аппаратов типа «Илья Муромец» и при правильной постановке обучения лётного состава на них, неприятность в разведке может быть локализована или доведена до минимума.

Правление акционерного общества РБВЗ предлагает отдать в распоряжение военного ведомства весь свой опыт и все силы воздухоплавательного завода для создания отрядов «Муромцев», снабжённых хорошо обученным лётным составом. За невозможностью сейчас определить количество машин, которое удастся построить при современных трудных обстоятельствах, Правление считало бы правильным лишь ограничить это количество таким числом аппаратов, которое завод

будет в состоянии изготовить согласно прилагаемого проекта контракта в течение какого-либо определённого срока, назначив таковой, хотя бы 1 марта 1915 года».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 76.

Документ № 9

Письмо начальника штаба Верховного главнокомандующего начальнику Главного военно-технического управления о технических недостатках на самолёте «Илья Муромец» Первый»

«Начальник штаба Северо-Западного фронта телеграммой № 6027 уведомил, что им получены от командира корабля «Илья Муромец» Первый» сведения, что при пробных полётах надтреснула сварка всех труб, раскрепляющих моторы, что надо отнести к небрежности завода. Во время полётов участвовавший механик завода Панасюк зарегистрировал все неисправности.

Кроме того по докладу подполковника Немченко, командированного на место стоянки аэроплана, выяснилась действительная небрежность сборки труб, поддерживающих и раскрепляющих моторные рамы, а также необходимость удлинения внутренней вставки, усиливающей сплющенный конец трубы. Короткая вставка, захватывающая по длине лишь сплюснутую часть, вызывает сминание трубы за ней при малейшей неравномерности работы мотора.

Во время пробных полётов с полной нагрузкой (до 90 пудов) выяснилось, что трубка, служащая для подогревания воздуха, идущего в карбюратор, вследствие своего малого диаметра, легко засаривается. Один из моторов работает плохо. Аэроплан при работе трёх моторов держаться с полной нагрузкой в воздухе не может и садится. Винты внушают сомнения в их пригодности, так как имеют шаг 1,9, то есть применяемые для аэропланов «Ньюпор». Во время полета нельзя получить нормального числа оборотов мотора, который не даёт более 1000 – 1100 оборотов в минуту.

Баки с бензином расположены неудачно относительно моторов, так как, находясь непосредственно под ними, при пулевой пробоине, весь бензин польётся прямо на двигатель, что может вызвать пожар. Бензиновые баки расположены таким образом, что при нормальном угле полёта не могут быть вполне наполнены, так как бензин выливается.

Вследствие сильно раздвинутого расположения моторов и получающегося поэтому большого момента, площади крылышек являются не вполне достаточными для выравнивания аппарата и необходимо прибегать к вертикальному рулю.

В остальном конструкция является удовлетворительной. В общем, сказывается, по словам командира аэроплана, что при полной нагрузке без бомб, но с вооружением лишь двумя пулемётами и с минимальным количеством экипажа (четыре человека), аэроплан способен выполнять с уверенностью задачи разведки продолжительностью не более 5 – 5,5 часов. Если же снять вооружение, то при этой же продолжительности полёта он может взять всего 6 – 6,5 пудов бомб.

Для двигателей нет запасных частей, желательно получить хотя бы один блок с поршнями и коромыслами. Радиаторы, расположенные непосредственно сзади винтов, быстро забрызгиваются маслом, и тогда охлаждение настолько падает, что начинается кипение воды. Нет ещё до настоящего времени разрывных снарядов с чувствительной трубкой к 37-мм пушке, почему пользоваться ею является почти бесполезно.

Сообщая об изложенном, прошу не отказать принять меры в отношении завода, изготавливающего аэропланы, к более добросовестному отношению к работе и по возможности к устранению перечисленных недостатков в следующих аэропланах типа «Илья Муромец».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 44.

Документ № 10

Мнение дежурного генерала штаба Верховного главнокомандующего о распределении авиационных моторов «Сальмсон» между строящимися большими и малыми аппаратами, адресованное А. М. Романову 16 октября 1914 года

«Штаб Верховного главнокомандующего, препровождая при сём на заключение Вашего императорского высочества копию сношения Главного управления Генерального штаба от 12 октября 1914 года № 4102, уведомляет, что с его стороны предположенный порядок формирования признан целесообразным.

Что же касается того, что Главное военно-техническое управление, по-видимому, предположено все имеющиеся в распоряжении моторы «Сальмсон» обратить для установки на аэропланах системы «Илья Муромец», то это, по мнению штаба, является нежелательным по следующим причинам.

1. Быстрое изготовление и обучение экипажей на аэропланах системы «Илья Муромец» крайне незначительно, что подтверждено практикой, так как за 2,5 месяца войны было получено армией всего два аэроплана.

2. Данные пробных полётов аэроплана «Илья Муромец» Первый» дали результаты, которые показывают необходимость серьёзных усовершенствований аппаратов, что, по всей вероятности, ещё замедлит их изготовление.

3. Сохранение всех наличных моторов «Сальмсон» для аэропланов «Илья Муромец» может вызвать лишь бесполезное лежание двигателей в ожидании будущего изготовления этих аэропланов.

Вследствие изложенного полагал бы более рациональным, если окажется возможным, все наличные моторы «Сальмсон» установить на те из аэропланов, которые будут готовы раньше, то есть, если аппарат «Ваузен» будет готов раньше, желательно установить на них часть моторов. Давать же двигателям специального назначения, вне зависимости действительной готовности аппаратов, является не осторожным, тем более, что это вызывает отсрочку формирования новых отрядов до разыскания за границей нужного количества двигателей «Сальмсон».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 25.

Документ № 11

Мнение военного министерства по вопросу продолжения испытаний воздушных кораблей «Илья Муромец» в условиях боевой службы

«Милостивый государь Михаил Алексеевич.

На основании положения Военного совета от 27 сентября РБВЗ были заказаны 32 аэроплана типа «Илья Муромец». Означенная мера была представлена Военным советом во исполнение предложения Главного управления ГШ о снабжении армии 42 аэропланами означенного типа и в дополнении данному ещё ранее заказу на 10 таких аэропланов.

При рассмотрении этой меры Военный совет, кроме прочих достоинств, имел в виду способность таких аппаратов к полётам при низких температурах. 19 октября начальник штаба Верховного главнокомандующего уведомил начальника Главного военно-технического управления о недостатках, обнаружившихся на театре военных действий, на аэроплане «Илья Муромец-1».

Сношением от 29 октября штаб Верховного главнокомандующего уведомил Главное военно-техническое управление, что главнокомандующий

армиями Северо-Западного фронта, «вследствие обнаруженной непригодности аэроплана типа «Илья Муромец» к выполнению боевых задач, просит прекратить снабжение армии аппаратами этого типа». Сообщая изложенное для сведения, штаб Верховного главнокомандующего полагал бы необходимым принять все меры к скорейшему снабжению армии аэропланами системы «Ваузен», не останавливаясь даже перед установкой на них тех из моторов, которые были приготовлены для аппаратов типа «Илья Муромец» и окажущимися пригодными для аэропланов «Ваузен».

Вследствие изложенного начальник Главного военно-технического управления просил Главное управление Генерального штаба телеграфировать нашему агенту во Франции о скорейшем изготовлении в первую очередь моторов «Сальмсон» для «Ваузенов», приостановив изготовление таких же моторов для РБВЗ.

Правление названного завода, изложив в письме от 8 ноября свои соображения о преимуществах аэропланов типа «Илья Муромец», указывает, что для успеха дела необходимо поставить аэропланы большой мощности в соответствующие условия, причём, необходимо помнить, что подобных аэропланов не было в обращении и что в начале работ неизбежны мелкие недоразумения и неудачи, но будущее принадлежит этим аэропланам. Только они могут создать мощный непобедимый воздушный флот. Ввиду сего завод просит дать ему возможность практически доказать на поле битвы способность аппарата наносить неприятелю такой ущерб, какого не может нанести ни один из существующих летательных аппаратов нашего времени. Для этой цели завод готов взять на себя и самую организацию соответствующего боевого отряда.

Для выяснения боевого значения этих аэропланов, по мнению завода, вполне достаточно заказанной ему первой серии в 10 аппаратов. **Военный министр, признавая со своей стороны желательность более широкой постановки испытаний пригодности аэропланов «Илья Муромец» непосредственно в условиях боевой службы, приказал, чтобы по Главному управлению ГШ было сделано сношение по этому предмету со штабом Верховного главнокомандующего.**

О вышеизложенном имею честь сообщить Вашему превосходительству по прошению военного министра для соответствующего исполнения. Прошу принять уверенность в совершенном моём уважении и преданности. А. Лукомский».

РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2560. Л. 96.

Документ № 12

Мнение Главного управления Генерального штаба по вопросу продолжения испытаний воздушных кораблей «Илья Муромец» в условиях боевой службы

«Некоторые, весьма ценные для военной авиации качества сконструированного И. И. Сикорским большого аэроплана под названием «Илья Муромец», обнаружившиеся при совершении им ряда удачных демонстраций, в своё время обратили на себя внимание военного ведомства.

Ввиду выяснившейся возможности использования подобного рода летательных машин для выполнения особых задач, требующих от аппаратов большой мощности, Главное военно-техническое управление сдало РБВЗ заказ на 10 аэропланов этого типа, причём, в вопросе о применении этих аппаратов Главное военно-техническое управление высказывалось за снабжение ими крепостей.

Главное управление Генерального штаба, принимая во внимание главнейшие отличительные свойства аппарата «Илья Муромец», как то: значительные его размеры и вес, сложность конструкции, затруднительность перевозки по земле и некоторые другие особенности, – первоначально согласилось с мнением Главного военно-технического управления, полагая, что в условиях крепостной службы могут быть использованы с наибольшей широтой его положительные качества и, наоборот, – парализованы отрицательные.

Однако, после совершения И. И. Сикорским на аэроплане «Илья Муромец» перелёта Петербург – Киев и обратно, доказавшего в наличии аппарата таких качеств, которые приводили к заключению о возможности применения аппаратов этого типа не только для тактической разведки и поддержания связи на сравнительно небольшом расстоянии, но и для целей более значительного радиуса действия, Главное управление Генерального штаба с доклада военному министру изменило своё первоначальное предположение относительно использования десяти заказанных аппаратов, предназначив 8 из них для обслуживания полевых авиационных отрядов Западного фронта, а 2 – на снабжение авиашколы для обучения лётного состава.

Вместе с сим, согласно положенной военным министром на упомянутом докладе резолюции следующего содержания: «Одобрено. Надо подумать о дальнейших заказах аппаратов этого типа и как ими распоряжаться», – были доложены его высокопревосходительству 24 июня сего года соображения о снабжении всех намеченных к сформированию по большой программе десяти полевых авиационных отрядов аэропланами «Илья Муромец» по

расчёту четырёх аэропланов на каждый отряд. Означенное предположение, будучи подвергнуто обсуждению в присутствии помощника военного министра инженер-генерала Вернандера, удостоилось одобрения, вследствие чего, как выяснилось ныне, Главным военно-техническим управлением было внесено в Военный совет представление о заказе ещё 32 аэропланов названного типа, а всего 42 аппаратов – по четыре в десять отрядов и два – в авиашколу.

В настоящее время исполняющий должность начальника канцелярии военного министерства письмом от 20 ноября сего года № 4152 уведомил, что на основании положения Военного совета от 27 сентября РБВЗ было заказано 32 аэроплана. Но ввиду отмеченных Вашим превосходительством в сношении на имя начальника Главного военно-технического управления от 19 октября недостатков, обнаруженных в находящемся на театре военных действий аппарате «Илья Муромец» Первый», а также сообщённой в сношении от 29 октября просьбы главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта прекратить снабжение армии аппаратами этого типа, постройка таковых отложена.

В соответствии с сим приостановлено и изготовление для этих аэропланов моторов «Сальмсон», с увеличением за счёт последних производства моторов для аэропланов «Ваузен». Между тем, по сообщению исполняющего должность начальника канцелярии военного министерства, Правление РБВЗ, изложив в письме от 8 ноября свои соображения о преимуществах аэропланов «Илья Муромец», как аппаратов большой мощности, ходатайствует о предоставлении ему возможности практически доказать на поле битвы способности их, при нахождении в соответствующих условиях, наносить неприятелю такой ущерб, какого не может нанести ни один из существующих летательных аппаратов нашего времени. В этих условиях завод готов взять на себя и самую организацию отряда, причем для выяснения боевого значения аэропланов «Илья Муромец», по мнению завода, вполне достаточно первой серии десяти аэропланов.

Не предрешая вопроса в какой мере предложение завода в условиях настоящего времени может считаться приемлемым, Главное управление Генерального штаба просит Ваше превосходительство не отказать в сообщении заключения по сему поводу, присовокупляя, что по уведомлению исполняющего должность начальника канцелярии военного министра, военное министерство со своей стороны признаёт желательным более широкой постановки испытания пригодности аэропланов «Илья Муромец» непосредственно в условиях боевой службы.

Исполняющий должность начальника Генерального штаба генерал-лейтенант Беляев».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 171 – 173.

Документ № 13

Служебная записка А. М. Романова начальнику штаба Верховного главнокомандующего по вопросу производства и испытаний аэропланов «Илья Муромец»

«Для разрешения различных деталей вопроса о снабжении в будущем отрядов аппаратами, а также об установке системы вновь заказываемых аппаратов, начальником Главного военно-технического управления по моей просьбе был командирован ко мне полковник Семковский.

При объяснении с означенным офицером определилось, что в настоящее время хотя и решено временно приостановить заказ 32-х больших аэропланов «Илья Муромец», но по изготовлению ранее заказанных десяти таких же аппаратов продолжается и предположено в ближайшем будущем приступить к формированию команд для тех из выпускаемых аппаратов, для которых команд ещё не имеется.

Ныне уже состоят сформированными пять команд и в готовности четыре аэроплана, между тем с начала войны и до настоящего времени ни аппараты эти, ни команды никакого участия в военных действиях не принимали.

Основой для предложения постройки первоначально заказанных десяти аппаратов типа «Илья Муромец» и посылки их на театр военных действий является, как видно из представленного мне полковником Семковским в копии доклада Главному военно-техническому управлению в Военный совет, заявление строящего означенный аэроплан РБВЗ следующего содержания:

«Для успеха дела необходимо поставить аэропланы большой мощности в соответствующие условия, причём необходимо помнить, что подобных аэропланов не было ещё в обращении, и что в начале работ неизбежны мелкие недоразумения и неудачи, но будущее принадлежит большим аппаратам. Только они могут создать мощный непобедимый флот. В этом для завода нет никаких сомнений… Для выяснения боевого значения этих аэропланов, по мнению завода, вполне достаточно заказанной ему первой серии в десять аппаратов, а потому завод полагал бы правильным приостановить исполнение второго заказа на 32 аппарата впредь до выяснения результатов деятельности первых десяти. Результаты эти или докажут важное боевое значение аэропланов типа «Илья Муромец» и дадут новый богатый материал для усовершенствования последних серий, или выяснят непригодность аппаратов для военных целей».

Обращаясь, однако, к деталям рассмотрения этого заявления, нельзя не видеть в нём полное отсутствие каких-либо мотивов для подтверждения

того, что для указанного заводом практического боевого испытания аппаратов нужно их иметь непременно десять, то есть то число, которое заказано, и ни в коем случае нельзя ограничить это испытание теми четырьмя аппаратами, которые уже готовы. Между тем, казалось бы, что эта последняя точка зрения и должна служить исходною при обсуждении настоящего дела, принимая во внимание, что:

1. Постройка ещё шести аппаратов займёт значительное время;

2. Задержка испытания или, по крайней мере, окончательных выводов из него до кончины упомянутой в предыдущем пункте постройки затянет решение вопроса на долгий срок, между тем, как в случае благоприятного результата испытаний, было бы необходимо получить новые аппараты немедленно.

3. Постройка тех же шести аппаратов до выяснения целесообразности этого типа для военных целей отнимет 12 моторов системы «Сальмсон» из числа получаемых из-за границы, тогда как число этих моторов вообще ограничено и в то же время необходимых для постановки на аппараты «Ваузен», достоинство которых уже вполне выяснено и потому их требуют единогласно из всех армий.

4. На эти вновь построенные аппараты потребуются команды, а их придётся давать из состава в действующей армии отрядов, состоящих и без того с неполным числом лётчиков, тогда как в ближайшее же время надо будет выделять состав для вновь формируемых отрядов с аппаратами «Ваузен».

Ввиду приведённых данных и тех соображений, что испытанием придется, по-видимому, выяснить не только боевые качества «Муромцев», но и общие, относящиеся к каждой вообще системе, так как испытания первоначального образца, управлявшегося господином Сикорским, и опыт полётов на них, сданных уже военному ведомству, показывает, как кажется, некоторую разницу. Я для пользы авиационного дела в армии и вполне правильного решения настоящего дела полагал бы:

1. Испытания пригодных аэропланов «Илья Муромец» для боевых целей произвести на четырёх или пяти готовых аппаратах.

2. Для устранения в будущем заявлений, что неудача испытаний явилась результатом технической неподготовленности личного состава команд, сформированных военным ведомством, согласится на предложение завода и предоставить ему всё техническое обслуживание аппаратов, для чего сформировать все 5 команд собственным его попечением, назначив со стороны военного ведомства на каждый аппарат только двух офицеров, одного в качестве техника-наблюдателя-контролёра и командира во время боевых действий, а другого – артиллериста.

3. Офицеров, состоящих ныне в командах аппаратов «Илья Муромец» и излишествующих после приведения в исполнение меры, указанной в

предыдущем пункте, назначить на укомплектование вновь формируемых полевых отрядов с аппаратами большой мощности или на пополнение вакансий в других отрядах.

4. Для удобства наблюдения за испытаниями, а также для хозяйственного и технического обслуживания, придать аппараты «Илья Муромец» по одному к вновь сформированному отряду с аппаратами большой мощности.

Сообщая Вашему высокопревосходительству вышеизложенное, считаю необходимым добавить, что решение испытывать теперь же все десять аппаратов при условии укомплектования их лётным составом за счёт состава, имеющегося в отрядах, явится для авиационного дела в армиях, только начавшего после громадных усилий приходить в систему и порядок, фактом для новой дезорганизации, так как по принятому ранее порядку для «Муромцев» брались лучшие лётчики, нужные для живого и приносящего реальную пользу армии дела в отрядах. 23 ноября 1914 года».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(1). ЛЛ. 149, 150.

Документ № 14

Докладная записка А. М. Романова, направленная в Ставку 7 декабря 1914 года по вопросу выбора места для испытаний воздушных кораблей «Илья Муромец»

«Считаю необходимым осведомить Вас о моей переписке с военным министром по поводу организации испытаний группы аппаратов «Илья Муромец» около Варшавы.

29 ноября я получил от генерала Сухомлинова частное письмо, в котором он, указывая на необходимость произвести серьёзный боевой опыт с «Муромцем», дабы решить его судьбу-боеспособность, высказывал желательность образовать на правом берегу Вислы около Варшавы временную школу для «Муромцев», сгруппировать в ней с техническим обслуживанием от РБВЗ имеющиеся в готовности пять-шесть аппаратов, которым и давать затем для выполнения боевые задачи. В случае неимения с моей стороны ничего против этого предложения, генерал Сухомлинов просил меня телеграфировать ему «согласие».

В этот же день я телеграфировал ему ответ: «Согласен, но лучше Брест», а затем в пояснении этого взгляда послал частное письмо, в котором указывал, что моё предложение избрать для испытаний Брест, а не Варшаву, я основываю на тех соображениях, что прибытие в Варшаву столь большого числа «Муромцев» должно привлечь внимание не только шпионов, которых

там немало, но и населения города, а производство пробных полётов может дать, при естественных всегда авариях и поломках, повод для распространения преувеличенных слухов и разговоров.

Предложенный мною Брест при условии крепостной охраны и глубокого тыла даст возможность наладить всё дело спокойно и без посторонних взглядов, затем, когда всё станет уже на прочную почву и надо будет перейти к дальнейшей боевой работе, то для удобства ея можно будет назначить в виде базы какой-либо ближайший к театру военных действий пункт – в зависимости от положения дел, причём тогда «Муромцы» появятся перед армиями уже не в виде пробных полётов, а прямо приступят к выполнению боевых задач во всеоружии практического знания своих команд и опыта предыдущей подготовительной работы.

Это письмо разошлось, однако, с телеграммой генерала Сухомлинова, полученной мной 6 декабря, где он просит меня не настаивать на переводе в Брест налаженной уже организации отряда близ Варшавы, на что я телеграммой ответил, что письмо с объяснениями о причинах желательности Бреста послано, но раз всё налажено для организации отряда близ Варшавы, то я настаивать не буду, хотя и остаюсь при своём мнении.

Сегодня я узнал из телеграммы генерала барона Роппа, что местом пребывания «Муромцев» избрано место Яблонна. Глубоко Вас уважающий Александр Михайлович».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613 (2). Л. 14.

Документ № 15

Сведения о нагрузке аэроплана «Илья Муромец» Первый», данные командиру корабля авиаконструктором И. И. Сикорским

«Аэропланы «Илья Муромец» сдаются с нагрузкой 90 пудов, и при благоприятных условиях погоды и хорошем месте разбега, могут поднимать 110 пудов.

Однако для свободного манёвра, для большей вертикальной скорости и для полёта в плохую погоду является весьма важным чтобы аппарат обладал некоторым избытком мощности, то есть чтобы он нёс возможно меньшую нагрузку.

Мы считаем, что при 70 пудах полезного груза аппарат сохраняет избыток мощности вполне достаточной для полёта в неблагоприятных условиях. Эта нагрузка берётся при всех условиях, когда вообще возможен полёт. Четыре человека экипажа – 20 пудов, пулемёт, ружьё-пулемёт и броня

– 10 пудов, горючее и масло на четыре часа полёта – 40 пудов. Всего 70 пудов.

При таких условиях аппарат с полным экипажем, несущий для обороны в воздухе вооружение, может пролететь около четырёх часов, то есть покрыть расстояние около 350 вёрст.

Как было уже указано, аппарат может нести значительно больший груз, однако вопрос о нагрузке сверх 70 пудов должен быть в каждом отдельном случае решаем командиром аппарата в зависимости от погоды, площадки для разбега, состояния моторов».

РГВА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 225.

Документ № 16

Мемория Военного совета российской армии и штат управления Эскадры воздушных кораблей

Мемория:

«Для лучшей постановки боевой службы аэропланов типа «Илья Муромец» признано необходимым создать для них особое учреждение в виде школы под наименованием управления эскадры воздушных кораблей. В этом управлении предположено сосредоточить как предварительное всестороннее практическое обучение чинов командиров аэропланов, так и систематическую подготовку их к исполнению боевых заданий.

ЖУРНАЛ ВОЕННОГО СОВЕТА

Общее собрание 8 декабря 1914 года

Согласно положению Военного совета от 27 сентября 1914 года в дополнение к ранее заказанным десяти аэропланов типа «Илья Муромец» РБВЗ было заказано ещё 32 аэроплана такого же типа.

Ввиду отмеченных штабом Верховного главнокомандующего недостатков, обнаруженных в находящемся на театре военных действий аэроплане «Илья Муромец» Первый», а также заявления

главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта прекратить снабжение армии аппаратами этого типа, исполнение контракта с РБВЗ было отложено.

Председатель правления завода, представив свои соображения относительно преимуществ аэропланов «Илья Муромец», высказал предположение, что причину неуспеха находящегося на театре военных действий аэроплана Первого надо искать в тех ненормальных условиях, при которых эти аэропланы должны были начать свою службу. Ввиду этого представитель названного правления заявил, что следует сгруппировать аэропланы «Илья Муромец» в ближайшем к району театра военных действий месте и пройти необходимый практический курс в условиях боевой обстановки под руководством и техническим надзором лиц, конструирующих этот аппарат. Только при этих условиях от указанных аэропланов возможно ожидать, что они принесут ту пользу, которая имелась в виду при проектировании аэропланов типа «Илья Муромец». Вместе с тем тот же представитель высказал, что необходимо образовать особое управление (школу) эскадры воздушных кораблей, при котором в качестве переменного состава будут состоять команды аэропланов типа «Илья Муромец».

Так как возможно широкая постановка испытания пригодности аэропланов указанного типа непосредственно в условиях боевой службы признаётся крайне желательною, то Главное управление Генерального штаба представило по поводу этого проекта соответствующие соображения, причём разработан проект штата управления эскадры воздушных кораблей в составе: пяти офицеров и пяти классных чинов (один может быть вольнонаёмным) и 17 нижних чинов. По штату определены необходимые отпуски на: канцелярские расходы, содержание и освещение аэродрома, содержание и ремонт автомобилей и на покупку материалов и расходы мастерских.

На заведение нештатного имущества названному управлению следует выделить пособие в размере 1000 рублей. Вызванные настоящей мерою расходы подлежат отнесению на военный фонд. Формирование управления будет возложено на Главное военно-техническое управление. Нижние чины назначаются распоряжением Главного управления Генерального штаба.

Начальник Генерального штаба полагает:

1. Сформировать на время настоящей войны управление эскадры воздушных кораблей по штату согласно представленного проекта.

2. Присвоить начальнику управления эскадры воздушных кораблей права командира неотдельной бригады, а в хозяйственном отношении – права командира полка.

3. Первоначальное обзаведение управления эскадры воздушных кораблей имуществом производить распоряжением надлежащих Главных

управлений с тем, чтобы ими после того были бы своевременно испрошены, в установленном порядке, необходимые денежные отпуски на пополнение заведения имуществом.

4. Отпустить теперь же из военного фонда пособие управлению эскадры воздушных кораблей в сумме 1000 рублей на заведение необходимого, но не предусмотренного табелями имущества, с причислением этой суммы к параграфу 17 статьи 2 сметы Главного штаба.

5. Расходы по сформированию и содержанию управления эскадры воздушных кораблей отнести на военный фонд.

Военный совет положил:

1. Испросить величайшее соизволение на приведение в исполнение п.п. 1 и 2 мнения начальника Генерального штаба, подвергнув на высочайшее утверждение прилагаемый проект штата.

2. Утвердить п.п. 3, 4 и 5 того же мнения.

Исполняющий должность начальника канцелярии военного министерства генерал-лейтенант А. С. Лукомский».

Временный штат:

На подлинном написано:

Высочайше утверждён 10 декабря 1914 года

Подписал генерал-адъютант Сухомлинов.

Верно: временно исполняющий должность начальника отдела по устройству и службе войск Главного управления Генерального штаба полковник Каминский.

Временный штат
управления эскадры воздушных кораблей

Офицеры:		
Начальник управления генерал-майор	1	2700 рублей
Помощник начальника управления штаб-офицер	1	1560
Старший офицер, штаб-офицер	1	1020
Зав. хозяйственно-технической частью, штаб-офицер	1	660
Адъютант, обер-офицер	1	300
Военные чиновники:		
Врач старший	1	1080
Делопроизводитель по хозяйственной части	1	350
Казначей, он же квартирмейстер	1	450
Зав. складом, инженер-чиновник	1	
Старший механик	1	

Нижние чины:

строевые:

ефрейторов	5
рядовых	5

нестроевые:

писарей высшего оклада	2
писарей среднего оклада	2
писарей низшего оклада	2
старший медицинский фельдшер	1

Примечание:

1. При управлении эскадры воздушных кораблей в качестве переменного состава состоят команды аэропланов «Илья Муромец», содержащиеся по высочайше утверждённым 14 августа 1914 года штатам.

2. Всем офицерам производится фуражное довольствие по положении».

РГВИА. Ф. 831. Оп. 1. Д. 128. Л. 306; Ф. 493. Оп. 3. Д. 12. Л. 129.

Документ № 17

Сведения из послужного списка начальника управления Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец»

«Действительный статский советник, член Совета министра финансов Михаил Владимирович Шидловский.

Родился 20 июня 1856 года, православного вероисповедания. Из дворян. За Шидловским значится благоприобретённое имение, находящееся в Воронежской губернии Задонского уезда Ивовской волости при селе Скорнякове в количестве 1380 десятин земли.

Воспитанник военно-морского училища, в которое поступил 11 сентября 1874 года. Действительная служба считается с 16 апреля 1875 года. Зачислен в 3-й флотский экипаж 27 апреля 1878 года. 17 сентября 1879 года Высочайшим приказом произведен за выслугу лет в мичманы со старшинством. Прикомандирован на зимнее время к 8-му флотскому экипажу 16 января 1880 года. Из этой команды возвратился к месту службы 16 апреля 1889 года. Приказом главного командира Кронштадского порта назначен в заграничное плавание на клипере «Пластун» с переводом в 5-й флотский экипаж. Назначен исправляющим должность ревизора на клипере «Пластун» 27 ноября 1880 года. Прикомандирован к 8-му флотскому экипажу 11 марта 1883 года.

Зачислен в военно-юридическую академию вольнослушателем 9 декабря 1883 года. Произведён в лейтенанты 1 января 1884 года. Переименован в штабс-капитаны по Адмиралтейству с назначением

штатным кандидатом на судебные должности при Кронштадском военно-морском суде 10 августа 1887 года. Высочайшим приказом по морскому ведомству уволен от службы для определения к статским делам с награждением чином коллежского асессора 7 декабря 1887 года. Причислен к государственной канцелярии с назначением для занятий в отделение для гражданских и духовных дел 1 января 1888 года.

Помощник статс-секретаря Государственного совета сверх штата 7 ноября 1890 года. Произведён за выслугу лет в надворные советники со старшинством 1 января 1891 года. Объявлено монаршее благоволение 1 января 1892 года. Помощник статс-секретаря Государственного совета с 1 января 1893 года. За выслугу лет произведён в коллежские советники со старшинством 1 января 1894 года. За отлично-усердную службу объявлено монаршее благоволение 1 января 1895 года. Получил серебряную медаль для ношения на груди на Александровской ленте в память царствования Александра III 26 февраля 1896 года.

За отличие в службе пожалован чином статского советника 1 января 1895 года. Действительный статский советник с 1 января 1900 года. Причислен для занятий в отдел промышленности, науки и торговли 9 января 1900 года. Именным высочайшим приказом Правительствующим Сенатом повелено быть членом Совета министра финансов 21 декабря 1902 года. Назначен членом Совета и финансового Комитета Санкт-Петербургского центрального училища технического рисования барона Штиглица 13 июля 1904 года.

За отлично-усердную службу и особые труды пожалован кавалером ордена Св. Владимира 3-й степени 6 апреля 1903 года, Св. Станислава 1-й степени 17 апреля 1905 года, Св. Анны 1-й степени 14 апреля 1913 года.

Высочайшим приказом 14 декабря 1914 года назначен начальником Эскадры воздушных кораблей с переименованием в генерал-майоры с зачислением по инженерным войскам и с оставлением в занимаемой должности члена Совета министра финансов. 15 декабря 1914 года вступил в исполнение своих обязанностей. 20 декабря 1914 года отбыл в действующую армию.

Приказом Верховного главнокомандующего 20 апреля 1915 года № 291 управление Эскадры воздушных кораблей переименовано в Эскадру воздушных кораблей. Высочайшим приказом 10 октября 1915 года за отлично-усердную службу и труды, понесённые во время военных действий награждён орденом Св. Равноапостольного князя Владимира 2-й степени.

Женат браком на дочери капитана 1-го ранга Анне Михайловне Мокеевой 30 июля 1908 года. От первого брака сын Михаил 16 октября 1894 года».

Документ № 18

Донесение главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта в Ставку по вопросу испытаний «Муромцев»

«В Ставку. 28 декабря 1914 года.

Ещё до получения из Огенквара положения об управлении эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» мною, ввиду просьбы генерала Каульбарса, было предписано комиссии по назначению коменданта Новогеоргиевской крепости производить всесторонние испытания боевых качеств этих аэропланов, и было сообщено Огенквару, что только после получения благоприятных результатов этих испытаний будет возможно приступить к формированию управления этой эскадры. Ныне председатель этой комиссии генерал Ельчанинов доносит, что представитель РБВЗ Сикорский желает сначала сдать аппараты в казну согласно технических условий контракта, а затем уже представить их испытания в боевом отношении, в противном же случае он снимает с завода материальную ответственность в случае порчи аппаратов.

Свой взгляд на недостатки аппаратов «Илья Муромец» и нежелательность поэтому дальнейшей присылки их в армию я уже высказывал в сношении своём НР 6161. Теперь же присланы не только не принятые в казну аппараты, но даже образован учебный аэродром, как для обучения лётчиков, так и испытаний аппаратов в непосредственной близости к боевым линиям.

Казалось бы, всё это должно быть отнесено в более глубокий тыл, в армию же должны высылаться вполне годные к боевой работе аппараты и лётчики. Благоволите меня ориентировать о назначении эскадры воздушных кораблей и отношении её ко мне, в зависимости от чего будут разрешены и связанные с довольствием все вопросы».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 104.

Документ № 19

Донесение главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта в Ставку по вопросу испытаний «Муромцев»

«26 декабря 1914 года прибыл генерал Шидловский – начальник эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец», подчинённый непосредственно коменданту крепости Новогеоргиевск. По донесению начальника штаба крепости имеется распоряжение производства приёмных

испытаний без комиссии военного ведомства. Ввиду изложенного неясно как ЭВК относится к Северо-Западному фронту и как понимать их испытание: боевое, как было указано военным министром и о чём Вам было сообщено, или только техническое, согласно условий договора. Если испытание техническое, то непонятно почему воздушные корабли присланы без испытания их на месте, согласно условий договора, а если боевое то это испытание должно состоять испытанием разведывательно-боевых задач, что и может быть сделано без участия компетентной военной комиссии, ибо решить вопрос о пригодности аппарата для боевых целей на основании заключения одного лица (коменданта) участие коего, однако, не вытекает прямо из донесения начальника штаба крепости, а тем более лишь одного Шидловского с его управлением, нельзя. Во всяком случае, полагаю, что испытание боевое должно быть произведено после технического и приёма аппаратов военным ведомством…»

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 109.

Документ № 20

Положение об управлении Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец»

«1. Состав управления ЭВК:

Управление ЭВК состоит из: начальника управления и штаба, согласно временного штата высочайше утверждённому 10 декабря 1914 года, всех отрядов «Муромцев», как уже сформированных, так и имеющих быть сформированными на основании высочайше утверждённых 14 августа 1914 года штатам и табелей, аэропланов в количестве двух на каждый воздушный корабль, и мастерских для ремонта воздушных кораблей и аэропланов.

2. Цель и назначение управления:

Выяснение боевых свойств воздушных кораблей, выработку соответствующего боевого вооружения их, подготовку командного состава и нанесение возможно большего вреда неприятелю в зависимости от степени боевой готовности кораблей.

Деятельность управления ЭВК двоякая:

подготовительная:

– испытание и изучение боевых свойств каждого корабля, выработка для него соответствующего оборудования и вооружения, определение тех боевых задач, исполнение которых может быть на него возложено;

– подготовка личного состава к обслуживанию и управлению механизмами кораблей к выполнению выработанных для них боевых задач.

боевая:

– разрушение при помощи бросания бомб укреплений, сооружений, важных в военном отношении, железнодорожных путей, а также поражения резервов и обозов в тылу неприятельских армий;

– поражение оружейным и орудийным огнём неприятельских управляемых аэростатов, воздушных кораблей и аэропланов;

– производство разведок и фотографирования неприятельских позиций и укреплений.

3. Права и обязанности начальника управления ЭВК:

– установление порядка службы на кораблях и ответственности отдельных чинов команды по обслуживанию механизмов и отдельных частей корабля;

– разработка возможных боевых задач в строгом соответствии с воздушными свойствами корабля;

– выработка программы и систем практических упражнений для успешного выполнения представленных задач;

– выбор и назначение для каждого корабля, в зависимости от степени его готовности, его специальной задачи для выполнения предписанных соответствующим высшим начальником (главнокомандующим армии фронта или командующим частями армии), боевых задач».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 616. Л. 55.

Документ № 21

Справка о деятельности Эскадры воздушных кораблей

«На рапорте генерала Шидловского о прибытии положена начальником штаба Верховного главнокомандующего резолюция о том, что Положение одобрено Верховным главнокомандующим. Боевые задачи будут ставиться высшим армейским начальством, а способ всецело предоставить генералу Шидловскому. Положения о дежурстве не имеется. Есть только копия письма неизвестного лица, по-видимому, военного министра.

Из копии, однако, видно, что там предполагалось значительно более широкое толкование прав начальника управления ЭВК. Кроме этого деятельность самой школы воздушных кораблей с точки зрения достигаемых результатов и устранении недоразумений в будущем требует хотя бы общего надзора, так как существуют весьма простые способы введения в заблуждение малоопытных лиц представлением, например, неоспоримых документов в виде барограмм. Для этого стоит только после отделения от земли перевернуть барограф и, совершая полёт на 500-х метрах, получить барограмму по 1500 – 2000 метров и прочее.

В то же время из высочайше утверждённого штата управления ЭВК и письма военного министра усматривается, что в виде лётчиков на «Муромцев» представлены офицеры-лётчики лишь переученные полётам на воздушных кораблях, что эти отряды с военными лётчиками, получив подготовку под руководством генерал-майора Шидловского, будут командировываться в армию. Всё это указывает на необходимость отвлекать лучших лётчиков для опытов с целой группой «Муромцев» в то время, когда в отрядах большой некомплект».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). Л. 68.

Документ № 22

Технические условия на поставку аэропланов типа «Илья Муромец» (десяти штук, заказанных по контракту Главного военно-технического управления от 12 мая 1914 года)

«Испытательный полёт:

Состоит из одного полёта на продолжительность не менее 2,5 часов. Аппарат должен поднять общий груз не менее 1440 кг. Во время полёта должна быть достигнута высота не менее 800 метров, причём высоту в 500 метров аппарат должен взять в промежуток времени не более 15 минут.

При полёте должны производиться испытания с остановкой одного из моторов, при этом аппарат должен сохранять направление, желаемое пилотам. Должен быть произведен планирующий спуск с высоты не менее 100 метров со всеми остановленными моторами.

На двух аппаратах из партии в 10 штук во время полётов на продолжительность производится измерение скорости на пространстве в один километр. Для определения скорости берётся средняя скорость, выведенная их четырёх скоростей во время двух полётов туда и назад. Скорость эта должна быть не менее 85 вёрст в час.

По окончанию полёта на продолжительность должно быть констатировано осмотром, что аппарат может повторить полёт без каких-либо исправлений.

Испытательные полёты производятся пилотом от завода. Все полёты должны производиться с одним или несколькими членами комиссии в качестве пассажиров, причём члены комиссии должны констатировать

лёгкость управления, лёгкость поворотов в обе стороны, а также отсутствие опасных колебаний».

Технические условия на поставку аэропланов типа «Илья Муромец» (тридцати двух штук, заказанных по контракту Главного военно-технического управления от 2 октября 1914 года).

«Испытательный полёт:

Состоит из одного полёта продолжительностью не менее одного часа. Каждый аппарат должен быть в состоянии без опасного напряжения какой-либо части, нести во время полёта полезный груз 1300 кг, состоящий из запасов масла, горючего, веса пилотов и пассажиров, а также тех приборов и инструментов, кои не имеют непосредственного отношения к полёту.

Испытание производится перед комиссией или приёмщиком всецело за счёт и риск поставщика.

Во время полёта должна быть достигнута высота не менее 1000 метров, причём высоту в 500 метров аппарат должен взять в промежуток времени не более 15 минут и должен быть произведён планирующий спуск с высоты не менее 100 метров со всеми остановленными моторами.

На двух аппаратах из партии в 32 штуки во время полётов на продолжительность производится измерение скорости на пространстве в один километр. Для определения скорости берётся средняя скорость, выведенная их четырёх скоростей во время двух полётов туда и назад. Скорость эта должна быть не менее 90 вёрст в час.

По окончании полёта на продолжительность должно быть констатировано осмотром, что аппарат может повторить полёт без каких-либо исправлений.

Испытательные полёты производятся пилотом от завода. Все полёты должны производиться с одним или несколькими членами комиссии в качестве пассажиров, причём члены комиссии должны констатировать лёгкость управления, лёгкость поворотов в обе стороны, а также отсутствие опасных колебаний».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 613(2). ЛЛ. 206, 207.

Документ № 23

Докладная Главного военно-технического управления о вооружении «Муромцев»

«Для приведения в исполнение намеченного Главным управлением Генерального штаба плана снабжения нашей армии мощными аэропланами, заказаны акционерному обществу РБВЗ 32 аэроплана типа «Илья Муромец» сверх десяти, заказанных ранее со сроком сдачи их: 10 – к 1 февраля 1915 года, 10 – к 15 февраля и 12 – к 1 марта.

Для аэропланов типа «Илья Муромец» разработано вооружение. Каждый аэроплан вооружается морской пушкой Гочкиса, для которой разработан специальный разрывной снаряд, испытание которого заканчивается. Сверх того, на верхней площадке аэроплана устанавливаются два пулемёта, каждый аэроплан вооружается комплектом метательных снарядов и снабжается прицельным прибором профессора Тираспольского или штабс-капитана Толмачёва.

Объявление войны застало вопрос о метательных снарядах для аэропланов в периоде разработки. С начала войны изготовлено и разослано в авиационные части 1270 пороховых и 4240 тротиловых бомб, весом от пяти фунтов до двух пудов 30 фунтов.

Кроме того изготовлено и рассылается в армии около 3400 тротиловых бомб, подаваемых заводами в количестве до 100 – 200 штук в день, вместе с тем для выяснения необходимости в дальнейшем изготовлении снарядов, веса и системы их командирован в действующую армию капитан Орановский. Для зажигания изготовлено 500 снарядов системы профессора Горбова…

Для обозначения наших аэропланов, чтобы обезопасить их от обстрела своими войсками (6 лётчиков убито) и для подачи различных сигналов обозначать замеченное аэропланами расположение противника, Главным военно-техническим управлением были разработаны и высылаются в авиационные части около 7000 дымных сигналов, при выбрасывании коих с аэропланов получается дымовое облако красного цвета».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 612. Л. 20.

Документ № 24

Мнение А. М. Романова по поводу откомандирования двух «Муромцев» в Батуми

«Вследствие телеграммы от 3 января 1915 года о возможной посылки для сторожевой службы на батумское побережье двух отрядов «Илья Муромец», находящихся во Львове и Брест-Литовске, сообщаю, что по-моему мнению отряды «Муромцев» для сторожевой службы на побережье

Батума не годятся по следующим причинам. Вся эта местность горная со средними высотами 300 – 1500 метров, причём горы подходят вплотную к морю, вдоль которого тянется шоссе. «Муромец» Первый», как это уже выяснилось опытом, не может держать высоты более 1300 метров, которая над гористой местностью вблизи Батума неминуемо ещё понизится и будет во всяком случае менее 1000 метров. При этом перелёт кряжей гор окажется, конечно, невозможным.

Кроме того, для подъёма «Муромца» нужна ровная площадка длинною не менее 1000 метров, для спуска не менее 500 метров, площадка не должна быть окружена никакими предметами. Вряд ли, однако, удастся найти такие удобные площадки в этом месте. При работе трёх моторов из четырёх аппарат высоты не держит.

Не подлежит сомнению, что при первом же полёте «Муромец» будет расстрелян, и в случае вынужденного спуска подвергнется разрушению за неимением удобств площадки для спуска.

Необходимо также иметь в виду, что командиру 1-го отряда штабс-капитану Рудневу по моему предложению поручена штабом главнокомандующего армиями фронта ответственная работа по объединению деятельности 24-го и 26-го авиационных отрядов под Перемышлем и координированию стрельбы осадного парка, и поэтому я полагаю, что отрывать этого опытного лётчика и выдающегося во всех отношениях офицера от работы, которой он принесёт, несомненно, пользу, для работы бесполезной, весьма нежелательно. Генерал-адъютант Иванов также считает весьма желательным оставить «Муромца» Первого» под Перемышлем.

Во всяком случае, если мои доводы против посылки не убедительны, считаю, что «Муромца» Первого» всё же не следует посылать, так как кроме присущих ему недостатков многие части фюзеляжа и крыльев покоробились и требуют ремонта. «Муромец» Второй», за исключением полёта из Петрограда до Режицы, где при посадке разбился, испытания ещё не производил, а потому, если всё же будет решено его послать, то следует сначала выждать, что дадут опытные полёты».

РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 616. Л.36.

Документ № 25

Приказ начальника управления Эскадры воздушных кораблей генерала М. В. Шидловского № 5 от 5 января 1914 года

об утверждении личного состава воздушного корабля «Илья Муромец» Второй»

«Личный состав отряда «Илья Муромец-2»:

Командир отряда поручик Панкратьев, помощник командира гвардии штабс-капитан Никольской, артиллерийский офицер поручик Звонников, младший офицер поручик Колянковский.

Нижние чины:

Фельдфебель Степан Дудкин, старший моторист старший унтер-офицер Михаил Ушаков, старший моторист нестроевой старшего разряда Владимир Смирнов, младший моторист старший унтер-офицер Константин Чибисов, младший моторист младший унтер-офицер Павел Олехнович, фейерверкер старший унтер-офицер Никита Ненахов, пулемётчик младший унтер-офицер Михаил Воробьев, каптенармус младший унтер-офицер Иван Коротаев, метеоролог вольноопределяющийся Николай Андреев.

Шофера:

Нестроевой старшего разряда Василий Кирсанов, ефрейторы Михаил Терентьев, Алексей Иванов, Николай Харламов, Василий Бацулин.

Помощники мотористов:

Ефрейторы Алексей Канин, Пётр Чучелов, рядовые Степан Кениг, Сергей Горелов, Семён Кривенцов, Степан Фанкин.

Помощники шоферов:

Рядовые Семён Егоров, Пётр Путинцев, Константин Мальков, Иван Кулев.

Столяры:

Старший столяр рядовой Александр Еретнов.

Столяры: рядовые Александр Федосеев, Андрей Фомин, Василий Семёнов.

Помощник каптенармуса рядовой Егор Багаев.

Сапожник рядовой Фёдор Андросов.

Вольноопределяющиеся: Александр Вебель, Александр Щербачёв.

Вестовые: рядовые Илья Кобзев, Андрей Полещук, Григорий Жук.

Фельдшер нестроевой старшего разряда Алексей Веселов.

Писаря:

Старший писарь нестроевой Иван Вавилин,

Младший писарь нестроевой Сергей Шаталин.

Портной: нестроевой младшего разряда Иван Копченов».

РГВИА. Ф. 13898. Оп. 1. Д. 1. Л. 5.

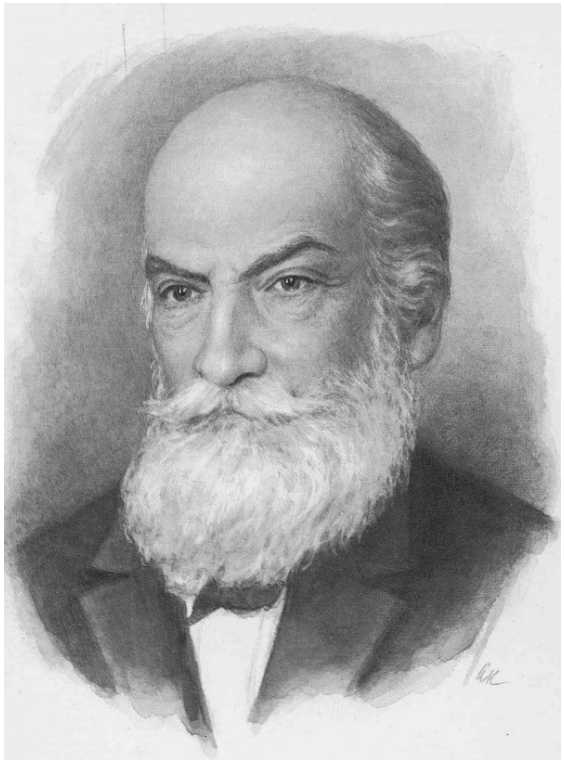
Значимые вехи на пути создания тяжёлой авиации России

17 августа 1912 года.	**Закладка четырёхмоторного воздушного корабля «Гранд».**
14 марта 1913 года.	**Начало испытаний (рулёжка и подлёты) «Гранда».**
6 мая 1913 года.	**Первый полноценный полёт «Гранда» над Петербургом. Этот день стал днём рождения первого в России и мире тяжёлого самолёта.**
Июнь 1913 года.	**«Гранд» стал называться «Русским Витязем».**
11 сентября 1913 года.	**Разрушение воздушного корабля «Русский Витязь».**
Сентябрь 1913 года.	**Начало постройки воздушного корабля «Илья Муромец».**
10 декабря 1913 года.	**Первый полноценный полёт «Ильи Муромца».**
12 февраля 1914 года.	**Впервые в воздух поднялся четвероногий пассажир по имени Шкалик.**
12 мая 1914 года.	**Военный совет утвердил представление ГВТУ о заказе РБВЗ десяти самолётов «Илья Муромец».**

16 – 17 июня 1914 года.	**Перелёт Петербург – Киев (1280 км за 12 часов 50 минут лётного времени).**
28 июня 1914 года.	**Перелёт Киев – Петербург (1200 км за 13 часов 5 минут лётного времени).**
7 августа 1914 года.	**Постановление Военного совета о формировании на базе самолётов «Илья Муромец» четырёх боевых отрядов.**
31 августа 1914 года.	**Вылет на фронт воздушного корабля «Илья Муромец» Первый».**
4 сентября 1914 года.	**Постановление Военного совета о формировании на базе самолётов «Илья Муромец» трёх боевых отрядов.**
24 сентября 1914 года.	**Вылет на фронт воздушного корабля «Илья Муромец» Второй».**
27 сентября 1914 года.	**Военный совет утвердил представление ГВТУ о заказе РБВЗ тридцати двух самолётов «Илья Муромец».**
10 декабря 1914 года.	**Постановление Военного совета о сформировании управления Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец». Этот день стал днём рождения первого в России и мире соединения тяжёлой авиации.**

И. И. Сикорский
авиаконструктор

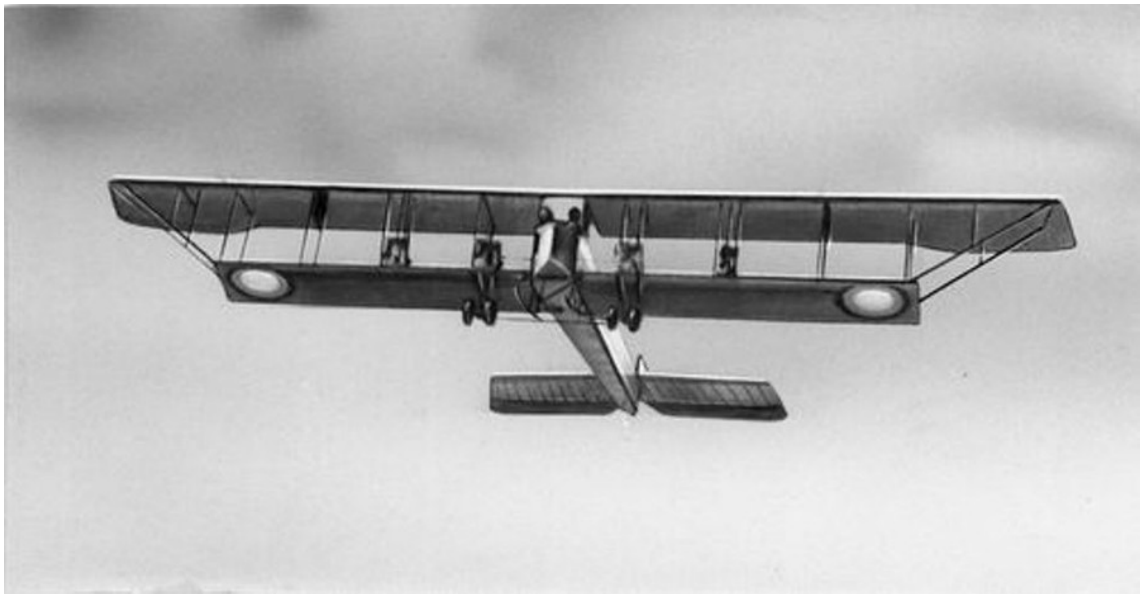
М. В. Шидловский
начальник Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец»



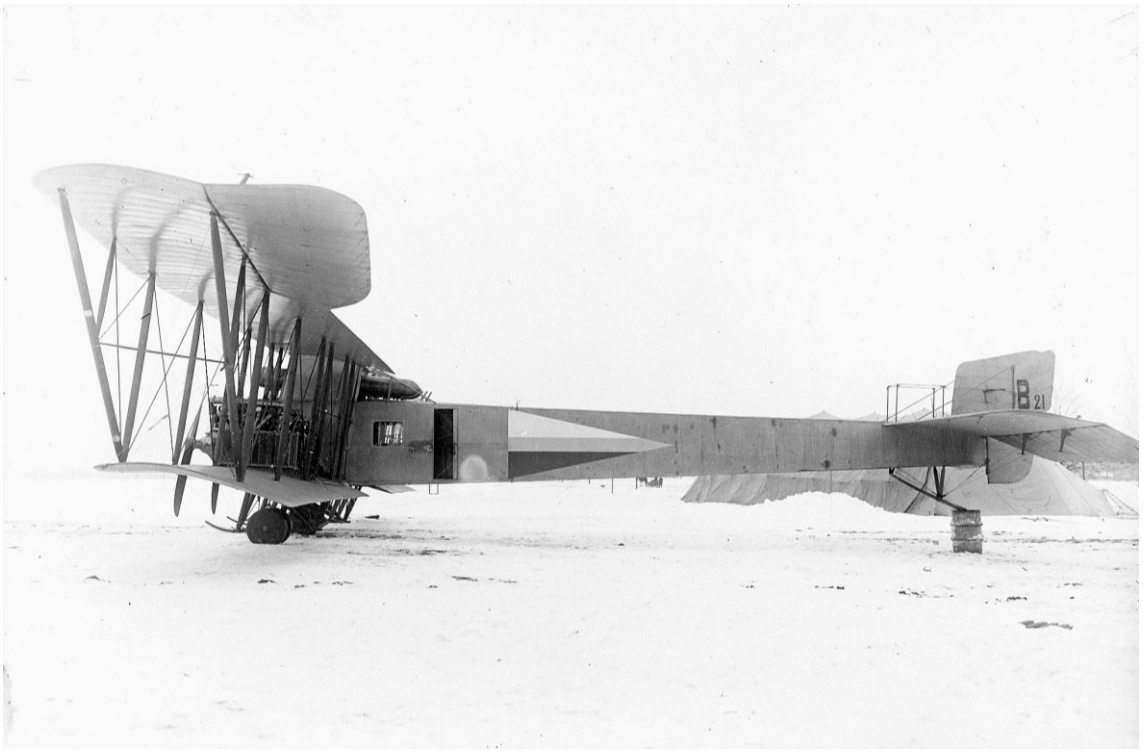
Н. Е. Жуковский
основоположник аэродинамики

П. К. Кондзеровский
дежурный генерал при Верховном главнокомандующем

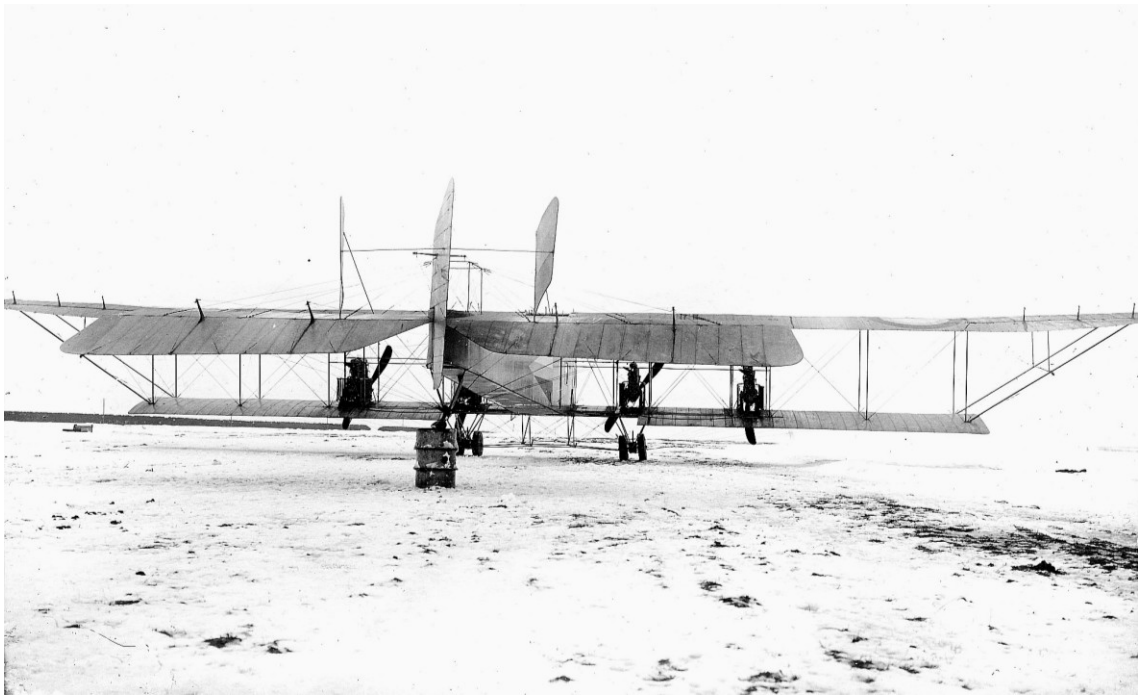
«Илья Муромец» на стоянке



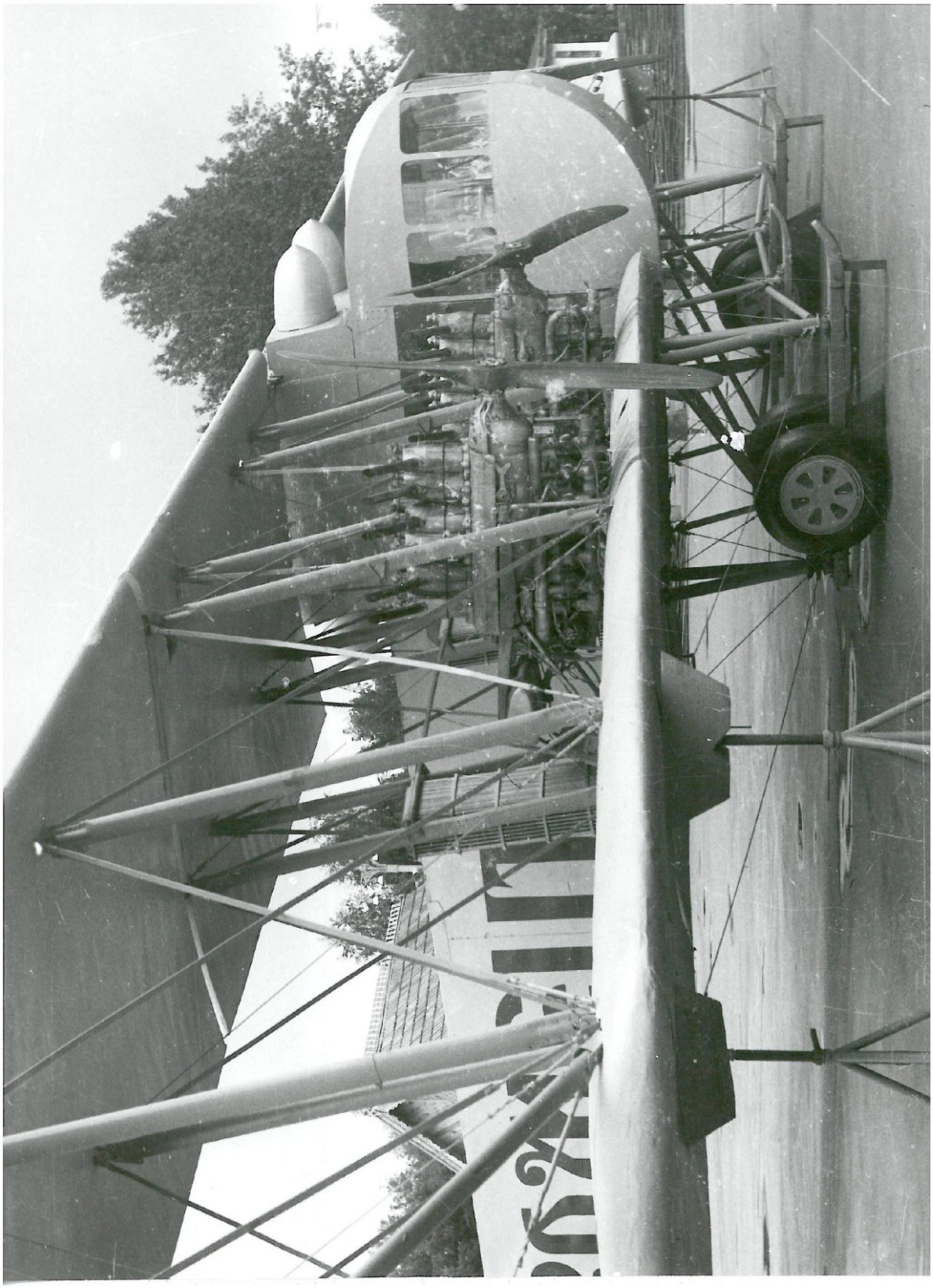
«Илья Муромец» в полёте



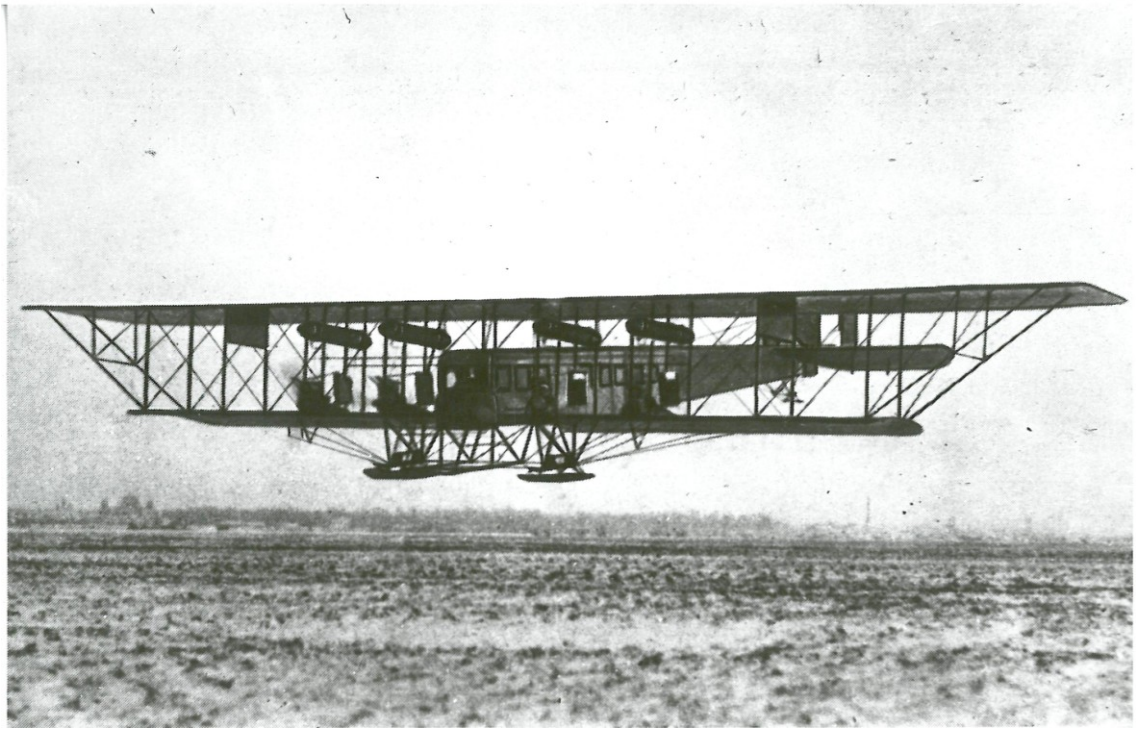
«Илья Муромец». Вид сбоку



«Илья Муромец». Вид сзади



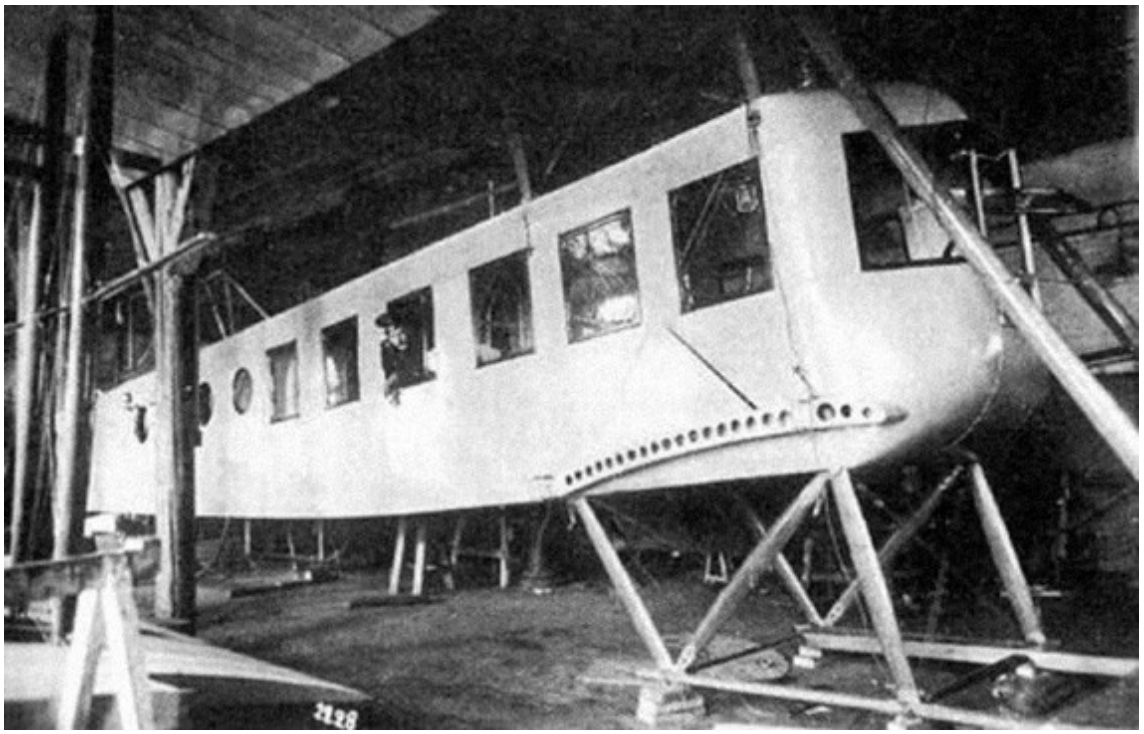
«Илья Муромец». Вид моторной группы



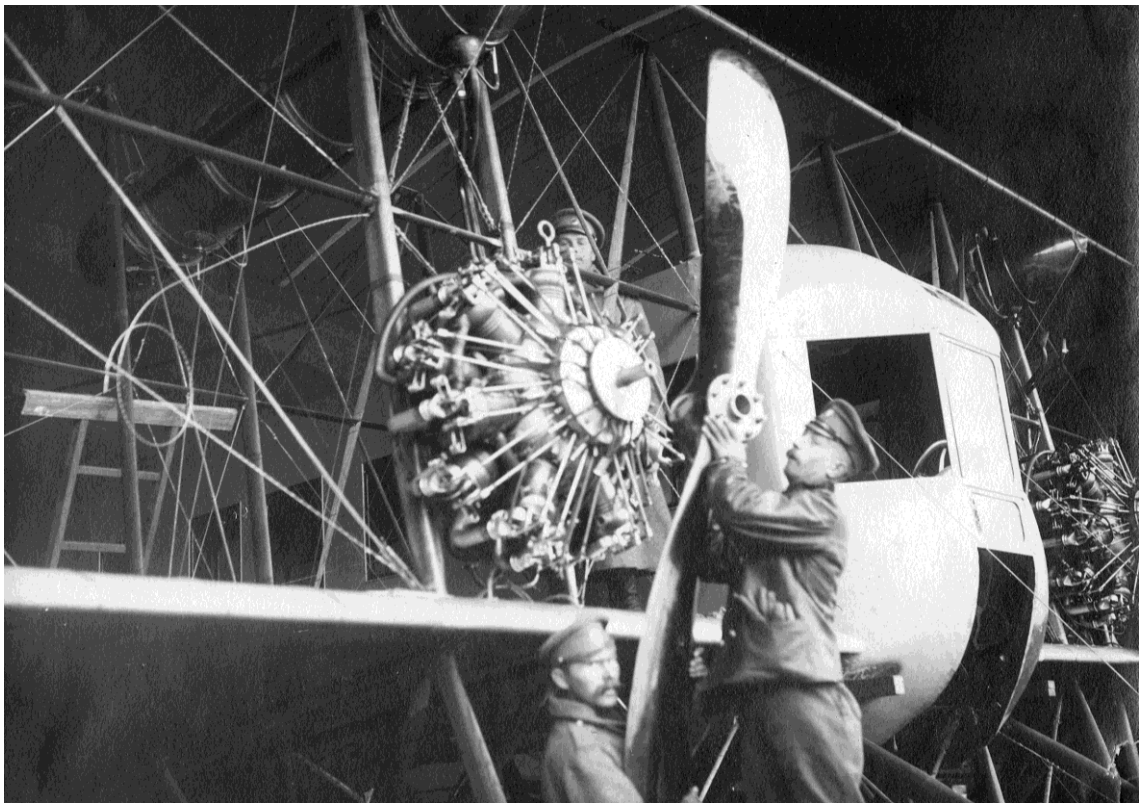
«Муромец» идёт на посадку

«Муромец» в наборе высоты

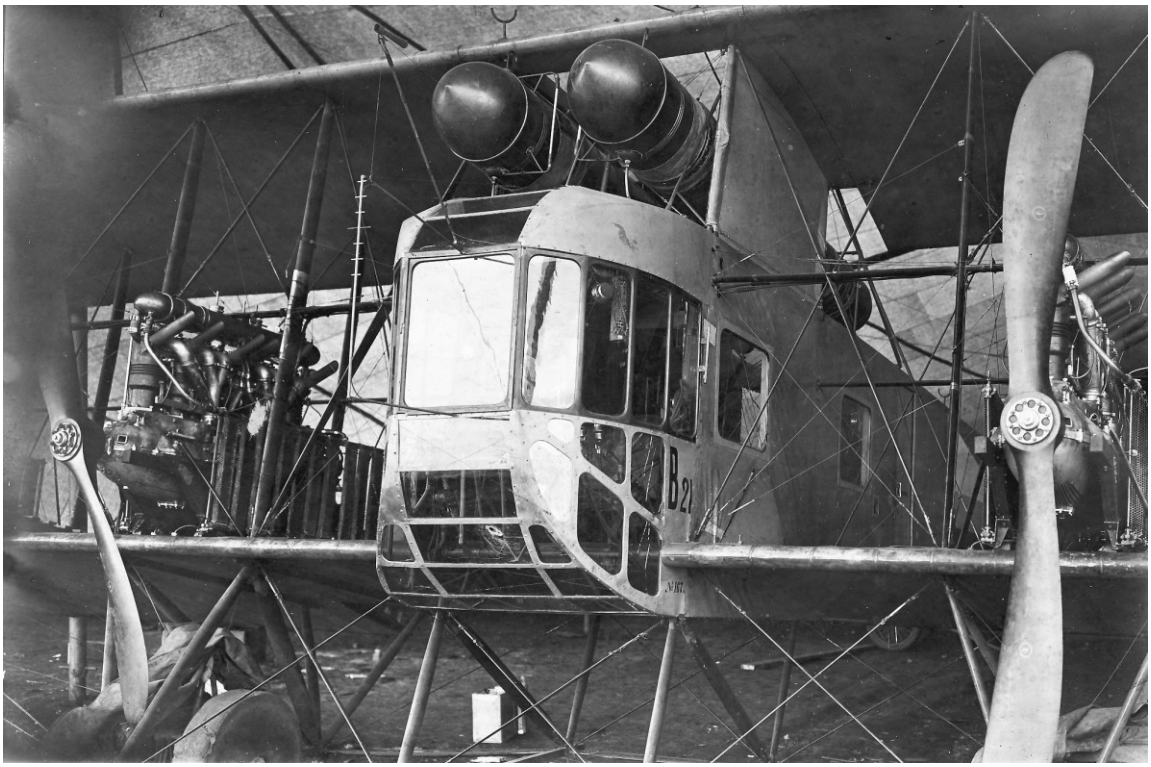
На аэродроме



Сборка «Муромца» на РБВЗ

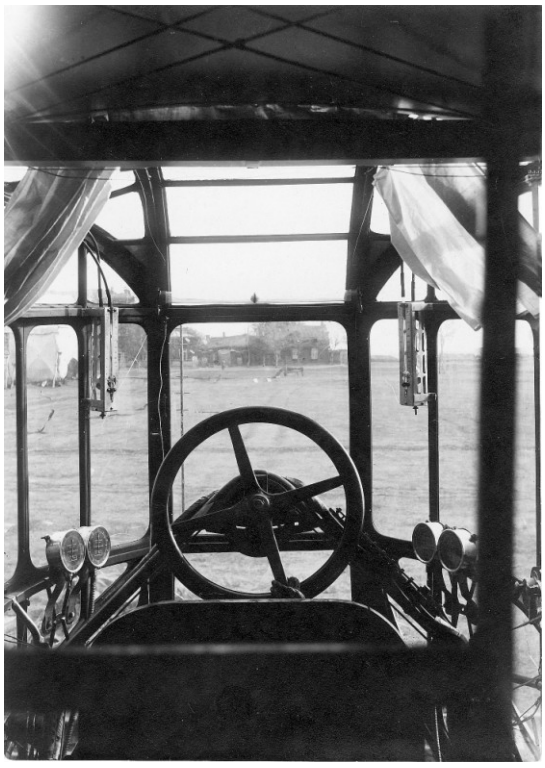


Установка винта на мотор

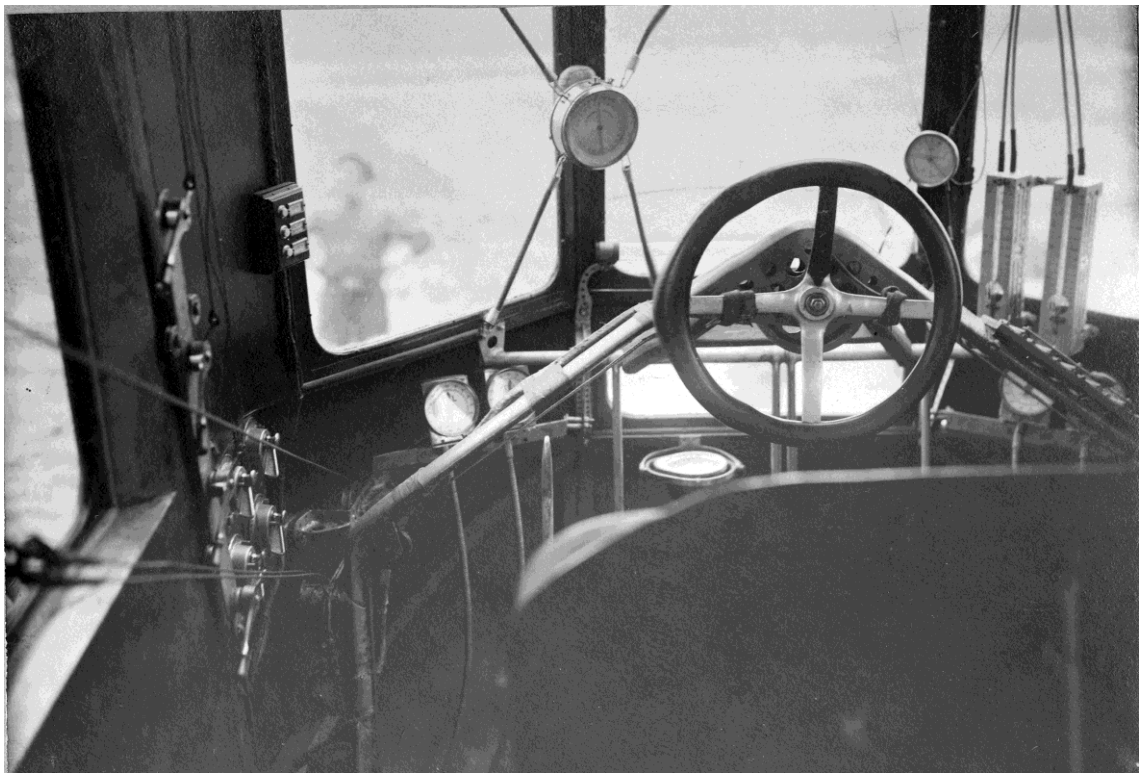


Кабина пилота. Внешний вид

И. И. Сикорский
за штурвалом



Кабина пилота.
Вид изнутри

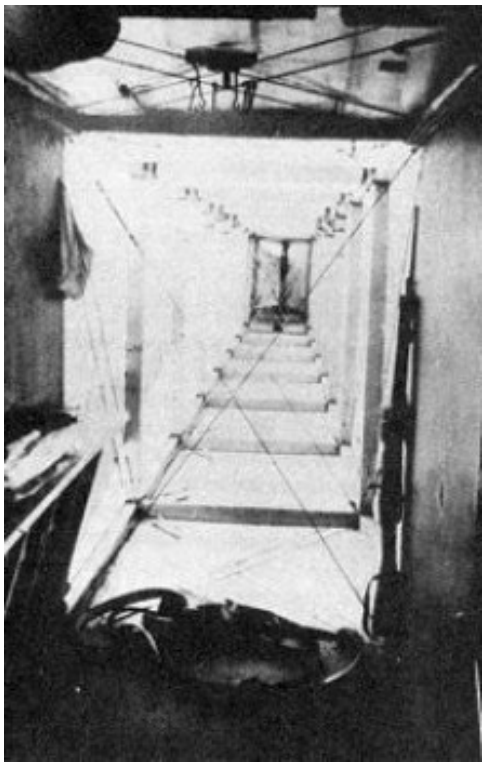


Рабочее место пилота

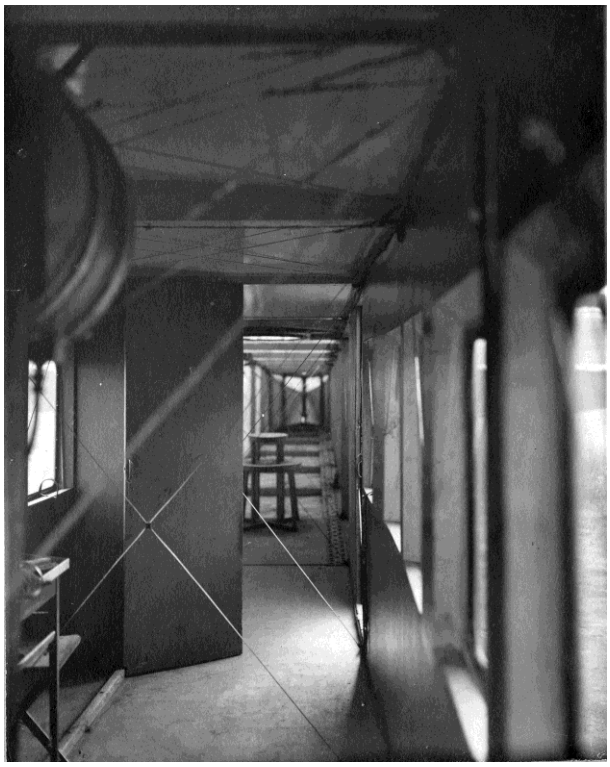
Рабочее место пилота

Рабочее место пилота

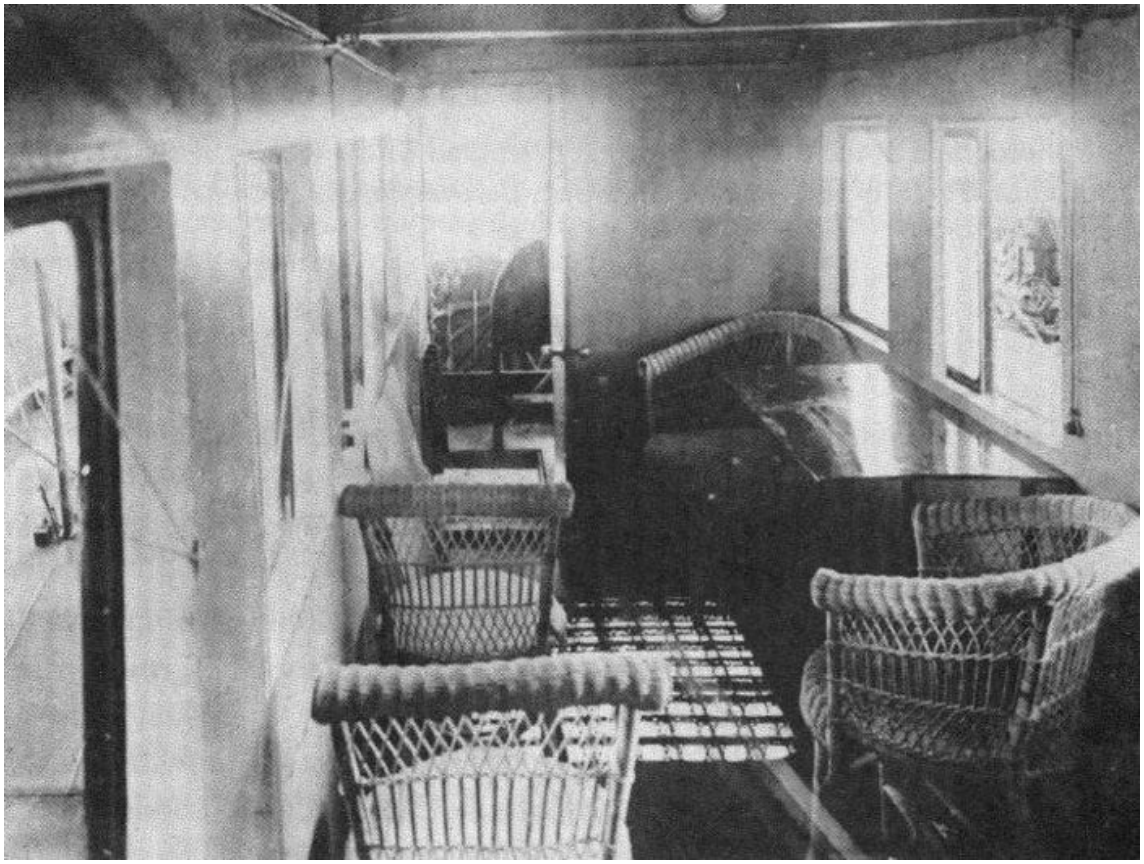
Внутренняя часть самолёта



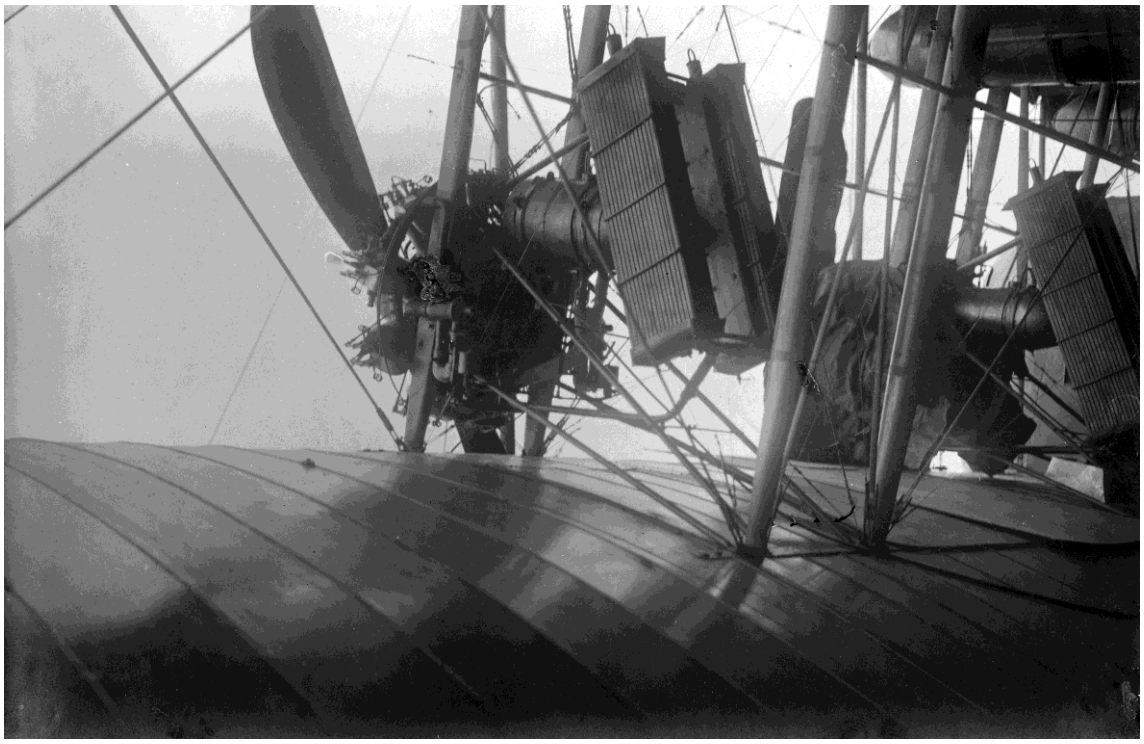
Интерьер салона



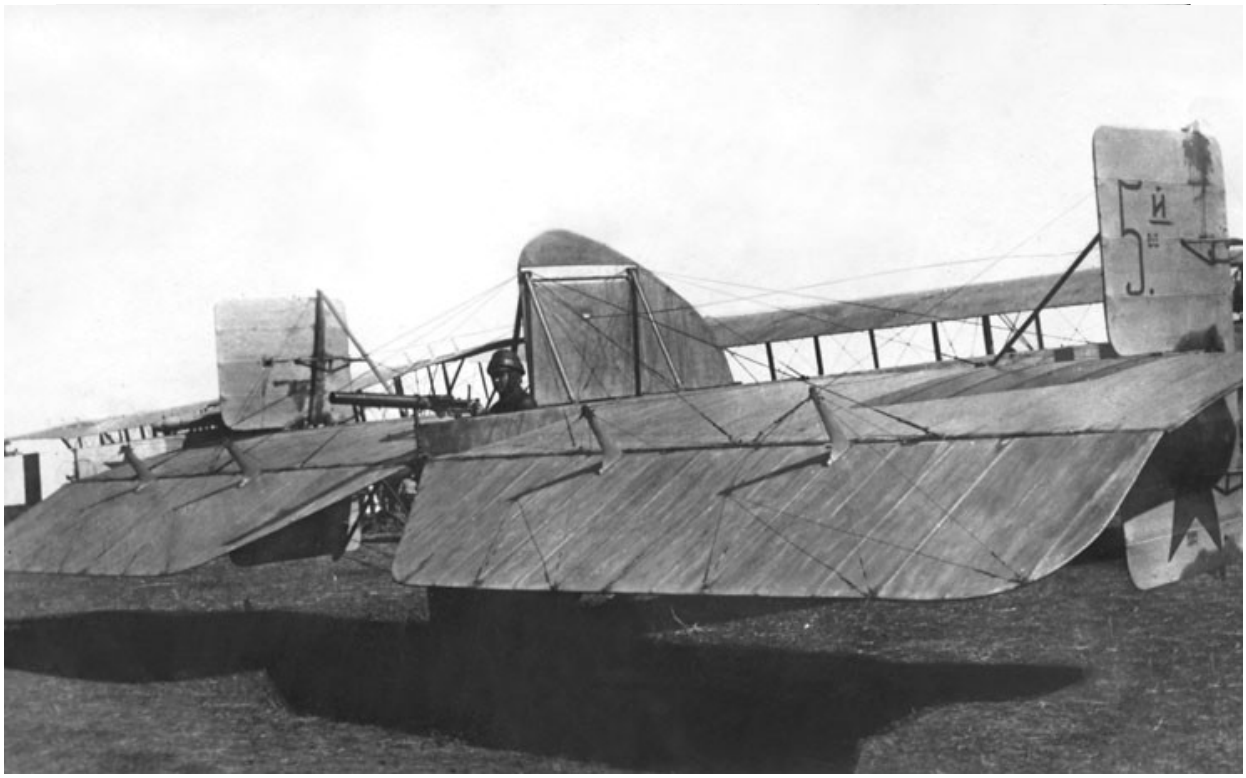
Внутренняя часть самолёта



Пассажирская каюта

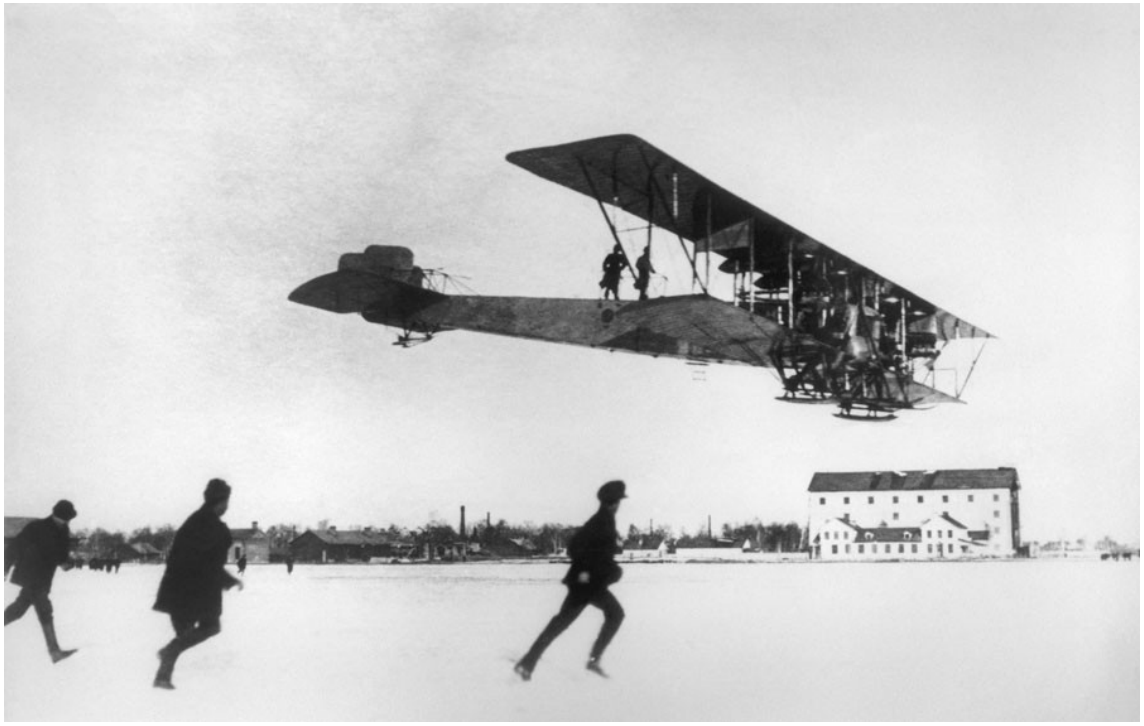


Моторная часть самолёта

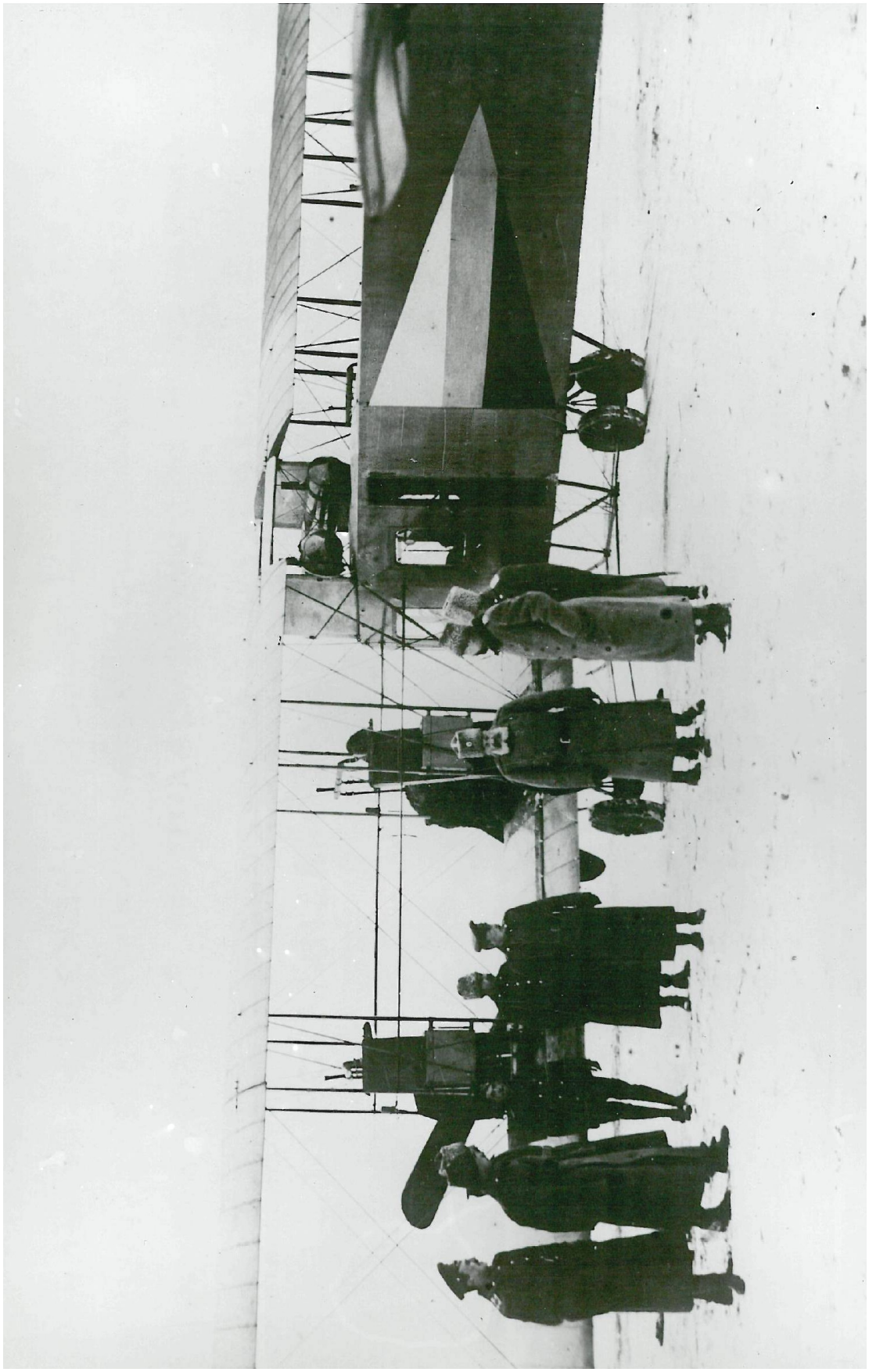


Оснащение «Муромца» бортовым оружием

Сборка «Муромца» Второго». Яблонна. Февраль 1915 года



Испытательный полёт с пассажирами на борту

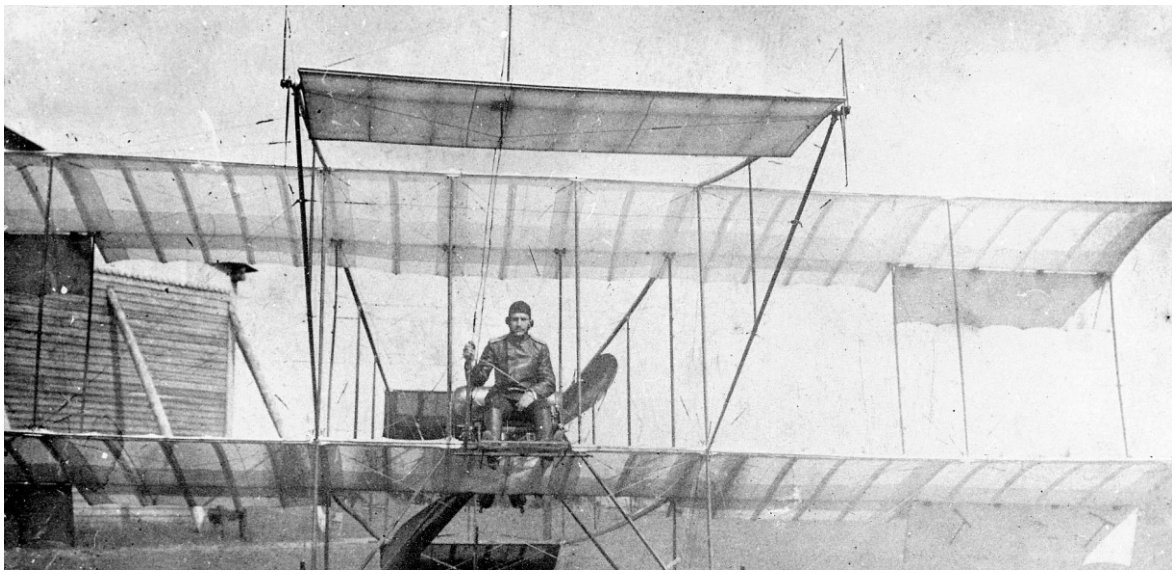


Яблонна. Январь 1915 г. Посещение ЭВК А. М. Романовым

Фотография на память

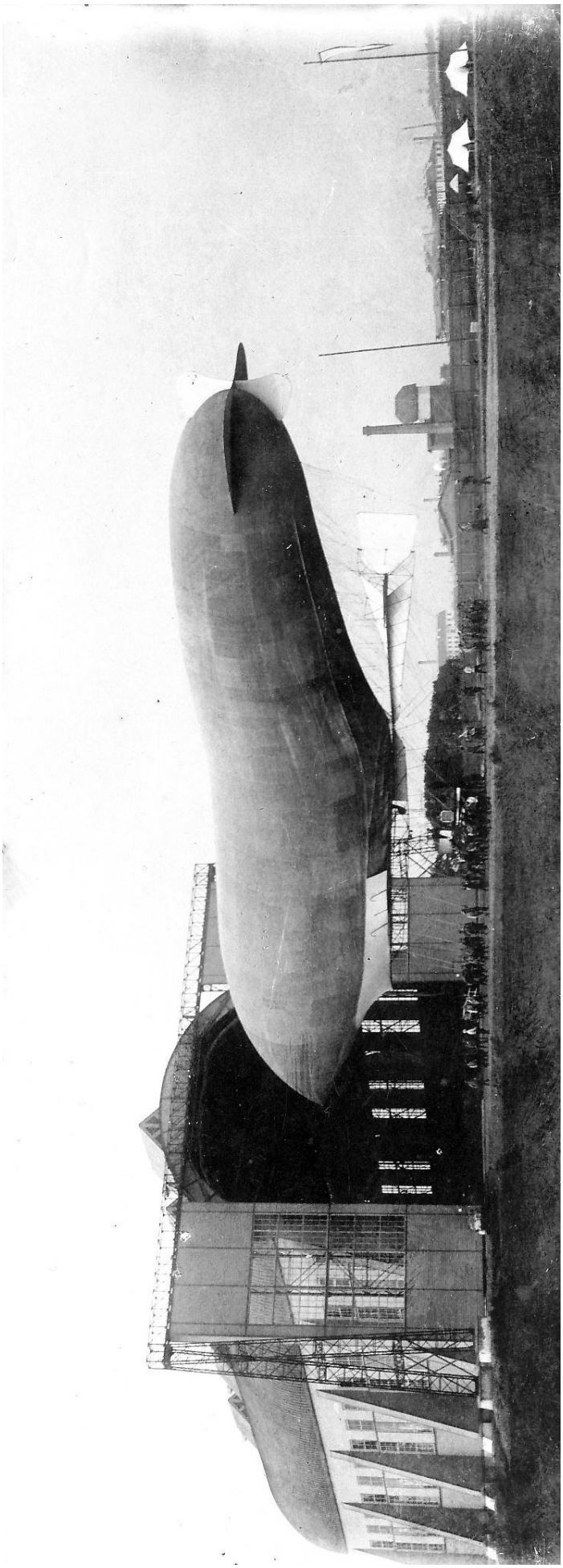
Инструкторы Гатчинской авиационной школы.
Слева направо: Г. Г. Горшков, А. А. Кованько, В. З. Стоякин,
Н. Н. Данилевский, А. В. Панкратьев, Л. А. Дацкевич

На аэродром!



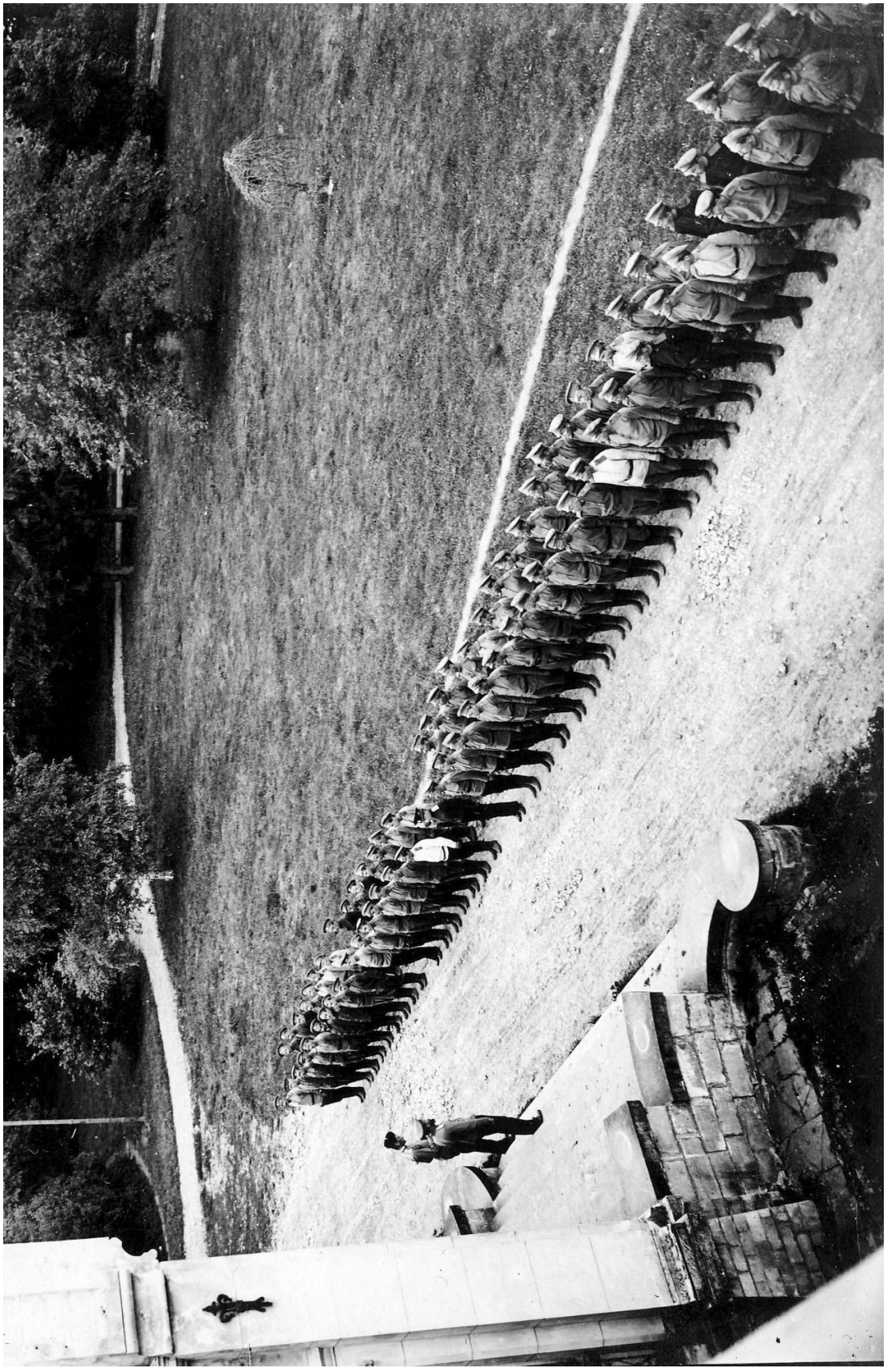
Петербургская Офицерская Воздухоплавательная школа
А. В. Панкратьев на «Фармане IV». 1911 г.

В часы отдыха

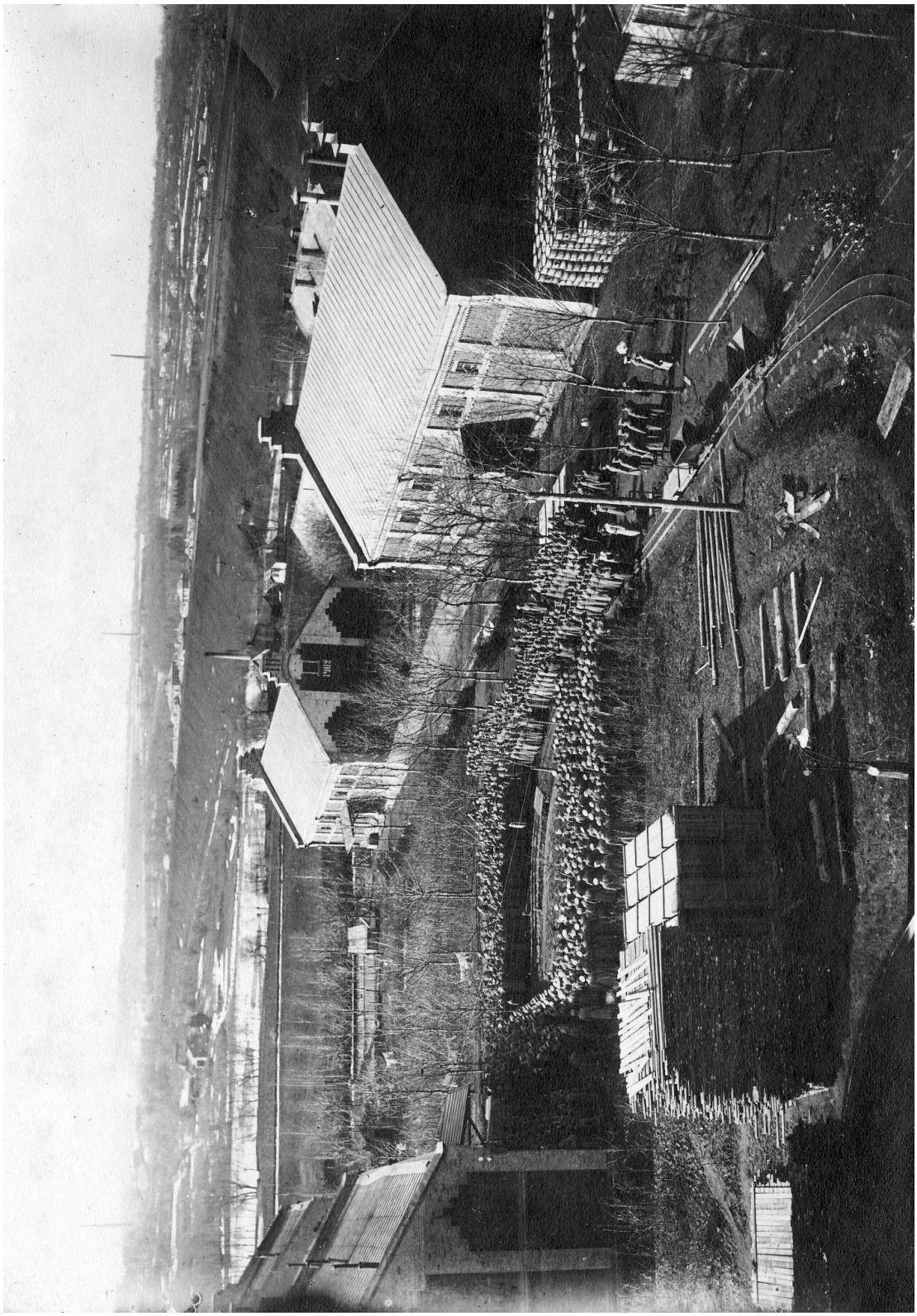


Учебный воздухоплавательный парк. 1909 г.

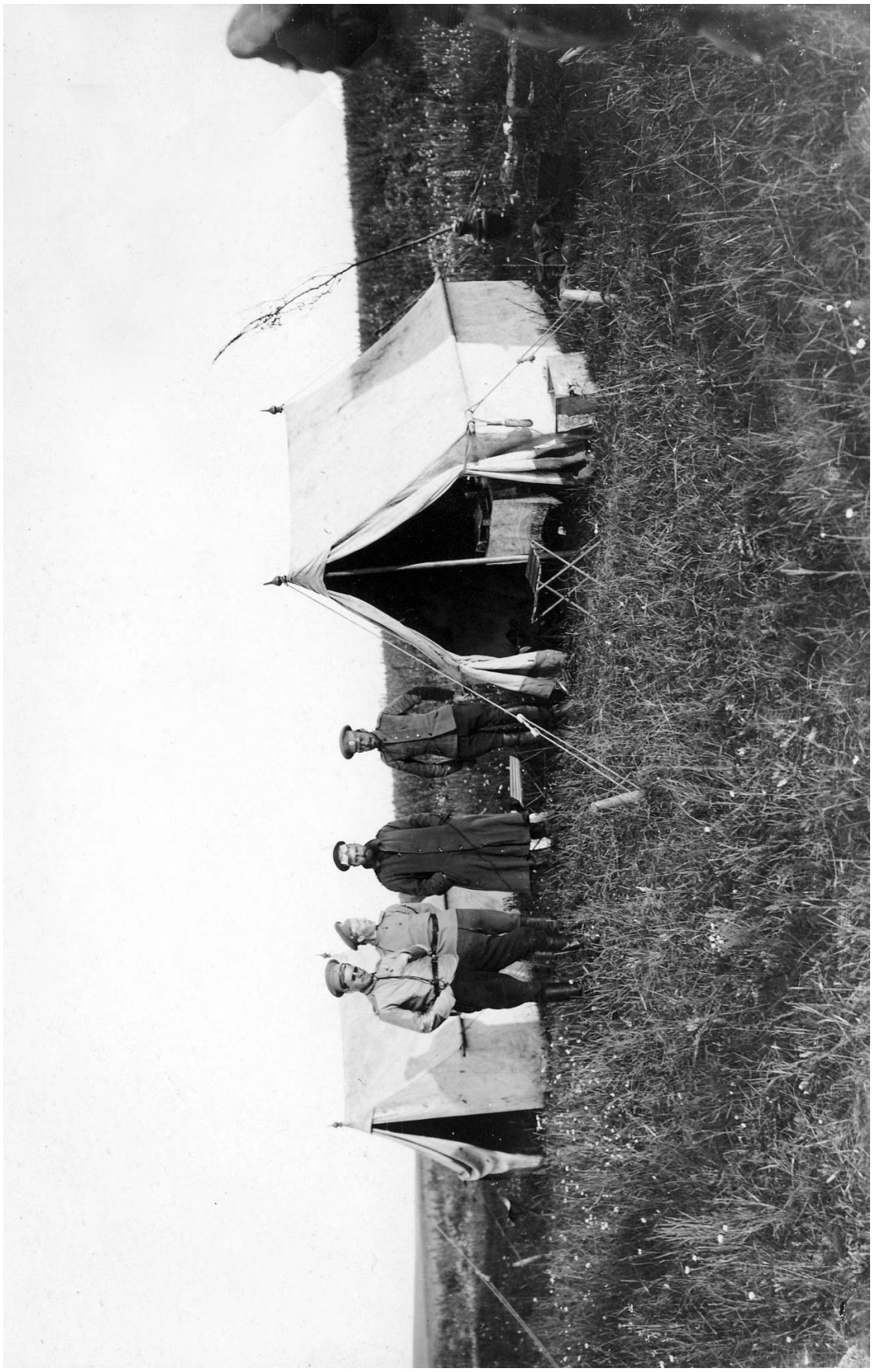
Военные лётчики у аэроплана «Фарман VII». 1912 г.



Начало трудового дня



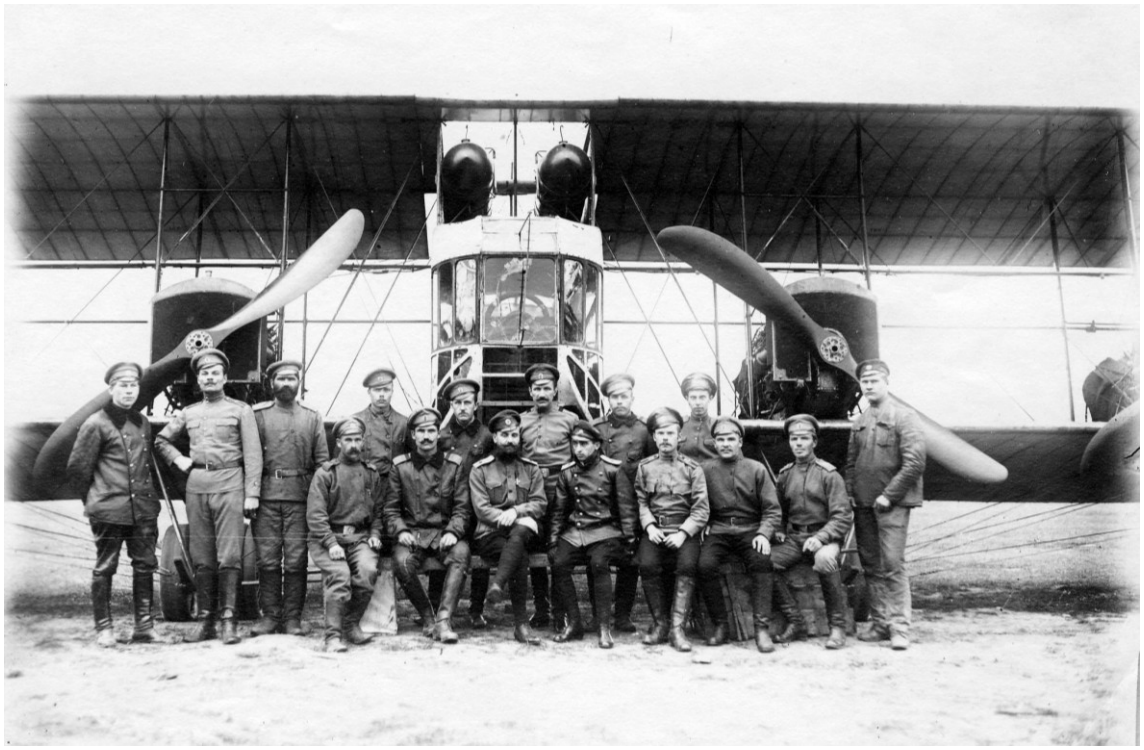
Построение



Палатка для отдыха

Велосипед как транспорт передвижения

Почему бы не сфотографироваться?!



Трудовой день завершён

Содержание

От автора ... 3
Глава первая. **Через тернии к звёздам** ... 9
1. Почему птице это дано, а ему, человеку, нет? ... 9
2. От подражания полёту птицы к аэростатам и дирижаблям ... 12
3. От аэростатов и дирижаблей к аппаратам вертикального взлёта ... 19
4. От геликоптера к планеризму и моделизму ... 23
5. От планёров и моделей к самолёту ... 29
6. А что же Россия? ... 42
7. «Безумству храбрых поём мы песню» ... 54
8. «Первым делом, первым делом самолёты» ... 68
Глава вторая. **От малого к большому** ... 73
1. На подступах к самолёту собственной конструкции ... 73
2. Малые самолёты И. И. Сикорского ... 85
3. Вначале была идея ... 117
4. «Гранд» ... 124
5. «Русский Витязь» ... 141
6. «Илья Муромец» ... 154
7. Первый дальний полёт «Ильи Муромца» ... 178
Глава третья. **Приобщение «Муромцев» к боевой работе** ... 203
1. Состояние российской авиации накануне войны ... 203
2. «Илья Муромец» и военное ведомство ... 223
3. Перелёт первых двух «Муромцев» на театр боевых действий ... 244
4. Не пальцами, а кулаком ... 283
5. Приобщение «Муромцев» к потребностям войны ... 311
ПРИЛОЖЕНИЕ ... 334
Документ № 1. Записка председателя Государственной думы М. В. Родзянко о состоянии российской авиации ... 334
Документ № 2. Разъяснения А. М. Романова по некоторым положениям, изложенным в «Записке» председателя ГД М. В. Родзянко ... 342
Документ № 3. Представление Главного управления ГШ в Военный совет по вопросу создания Управления ВВФ от 25 марта 1916 года ... 344
Документ № 4. Из книги «Александр Михайлович. Мемуары Великого князя» ... 346
Документ № 5. Донесение начальника ГВТУ в Главное управление Генерального штаба 25 августа 1914 года ... 349
Документ № 6. Штат № 7 команды аэроплана «Илья Муромец» ... 351
Документ № 7. Список офицеров, назначенных в команды аэропланов «Илья Муромец» ... 352
Документ № 8. Указания военному министру генералу В. А. Сухомлинову из штаба при Верховном главнокомандующем по вопросу использования тяжёлых кораблей «Илья Муромец» ... 354

Документ № 9. Письмо начальника штаба Верховного главнокомандующего начальнику Главного военно-технического управления о технических недостатках на самолёте «Илья Муромец» Первый»....355
Документ № 10. Мнение дежурного генерала штаба Верховного главнокомандующего о распределении авиационных моторов «Сальмсон» между строящимися большими и малыми аппаратами, адресованное А. М. Романову 16 октября 1914 года 357
Документ № 11. Мнение военного министерства по вопросу продолжения испытаний воздушных кораблей «Илья Муромец» в условиях боевой службы 358
Документ № 12. Мнение Главного управления Генерального штаба по вопросу продолжения испытаний воздушных кораблей «Илья Муромец» в условиях боевой службы 359
Документ № 13. Служебная записка А. М. Романова начальнику штаба Верховного главнокомандующего по вопросу производства и испытаний аэропланов «Илья Муромец» 361
Документ № 14. Докладная записка А. М. Романова, направленная в Ставку 7 декабря 1914 года по вопросу выбора места для испытаний воздушных кораблей «Илья Муромец» 364
Документ № 15. Сведения о нагрузке аэроплана «Илья Муромец» Первый», данные командиру корабля авиаконструктором И. И. Сикорским 365
Документ № 16. Мемория Военного совета российской армии и штат управления Эскадры воздушных кораблей 366
Документ № 17. Сведения из послужного списка начальника управления Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» 369
Документ № 18. Донесение главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта в Ставку по вопросу испытаний «Муромцев» 370
Документ № 19. Донесение главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта в Ставку по вопросу испытаний «Муромцев» 371
Документ № 20. Положение об управлении Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» 372
Документ № 21. Справка о деятельности Эскадры воздушных кораблей 373
Документ № 22. Технические условия на поставку аэропланов типа «Илья Муромец» (десяти штук, заказанных по контракту Главного военно-технического управления от 12 мая 1914 года) 374
Документ № 23. Докладная Главного военно-технического управления о вооружении «Муромцев» 375
Документ № 24. Мнение А. М. Романова по поводу откомандирования двух «Муромцев» в Батуми 376
Документ № 25. Приказ начальника управления Эскадры воздушных кораблей генерала М. В. Шидловского № 5 от 5 января 1914 года об утверждении личного состава воздушного корабля «Илья Муромец» Второй» 377
Значимые вехи на пути создания тяжёлой авиации России 379

Научное издание

ЭСКАДРА ВОЗДУШНЫХ КОРАБЛЕЙ «Илья Муромец»

История создания и боевого применения в документах и воспоминаниях

Том 1

Богатыри русского неба

Подписано в печать 18.11.14. Формат 60x84/16. Гарнитура «Calibri».
Усл. печ. л. 23,6. Тираж 100 экз. Заказ № 20.
Тиражировано ИП Остащенко А. А.
308012, г. Белгород, ул. Буденного, д. 10, оф. 14