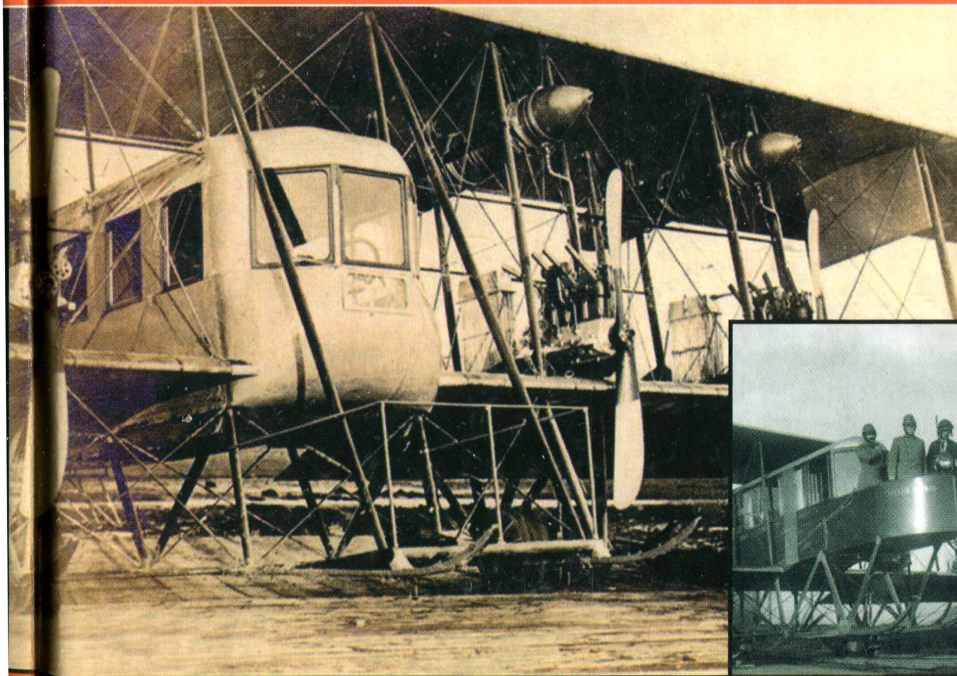


ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

РУССКИЕ ВОЗДУШНЫЕ БОГАТЫРИ И. И. СИКОРСКОГО



К. Н. Финне

Охраняется законом об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

Финне К. Н.

Ф 59 Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского / К. Н. Финне.— М.: АСТ; Мн.: Минск, 2005.— 224 с.— (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-030184-7 (АСТ).

ISBN 985-13-2878-2 (Харвест).

Настоящее издание посвящено русской авиации — летательным аппаратам Игоря Сикорского. К. Н. Финне в 1914 г. был назначен начальником медицинской службы эскадры воздушных кораблей. Это было первое в мире авиационное соединение, в составе которого находились самолеты «Илья Муромец» — тяжелые четырехмоторные бомбардировщики конструкции Игоря Сикорского. Близкая дружба автора с создателем небесного гиганта и ведущими командирами эскадры, а также интересные наблюдения делают книгу незаменимой для истории первых лет российской авиации.

Предназначена для читателей, интересующихся военной историей и техникой.

УДК 355.4
ББК 68.4

ISBN 5-17-030184-7 (АСТ)

ISBN 985-13-2878-2 (Харвест)

© Харвест, 2005

*Посвящается памяти членов
эскадры воздушных кораблей,
погибших при исполнении сво-
его долга*

Предисловие

Революция с ее естественными последствиями — Гражданской войной, террором и массовой эмиграцией — обошлась России очень дорого. Кроме миллионов русских людей, принесенных в жертву кровожадному и ненасытному богу разрушения, в разрухе погибли многочисленные культурные сокровища России и тот богатый исторический материал, который ждал своей серьезной обработки. В особенности пострадали документы, относящиеся к войне 1914—1918 гг. Восстановить их будет нелегко, а в известных случаях и невозможно, поэтому всем свидетелям событий тех лет и всем, пережившим лихолетье, следует позаботиться о том, чтобы хотя бы то, что осталось, было бы собрано, просмотрено и сохранено для будущего, пока еще живы участники и свидетели пережитого за эти годы. Еще есть возможность исправить те ошибки и неточности, которые могли быть допущены не только в воспоминаниях отдельных лиц, всегда субъективных по своему характеру, но и в официальных документах, и внести в них поправки и дополнения. В исправленном и дополненном виде эти материалы послужат ценным подспорьем для тех, на чью долю выпадет восстановление истори-

ческой правды в запутанных, иногда до крайней степени, вопросах, касающихся тех или иных сторон русской жизни перед началом войны 1914—1918 гг. и во время ее.

Эта книга представляет собой попытку собрать воедино те сведения, которые сохранились у ее автора, бывшего старшего врача эскадры воздушных кораблей (военно-авиационная часть, обслуживавшаяся аэропланами И.И. Сикорского «Илья Муромец»), имевшего возможность близко и объективно наблюдать развитие самобытного творчества Сикорского и работу его воздушных богатырей. Не претендуя на исчерпывающую полноту, сведения эти могут дать представление о том, при каких условиях развивалось это чисто русское дело и как отнеслись к нему широкие слои русского общества, к сожалению, недостаточно оценившие в свое время и не сумевшие использовать в полной мере изобретение Сикорского, имя которого как выдающегося конструктора главным образом больших аэропланов пользуется в настоящее время заслуженной известностью во всем мире.

Как следует из названия книги, предмет ее — главным образом созданные И.И. Сикорским большие многомоторные аэропланы и их национально-русский характер.

Автор просит всех, кто так или иначе облегчил ему труд по сбору материалов и их изданию, принять его искреннюю благодарность.

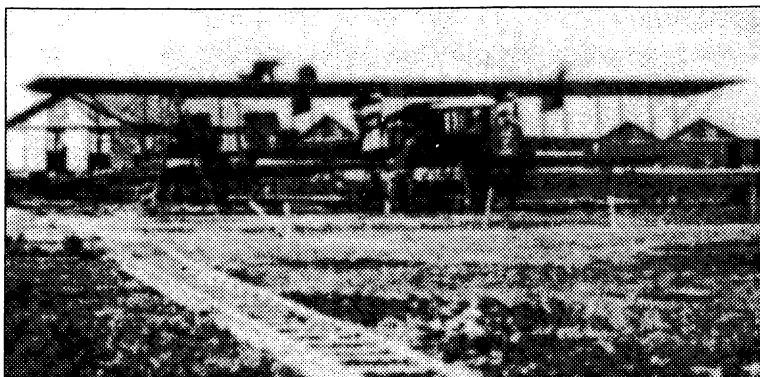
Белград, октябрь 1929 г.

Глава I

Первый полет аэроплана «Русский Витязь» и впечатление, произведенное им в России и за границей. — «Петербургская утка». — Посещение государем императором Николаем II «Русского Витязя». — Краткие данные из биографии И.И. Сикорского. — Первые попытки строительства летательных аппаратов в Киеве. — Русско-Балтийский завод. — Сотрудники И.И. Сикорского. — Постройка на Русско-Балтийском заводе малых аппаратов И.И. Сикорского и его «Русского Витязя». — Успешные полеты «Ильи Муромца». — Подготовка к перелету из Петрограда в Киев.

Тринадцатого мая 1913 г. около девяти часов вечера на поле, примыкавшем к Корпусному аэродрому в Петрограде¹, тогда еще называвшемся Санкт-Петербургом, собрались огромные толпы народа, с нетерпением ожидавшие необыкновенного зрелища: там готовился к первому испытательному полету большой четырехмоторный аэроплан, носивший название «Русский Витязь». Кроме обычной в таких случаях праздной, жадной до дармовых зрелищ толпы, на аэродроме собралось много серьезных зрителей, же-

¹ Санкт-Петербург был переименован в Петроград в 1914 г., когда началась Первая мировая война. Автор в дальнейшем называет город Петроградом, рассказывая и о более раннем периоде.



В 1913 г. И.И. Сикорский построил свое первое воздушное судно «Большой Балтийский», которое позднее было официально переименовано в «Русский Витязь» (неофициальное прозвище — «Гранд»). На этой редкой фотографии, сделанной весной 1913 г., показано оснащение «Гранда» второй парой двигателей «Аргус».

лавших увидеть собственными глазами, сможет ли этот громадный невиданный доселе аэроплан весом в 4095 кг подняться в воздух? 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 полете одного из его моторов он неминуемо должен был перевернуться. Ссылались 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 считалось дерзновенным и заранее обрекалось на полный провал.

Вопреки всем этим так или иначе обоснованным заключениям заграничных и отечественных специалистов, «Русский Витязь» в тот достопамятный вечер 13 мая 1913 г. не только оторвался от земли, но и, поднявшись на некоторую высоту и описав несколько больших кругов над полем, плавно опустился у своего ангара, при бурном ликовании собравшихся зрителей.

Этот успешный полет «Русского Витязя» стоит 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, еще очень юный тогда студент Петроградского политехнического института Игорь Иванович Сикорский.

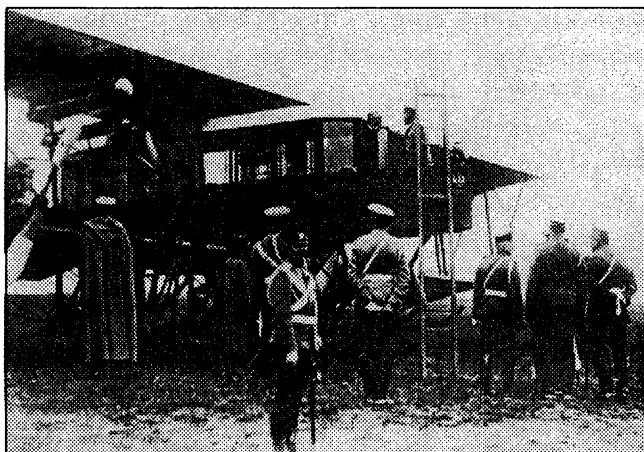
После первого удачного полета молодой пилот-конструктор стал совершать на своем «Русском Витязе» чуть ли не ежедневные полеты над Петроградом и его окрестностями, причем желающих принять участие в этих воздушных прогулках всегда набиралось великое множество. Во время таких полетов пробовали останавливать моторы: вначале один, затем два мотора сразу (по одному с правой и левой стороны) и, наконец, оба мотора с одной стороны; при этих опытах аэроплан прекрасно сохранял свою устойчивость и, таким образом, все предположения молодого талантливово изобретателя блестяще подтвердились на деле. Насколько невероятными казались тогда успехи, достигнутые «Русским Витязем» в полетах, показывает то, что за границей долго и упорно отказывались верить сообщениям о них и называли их «петербургской уткой».

Полеты на «Русском Витязе» продолжались в течение всего лета 1913 г.; на нем установлено было тогда несколько рекордов. За все это время на «Русском Витязе» не случилось ни одной сколько-нибудь серьезной поломки.

«Русский Витязь», будучи первым в мире аэропланом такого типа, конечно, не мог не обратить на себя внимания, и им особенно заинтересовались в военных кругах.

Летом 1913 г. государь император Николай II выразил желание осмотреть «Русского Витязя»; для высочайшего смотра И.И. Сикорский перелетел на своем воздушном богатыре в Красное Село и приземлился на военном поле у Царской Ставки.

Государь очень внимательно и подробно рассматривал «Русского Витязя», поднимаясь даже по приставной лестнице на передний балкон аэро-



Император Николай II беседует с И.И. Сикорским на балконе «Гранда», совершившего посадку в Царском Селе (лето 1913 г.).

плана, 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.

Игорь Иванович Сикорский происходил из чисто русской семьи¹. Родился он в 1889 г. в Киеве,

¹ Фамилия Сикорских нередко встречается в Юго-Западном крае. Один из однофамильцев, а может быть и родственников И.И. Сикорского, — Константин Викентьевич Сикорский, был участником Севастопольской обороны. Семнадцатилетним юношей он поступил юнкером в Якутский пехотный полк (11-й пехотной дивизии) и состоял до самого конца осады ординарцем при известном генерале Хрулеве. При штурме Малахова Кургана был тяжело контужен осколком гранаты. Был награжден знаком отличия военного ордена (Георгиевским крестом), за отличие был произведен в чин прапорщика, а затем подпоручика и награжден орденами Св. Анны 3-й и 4-й степеней. После окончания войны 1854—1855 гг. служил в Виленском пехотном полку и в составе последнего участвовал на Кавказе в покорении Чечни. В 1876 г. отправился добровольцем в Сербию к генералу М.Г. Черняеву и, командуя ротой в отряде полковника Медведовского, был убит 16 сентября 1876 г. в бою под Шиленговацем.

Его старший брат Василий Викентьевич, также участник Севастопольской обороны, служил сначала юнкером, а затем офицером в Якутском пехотном полку, был ранен. Кроме знака отличия военного ордена и других орденов награжден орденом Св. Владимира 4-й степени с мечами. По выходе в отставку, кажется, служил мировым посредником в г. Дубно Волынской губернии.

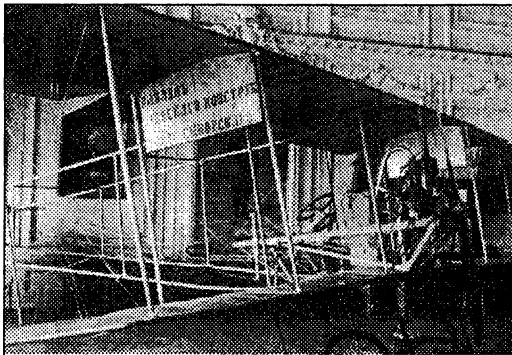
где его отец — профессор Императорского университета св. Владимира служил на кафедре душевных и нервных болезней и пользовался заслуженной известностью как выдающийся врач-психиатр и автор многих научных трудов. Во время шумного судебного процесса над Бейлисом¹ профессор И.А. Сикорский имел мужество открыто заявить как эксперт о возможности ритуального характера убийства евреями — членами секты хасидов — христианского мальчика Андрюши Ющинского. Это публичное выступление Сикорского, профессора и серьезного научного работника², вызвало целую бурю в так называемых прогрессивных кругах русского общества, создало ему очень много неприятностей, повлиявших на его здоровье и сведших его преждевременно в могилу, и в известной степени отразилось впоследствии на отношении русского общества к творческой работе его сына.

Среднее образование Игорь Иванович Сикорский получил в одной из гимназий Киева, а затем

Дед Игоря Ивановича Сикорского был священником; родной брат — морским офицером, окончил Александровскую военно-юридическую академию. 11 октября 1914 г. он погиб на крейсере «Паллада», потопленном вражескими минами в Балтийском море вместе с эскадронным миноносцем «Летучий».

¹ Судебный процесс, проходивший в 1913 г. в Киеве над евреем М. Бейлисом по ложному обвинению в ритуальном убийстве русского мальчика Андрюши Ющинского. Организован царским правительством и черносотенцами. Вызвал протест передовой общественности в России и за границей. Судом присяжных Бейлис был оправдан.

² См. Профессор *Сикорский И.А.* Экспертиза по делу об убийстве Андрюши Ющинского. СПб., 1913.



С-4 приводился в действие 35-сильным мотором «Анзани» и экспонировался на Киевской авиационной выставке в апреле 1911 г.

в Морском Кадетском корпусе. По окончании общих классов последнего Сикорский поступил в Киевский политехнический институт; некоторое время слушал лекции по математике, химии и кораблестроению в Париже. Еще в раннем детстве Игорь, тихий и любознательный ребенок, проявлял склонность к механике. В политехническом институте у него ясно определился интерес к авиации и к постройке летательных аппаратов; в организованном им студенческом авиационном кружке он состоял председателем. Впоследствии, когда сконструированные им аэропланы строились в Петербурге на авиационном отделении Рижского Русско-Балтийского вагоностроительного и автомобильного завода, И.И. Сикорский перевелся в Петербургский политехнический институт.

Первые попытки Сикорского строить летательные машины относятся к 1908 г., когда он занялся конструированием геликоптера. Первый гели-



Лейтенант Г.В. Ян-ковский, военный летчик, который командовал «Ильей Муромцем III» в 1916 г.

коптер с мотором в 25 л.с. интересен лишь как основа для его последующих работ. К 1910 г. он построил второй геликоптер с двумя винтами, вращавшимися в противоположном направлении. Геликоптер поднимался в воздух, но был недостаточно силен, чтобы поднять пилота.

В том же 1910 г. Сикорский, охладев к геликоптеру, занялся конструированием аэроплана и построил свой С-1 с мотором в 15 л.с. На второй модели этого аэроплана, с мотором в 25 л.с. — С-2, ему удалось подняться на высоту около 180 м, что уже было рекордом. С-3, с мотором «Анзани» в 40 л.с., был построен в конце 1910 г., на нем удалось совершить полет продолжительностью в 59 с.

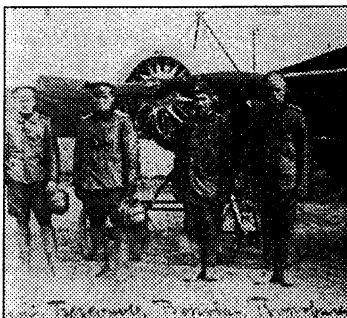
В 1911 г. Сикорский построил аппараты С-4 и С-5 с мотором автомобильного типа «Аргус» в 60 л.с. Этот тип аэроплана дал по тому времени уже очень хорошие результаты. На нем был совершен ряд полетов продолжительностью до 1 часа и достигнута высота 500 м.

В конце 1911 г. Сикорский строит новую модель С-6, а весной 1912 г. его С-6А, совершавший полеты под управлением самого конструктора, получил и первый приз на конкурсе, устроенном военным ведомством. В числе одиннадцати машин, принявших участие в конкурсе, были аэропланы



Многие из конструкций И.И. Сикорского использовались во время Первой мировой войны. Этот биплан С-10, оснащенный поплавками, патрулировал над побережьем Балтийского моря в 1913—1915 гг.

уже прославившихся тогда европейских фирм: Фармана, Ньюпора, Фоккера. Необходимо заметить, что все типы аэропланов Сикорского до С-6 были построены им самим, в сарае усадьбы, принадлежавшей его отцу в Киеве, на Большой Подвальной улице д. № 15. Последующие типы, начиная от С-7, строились в Петрограде на авиационном отделении Русско-Балтийского завода, основанном по предложению председателя правления этого завода Михаила Владимировича Шидловского для постройки аэропланов исключительно русских конструкторов. На этот завод и поступил Сикорский, что открывало для него уже более широкое поле деятельности. На постройку первых своих аэропланов Сикорский тратил личные средства, которые, конечно, были невелики. Необходимо упомянуть о той материальной и нравственной поддержке, которую оказывала Си-



Одноместный моноплан И.И. Сикорского С-12, оснащенный 80-сильным двигателем «Рон».

Фотография была сделана на одном из фронтовых аэродромов в 1915 г. Два пилота, стоящие слева (Янковский и Бессонов), одеты в обычную летную форму Императорских российских военно-воздушных сил. Наличие у них биноклей и карты позволяет предположить, что аэроплан использовался в качестве самолета-разведчика, как и большинство других одномоторных самолетов в начале Первой мировой войны.

корскому, в то время еще не достигшему двадцатилетнего возраста, его сестра Ольга Ивановна, впоследствии переселившаяся с братом в Америку и скончавшаяся там 1 февраля 1926 г. Ольгу Ивановну должны хорошо помнить те, кто посещал Корпусный аэродром в Петрограде, как гостеприимную хозяйку, радушно принимавшую гостей в превращенном в чайный домик аэропланном ящике.

Сотрудниками И.И. Сикорского по Русско-Балтийскому заводу были пилоты Г.В. Янковский и Г.В. Алехнович, а также студент политехнического института А. Серебренников, работавший по расчетам и конструированию самолетов. Механиком-мотористом был В.С. Панасюк, принявший впоследствии участие в знаменитом перелете И.И. Сикорского из Петрограда в Киев.

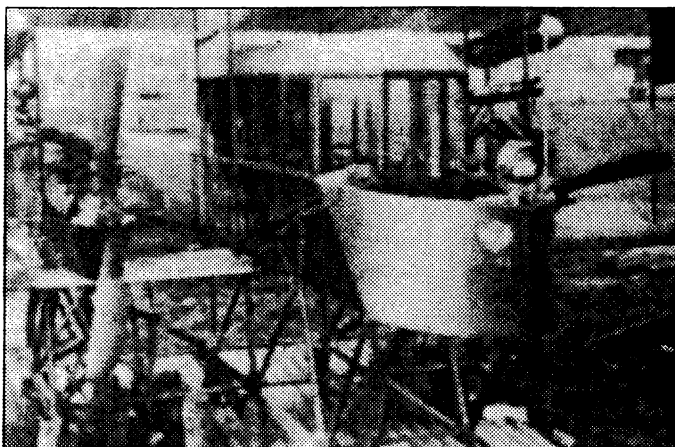
Первым аэропланом Сикорского, построенным на Русско-Балтийском заводе, был моноплан С-7; приобрел его пилот Лерхе, затем Русско-Балтийский завод последовательно выпустил С-7, С-9 и

С-10 с ротативным мотором «Гном». С-10, предназначенный для морской авиации, был поставлен на поплавки. В начале 1913 г. Сикорский сконструировал и построил моноплан С-11; на этом моноплане Г.В. Янковский взял второй приз на конкурсе, проходившем весной того года в Петербурге, первый приз получил Г.В. Алехнович на С-10. К весне 1914 г. был построен моноплан С-12, приспособленный специально для «мертвых петель»; на этом моноплане Янковский получил первый приз за фигурные полеты на авиационной неделе на Коломяжском аэродроме. На этом же С-12 Янковский установил всероссийский рекорд высоты того времени — 3900 м.

Из последующих типов малых аппаратов Сикорского, выпущенных заводом, особого упоминания заслуживают бипланы С-16 и С-20 (за исключением монопланов С-7, С-11 и С-12, все аппараты — бипланы). С-16 имел мотор «Рон» в 80 л.с. и мотор «Гном-моно-Супан» в 100 л.с. Он развивал скорость в 140 км/ч, был очень легок, подвижен и хорошо слушался руля; в 1915 г. на нем был установлен пулемет, стрелявший через винт, чего еще не имелось у немцев. Таким образом, в то время он представлял собой истребитель. С-20, в общих чертах схожий с С-16, был усовер-

Аэросани, изобретенные И.И. Сикорским и построенные на Русско-Балтийском вагонном заводе. И.И. Сикорский сидит за рулем, слева от него директор завода М.В. Шидловский.





Ремонт «Гранда» в Санкт-Петербурге в 1913 г. На этой фотографии показан ранний вариант воздушного судна Сикорского.

шенствованным типом последнего. Некоторые из аэропланов Сикорского (малого типа) были приняты нашей военной авиацией, но, несмотря на свои хорошие по тому времени качества, широкого распространения там не получили по причинам, о которых будет сказано ниже, главным же образом по нашему пристрастию ко всему иномезному. Кроме описанных выше аэропланов, в 1912 г. Сикорский сконструировал и построил в на Русско-Балтийском заводе первые в мире аэросани.

Уже в 1911 г. Сикорский пришел к заключению, что будущее должно принадлежать не малым одномоторным аэропланам, а большим, с двумя и более моторами. Толчком к тому послужило одно ничтожное обстоятельство — комар, попавший в жиклер карбюратора и повлекший остановку мотора в полете, что чуть не стоило жизни Си-

корскому, счастливо избежавшему опасности при вынужденной посадке между вагонами и каменной стеной. По мнению Сикорского, большие многомоторные аэропланы, обладая большой грузоподъемностью и большим радиусом полетов, имеют перед малыми аппаратами еще и то преимущество, что управление ими производится не одним пилотом, а может быть распределено между экипажем этих воздушных кораблей подобно тому, как это делается на морских судах.

Имея не один, а несколько моторов, такие аппараты более безопасны, так как при остановке одного из моторов могут продолжать полет на остальных, а при вынужденной посадке имеют возможность выбрать более подходящее для спуска место.

Все эти соображения И.И. Сикорский высказал председателю правления Русско-Балтийского завода, на котором строились его малые аппараты, М.В. Шидловскому.

Последний, ознакомившись с деталями, чертежами и расчетами проекта нового большого аэроплана и внимательно выслушав молодого изобретателя, всецело пошел ему навстречу и отдал распоряжение немедленно приступить к постройке такого небывалого самолета. В тот же день, 17 августа¹ 1912 г., состоялась закладка «Русского Витязя» — так был назван этот четырехмоторный аэроплан — первый в мире аппарат такого типа, поднявшийся в воздух и ставший, таким об-

¹ Все даты этого очерка, относящиеся к деятельности И.И. Сикорского и его воздушных кораблей в России, приведены по старому стилю.



Окончательный вариант «Русского Витязя» («Гранда») с четырьмя 100-сильными двигателями «Аргус» (1913 г.).

разом, прародителем всех существующих ныне гигантских аппаратов.

М.В. Шидловский сыграл выдающуюся роль в деле постройки «Русского Витязя», а затем и в развитии больших многомоторных аэропланов, т. е. в истории так называемой тяжелой авиации. Это был крупный русский деятель, человек недюжинных способностей и широкого русского размаха.

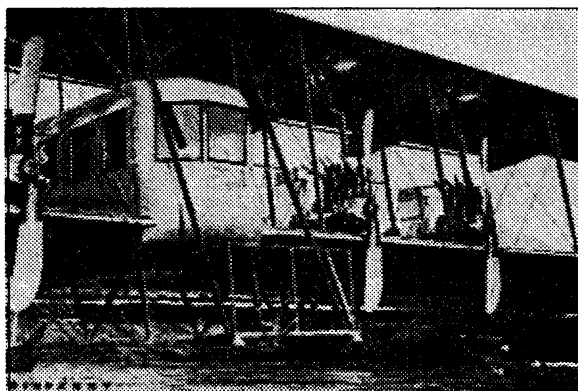
Родился Михаил Владимирович Шидловский в старинной дворянской помещичьей семье Воронежской губернии¹.

¹ Старший брат М.В. Шидловского — Николай Владимирович — действительный тайный советник, сенатор, член Государственного Совета, был по Высочайшему повелению назначен председателем комиссии по выяснению причин рабочих беспорядков в 1905 г. («Гапоновская история»).

Второй брат — Сергей Владимирович — заслуженный ординарный профессор Императорской Военно-Медицинской академии, академик и член нескольких ученых обществ, известен своей деятельностью по оздоровлению Петербурга (проект канализации, снабжение города водой из Ладожского озера и пр.).

Молодым морским офицером он совершил кругосветное плавание на клипере «Пластун». Затем, вскоре после окончания курса Александровской военно-юридической академии, оставил военно-морскую службу и перешел на службу в Государственную канцелярию, а впоследствии в Министерство финансов, членом Совета которого он состоял до своего назначения в 1914 г. начальником Управления эскадры воздушных кораблей.

Избранный председателем правления Русско-Балтийского вагоностроительного завода в Риге, он быстро поднял производительность и доходность предприятия, строившего вагоны не только для России, но и Европы (для Италии в 1907 г.). Главной заслугой Шидловского, помимо его деятельности по созданию «Русского Витязя» и «Илья Муромца» Сикорского, является постройка, по его инициативе и настоянию, первых и единственных русских, так называемых русско-балтийских автомобилей. Построенные специально для русских



Первый «Илья Муромец» (лето 1914 г.).



«Илья Муромец» садится на Корпусном аэродроме в Санкт-Петербурге (февраль 1914 г.). Обратите внимание на двух пассажиров, стоящих на фюзеляже.

дорог, эти автомобили выдержали ряд серьезных испытаний. Пробег Нагеля на таком автомобиле через всю Россию, Западную Европу и Северную Африку служит тому доказательством. Лучшее подтверждение основательной конструкции русских автомобилей — их работа во время войны. Им приходилось выдерживать не только находившиеся в ужасном состоянии дороги (дорога, как говорится — жена автомобиля), но и подчас зверское обращение с машинами шоферов военного времени¹. Некоторые из русско-балтийских авто-

¹ Как на один из примеров прочности автомобилей Русско-Балтийского завода можно указать на случай, имевший место в начале войны в 1914 г. Русско-балтийский автомобиль штаба 1-й отдельной кавалерийской бригады упал близ Инстербурга в Восточной Пруссии в реку с моста, взорванного немцами. По извлечении этого автомобиля из воды ехавшие на нем офицеры (к счастью, не пострадавшие серьезно) продолжили на этой же машине свой дальнейший путь.

мобилей прошли без ремонта десятки тысяч километров.

Велика также заслуга М.В. Шидловского в выпуске в 1915 г. первых и единственных русских авиационных моторов, построенных на том же Русско-Балтийском заводе.

В 1919 г. Шидловский был арестован вместе со своим сыном при попытке перейти финляндскую границу и зверски убит.

Благодаря поддержке М.В. Шидловского постройка «Русского Витязя» была закончена к весне 1913 г. и, как было указано выше, этот аппарат уже при первых полетах оправдал возлагавшиеся на него ожидания. Можно добавить, что уверенность в безопасности такого большого аэроплана, как «Русский Витязь» (а затем «Илья Муромец»), у М.В. Шидловского была настолько велика, что он совершил на нем полет со своей семьей.

«Русский Витязь» был построен из дерева и весил 4095 кг. Он имел закрытую просторную, с большими окнами кабину, где свободно размещались пилот, экипаж и пассажиры. Из кабины пилота был выход на балкон, находившийся в передней части аэроплана. Кроме того, имелись боковые выходы на нижние крылья аппарата, дававшие доступ к моторам на случай их поправки в полете. Четыре мотора автомобильного типа немецкой марки «Аргус», по 100 л.с. каждый, располагались на нижних несущих плоскостях, по два с каждой стороны фюзеляжа. «Русский Витязь» мог поднимать 737 кг груза и развивал скорость до 96 км/ч.

Ряд совершенных на «Русском Витязе» полетов подтвердил правильность основных предположений Сикорского. Выяснились также и некоторые недо-

статки этого аэроплана, главным из которых была его неспособность подниматься на большую высоту.

Ободренный успехом своего «Витязя», И.И. Сикорский приступил к постройке второго, еще большего аэроплана, получившего название «Илья Муромец».

Этот воздушный корабль весил 4914 кг, имел размах крыльев 32 м, длину 17 м, поверхность 151 м².

Как «Русский Витязь», так и последующие типы «Ильи Муромца» были выстроены из дерева. Его начали строить осенью 1913 г., закончили к январю 1914 г. В общих чертах он был схож с «Русским Витязем», но не имел переднего балкона. Каюта, освещавшаяся большими окнами (по шесть с каждой стороны), была обставлена с комфортом: имелись удобные плетеные кресла, проведено отопление (отработанным газом), электрическое освещение от специальной динамомашины. Кроме каюты пилота имелись гостиная, спальня



И.И. Сикорский (в центре, под пропеллером) стоит с группой друзей перед «Ильей Муромцем» (март 1914 г.). На этом самолете Сикорский совершил свой уникальный перелет в Киев летом 1914 г.

для отдыха и уборная. На «Илье Муромце» были установлены те же четыре мотора «Аргус» по 100 л.с. каждый, что и на «Русском Витязе». Испытания нового аэроплана, проведенные в довольно неблагоприятных условиях (разбег на лыжах во время оттепели)¹, показали, что он значительно превосходит «Русского Витязя». Несмотря на большой вес, «Илья Муромец» с теми же моторами мог подниматься на высоту свыше 1000 м и брать на борт больше полезного груза.

В феврале 1914 г. на этом новом аэроплане был совершен полет с 16 пассажирами, не считая еще одного — аэродромного любимца, собаки Шкалика. Полет с таким количеством пассажиров в то время был совершенно небывалым мировым рекордом. В этом полете «Илья Муромец» поднял около 1310 кг полезного груза.

Подобно «Русскому Витязю», «Илья Муромец» стал совершать полеты над Петроградом и его окрестностями. Уверенность пилота в надежности моторов была настолько велика, что он позволял себе полеты на высоте 400 м. Летчики на малых одномоторных аэропланах того времени избегали полетов над городом, а тем более на небольшой высоте, так как отказ двигателя и вынужденная посадка грозили летчику неминуемой гибелью. Из кабины «Муромца» можно было даже наблюдать, как на площадях и улицах Петрограда приостанавливалось движение и все смотрели на проносив-

¹ Для разбега «Ильи Муромца» при нормальных условиях в то время нужно было расстояние не менее 400 шагов, поэтому такой разбег на лишенном снега и покрытом огромными лужами аэродроме представлялся очень трудным.

шийся громадный диковинный аэроплан, сильно шумевший своими моторами. К весне 1914 г. был построен второй «Илья Муромец», на котором были установлены уже более сильные моторы: средние по 140 л.с. и боковые по 125 л.с. каждый.

Таким образом, общая мощность моторов была доведена до 530 л.с., т. е. на 130 сил больше, чем у «Русского Витязя» и первого «Ильи Муромца». Увеличение мощности двигателей дало аэроплану несколько большую грузоподъемность, увеличило скорость и позволило подняться на высоту 2100 м. Предварительное испытание — полет с 819 кг бензина и шестью пассажирами — дало хорошие результаты. Убедившись в полной пригодности аэроплана к дальним полетам, И.И. Сикорский решил совершить на нем большой перелет. Для этой цели был избран Киев, отстоявший от Петрограда по воздушной линии на 1280 км. Предполагалось совершить этот перелет с одной посадкой для заправки бензином. Себе в спутники И.И. Сикорский выбрал лейтенанта Г.И. Лаврова, на котором помимо пилотских обязанностей лежала обязанность следить за курсом воздушного корабля, т. е. быть его штурманом, военного летчика штабс-капитана Х.Ф. Пруссиса¹ и механика В.С. Панасюка. В полет кроме 1065 кг бензина были взяты запасные части для моторов, два запасных пропеллера, запасные шины для колес, проволока, болты, бидоны с водой и т. д.

¹ Капитан Пруссис был инструктором Гатчинской авиационной школы, участвовал в войне с Германией, командуя авиационным отрядом. Погиб, совершая полет как инструктор с еще неопытным учеником на Гатчинском аэродроме.

Глава II

Перелет из Петрограда в Киев. — Тяжелые условия полета. — Пожар в воздухе. — Полет в сплошных облаках. — Возвращение в Петроград. — Как отнеслись к этому перелету.

В час ночи 17 июня 1914 г., когда благодаря петербургским белым ночам было уже достаточно светло, «Илья Муромец» с экипажем из четырех человек и грузом около 1638 кг поднялся с Корпусного аэродрома и взял курс на юг. Поднявшись на высоту 1500 м, уменьшили работу моторов. Пилоты сменялись у руля каждые полчаса, что давало возможность отдохавшим пилотам любоваться превосходной картиной внизу. Погода была ясная и безветренная. Около 6 часов утра в каюте-гостиной был сервирован завтрак — бутерброды и горячий кофе. Когда около 8 часов пролетали над Витебском, на одной из площадей увидели большое скопление народа и повозок.

Экипаж сбросил вложенные в небольшую трубку с привязанным к ней длинным узким куском материи составленные тут же в аппарате телеграммы; к ним приложены были деньги на их отправку.

Подобный способ отправки телеграмм практиковался в полете и дальше, причем все телеграммы оказались своевременно доставленными по назначению.

При посадке в Орше «Илья Муромец» попал в полосу воздушных течений и вихрей. Было уже



Группа офицеров Гатчинской военной летной школы в 1915 г. В первом ряду второй слева сидит штабс-капитан Х.Ф. Прусис, участвовавший вместе с И.И. Сикорским в перелете из Санкт-Петербурга в Киев.

около 9 часов утра, день ожидался душный и жаркий. «Муромца» сильно бросало во все стороны, что, впрочем, не помешало ему благополучно спуститься на землю после восьми с половиной часов пребывания в воздухе.

Конечно, прилет «Ильи Муромца» привлек много народу, с любопытством разглядывавшего громадную диковинную машину. Экипажу корабля приходилось не только отвечать на вопросы людей, но и срочно заливать в баки 1065 кг бензина. А это требовало много времени, так как перекачивание бензина происходило без всяких приспособлений через небольшие отверстия баков.

И.И. Сикорскому с трудом удалось ускользнуть, чтобы осмотреть и измерить поле, с которого следовало взлетать. Поле представляло собою узкую, шагов 50 в ширину и 400 в длину полосу с

уклоном, ведущим к крутому обрывистому берегу Днепра. Для разбега пришлось выбрать именно это направление, несмотря на то что ветер был сзади, а это несколько удлиняло разбег.

Заправка и перетаскивание аппарата заняли около двух часов времени. Солнце стояло уже высоко, было очень душно и жарко. Предстояло лететь над местностью с неоднородной поверхностью (леса и озера), следовательно, можно было попасть в сильное воздушное течение, что для перегруженного бензином аппарата было небезопасно. Тем не менее решено было продолжать полет.

«Илья Муромец» оторвался от земли, когда под колесами его шасси уже был обрыв.

Перелетев на небольшой высоте Днепр, а затем над крышами домов предместья, «Муромец» сделал круг и стал набирать высоту. На высоте 150 м аппарат начало сильно бросать; провалы, или так называемые воздушные ямы, были до 50 м глубиной, что сильно затрудняло подъем и давало много работы пилоту.

Прошло минут 15 с начала полета, когда к Сикорскому, который был за рулем, подбежал испу-

И.И. Сикорский (в центре) со своими помощниками во время Первой мировой войны. В.С. Панасюк, механик Сикорского, стоит во втором ряду, справа.



ганный механик, показывая на ближайший левый мотор (из-за шума моторов разговаривать было трудно). Оказалось, что лопнула трубка, подающая в мотор бензин; мотор остановился, пролившийся на крыло бензин воспламенился и пожар принял сразу довольно большие размеры. Лейтенант Лавров и механик Панасюк вылезли с огнетушителями на крыло и не без труда (мешала сильная качка) потушили пожар¹.

Решено было спуститься. Пролетев на трех моторах некоторое расстояние и выбрав подходящее для спуска место, благополучно совершили посадку. Осмотр показал, что особых повреждений у аппарата нет. Бензопровод был исправлен, однако долететь в Киев до наступления темноты было невозможно по времени. Пришлось отложить полет до утра. На ночлег расположились в каюте «Муромца». Ночью пошел дождь, прекратившийся к утру, но погода была пасмурная. Около 4 часов утра поднялись в воздух. Над Шкловом пролетели на высоте 500 м, но из-за тумана город был почти не виден.

Вскоре «Илья Муромец» вошел в полосу сплошных облаков. Качка становилась все сильнее и сильнее, что очень затрудняло управление аппаратом. Шли по компасу. Вскоре пошел сильный дождь и по переднему стеклу аппарата полились потоки воды; стало так темно, что даже концы крыльев «Муромца» были плохо видны. После не-

¹ За этот подвиг Императорское Русское пожарное общество приняло экипаж воздушного корабля в свои ряды, выдав знаки Общества: золотые — И.И. Сикорскому и лейтенанту Г.И. Лаврову и серебряный — В.С. Панасюку.

большого затишья в качке «Илья Муромец» внезапно дал резкий крен влево, затем вперед и начал стремительно падать. Движения рулями не помогали; в несколько секунд аппарат снизился на 200 м, затем выровнялся и продолжал идти среди густых, сплошных облаков. Во время этого падения было замечено, что картушка компаса сделала два или три полных оборота: по-видимому, «Илья Муромец» летел в грозовых тучах, электрический заряд которых повлиял на магнитную стрелку. После того, как компас установился, а экипаж оправился от пережитых сильных ощущений, заметили, что «Муромец» летит не на юг, а на восток. Решено было спуститься под облака, чтобы определить местонахождение воздушного корабля. Землю увидели на высоте 400 м, но из-за дождя определить место, над которым пролетал «Муромец», не удавалось, поэтому повернули на запад в надежде достигнуть Днепра и по нему ориентироваться. Летели на той же высоте, под самыми облаками; сильно качало, но все же меньше, чем в облаках. Пролетев километров десять, действительно увидели Днепр и легко определили по карте свое местонахождение. Это было южнее Рогачева, километрах в 265 от Киева. Чтобы избежать дождя и качки, решили пробиться наверх через облака, тем более что «Илья Муромец», израсходовав около 328 кг бензина, шел вверх значительно лучше. Снова сделалось темно и началась сильная качка. На высоте 1000 м дождь прекратился, а на высоте 1500 м «Муромец» вышел из облаков. Ярко светило солнце, было совершенно тихо и «Муромец» спокойно летел метрах в двухстах над необозримым морем ослепительно

белых облаков самой причудливой формы, по которым скользила его громадная тень.

Так летели на высоте 1700 м в течение двух часов. По заключению лейтенанта Лаврова, «Илья Муромец» должен был находиться километрах в десяти от Киева. Стали снижаться, пробиваясь сквозь облака; снова началась качка. На высоте 600 м «Илья Муромец» вышел из облаков. Под ним был Днепр, впереди виднелся Цепной мост, а справа — золотые купола Киево-Печерской лавры. Через несколько минут «Илья Муромец» спустился на поле Киевского Общества воздухоплателей (Куреневский аэродром), благополучно завершив свой первый дальний перелет, в котором молодым и смелым летчикам пришлось пережить немало трудных минут и опасностей.

Тот энтузиазм, с которым встретили своего земляка Сикорского киевляне (главным образом, молодежь), и то внимание, которым пользовался «Илья Муромец» во время пребывания в Киеве, заставили Сикорского и его спутников забыть тяжелые минуты.

Киевская Городская Дума избрала И.И. Сикорского почетным гражданином Киева, а Киевский политехнический институт преподнес ему диплом на звание инженера *honoris causa*.

Перелет этот и испытания, из которых «Илья Муромец» вышел победителем, еще более убедили Сикорского в преимуществах большого многомоторного аппарата перед малыми. Пожар в воздухе на малом аппарате вызвал бы неминуемую катастрофу.

Пробыв в Киеве до 29 июня, «Илья Муромец» на рассвете, в четвертом часу утра, поднялся с киевского аэродрома для обратного путешествия

в Петроград. Из состава экипажа выбыл штабс-капитан Пруссис, вынужденный уехать из Киева ранее, так как истек срок его отпуска.

В восьмом часу утра пролетали над Могилевом. Погода была настолько ясная, что на середине расстояния между Могилевом и Оршей можно было видеть оба этих города. Летели на высоте, превышающей 1500 м. В 11 часов утра «Илья Муромец» благополучно сел в Новосокольниках, где был заготовлен бензин для дальнейшего полета.

Баки на этот раз заполнили в течение получаса, так как бензин подавался туда под давлением сжатого воздуха.

Несмотря на то что «Илье Муромцу», нагруженному бензином, трудно было набирать высоту и бороться с воздушными вихрями, особенно сильными в это время дня, а за Новосокольниками сплошной полосой горели леса и торфяники, решено было продолжить полет, чтобы совершить путь от Киева до Петрограда в возможно более короткое время.

Уже в самом начале полета аппарат сильно бросало, и, когда он был на высоте лишь 200 м, последовал резкий толчок со стремительным падением вниз на 100 м, так что пришлось выбросить из аппарата несколько бидонов с запасной водой и маслом. Эти воздушные ямы сильно затрудняли подъем нагруженного «Муромца», и аэроплан вынужден был лететь в самом беспокойном слое воздуха, на высоте между 200 м и 500 м от поверхности земли.

Через час полета стали входить в полосу лесных пожаров. Было очень жарко и чувствовался запах дыма. Шли на высоте 700 м. Приблизительно на

середине расстояния между Новосокольниками и Петроградом «Илья Муромец» неожиданно скользнул на левое крыло, перешел на нос и начал стремительно падать. Кресла и все, что в каюте не было привязано, сорвалось со своих мест и скатилось к левой стенке аппарата. Сикорский, отдохавший в это время в каюте-гостиной, с трудом пробрался к пилотскому креслу. Несмотря на положенные да отказа рули, аппарат продолжал падать. Внизу было довольно большое озеро с покрытыми лесом берегами. Альтиметр показывал уже 250 м, когда «Муромец» наконец выровнялся. По всей вероятности, холодная вода озера, леса вокруг которого были нагреты солнцем и пожарами, привела к образованию над ним огромной воздушной ямы, почти в 500 м глубиной, куда и попал «Илья Муромец». На небольшой высоте над озером воздух был спокойнее, это и дало возможность «Муромцу» выровняться, несмотря на то что падение переходило уже в штопор. Выйдя так счастливо из этой опасности, «Муромец» сравнительно легко поднялся на высоту 1003 м и очутился в совершенно спокойной полосе воздуха, давшей пилотам возможность передохнуть и оправиться от пережитых сильных ощущений. Примерно в 5 часов дня прошли над Павловском и Царским Селом, а через несколько минут «Илья Муромец», пролетев над Московской заставой и Обводным каналом и сделав большой круг над Петроградом, опустился на Корпусном аэродроме, совершив свой путь из Киева в Петроград за 13 часов.

Этот перелет был мировым рекордом, а потому, конечно, не мог остаться незамеченным не только у нас в России, но и за границей.

Государь император снова оказал Сикорскому свое внимание, посетив лично «Илью Муромца» и милостиво беседуя с экипажем воздушного корабля. И.И. Сикорский был награжден орденом Владимира 4-й степени, в то время отличием очень высоким. Этим орденом Сикорский, по натуре своей очень скромный, не желающий выставлять свои заслуги напоказ, очень дорожил и всегда его носил. Государственная Дума постановила выдать И.И. Сикорскому сто тысяч рублей на дальнейшие работы по усовершенствованию его больших аэропланов. Чтобы ничего не мешало его плодотворной работе в этом направлении, Сикорский, по высочайшему повелению, был освобожден от отбывания воинской повинности, тем более что его «Илья Муромец» хотя и не числился в то время в военной авиации, но принимал участие, например, в военных маневрах. В начале июля 1914 г., т. е. вскоре после своего 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, привлек особое внимание французского президента, совершавшего объезд войск с государем императором. Присутствовавшие на этом смотре летчики говорили, что 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.

Несмотря на то что «Муромец» обратил на себя внимание и, казалось, всколыхнул даже стоячую воду в обывательском болоте, широкие слои русского общества остались безучастными и не проявили своего сочувствия делу И.И. Сикорского, полностью самобытному и носившему ярко национальный характер не только по одному названию. Немногие задумались над тем, что воздушный корабль Сикорского не только первый русский, но и первый в мире большой многомоторный самолет знаменовал собой начало новой эры в авиации, что развитие воздушного транспорта при помощи таких больших аэропланов сулило России — стране с необозримыми границами, бесконечными равнинами и слабо развитыми путями сообщений — неисчислимы выгоды. Не было сделано серьезных шагов к тому, чтобы организовать большое русское предприятие, собрать внутри страны крупные средства на открытие специального завода для постройки аэропланов Сикорского и моторов к ним. В этом сказалось существенное различие между русскими, преклонявшимися перед «заграницей», и иностранцами. Вспомним, как отнеслись немцы к создавшему громадный управляемый аэростат, названный его именем, — графу Цеппелину. Когда первый «Цеппелин», построенный в 1900 г., погиб из-за своих конструктивных недостатков, были немедленно собраны средства на постройку не одного, а нескольких таких дирижаблей, стоивших очень дорого. Вначале кайзер Вильгельм и высшие правительственные круги Германии смотрели на графа Цеппелина как на фантазера и сумасброда, однако помощь широких слоев германского народа дала возможность это-

му «фантазеру» усовершенствовать свое изобретение и построить к началу войны целые эскадрильи этих дирижаблей. «Цеппелины» не вполне оправдали те ожидания, которые возлагались на них в Германии во время войны. Они оказались легко уязвимыми для артиллерийского огня и потому непригодными не только для сухопутных разведок в тылу неприятеля, но и вообще для дневных полетов. Из бывших у немцев во время войны 73 дирижаблей погибло 51¹, и тем не менее благодаря широкой постановке дела, основанной на поддержке патриотически настроенного народа, эти воздушные чудовища достигли высокой степени совершенства в техническом смысле, а практически причинили немало бед, причем мирному населению во время своих ночных налетов на Лондон, Париж и другие крупные жизненные центры своих врагов. О том «моральном» действии, которое производили «Цеппелины», вероятно, помнят до сих пор те, кто имел случай видеть их над Варшавой, Белостоком², Осовцом, Двинском (Даугавпилсом), Ригой и другими местами нашей прифронтной полосы.

¹ В том числе: сбито неприятелем 25; 14 погибло от бури и 12 от взрывов. На русском фронте было сбито несколько немецких дирижаблей, в том числе один под Либавой (Лиенаепей) (огнем пограничной стражи). В августе 1915 г. был сбит огнем Усть-Двинской крепостной артиллерии дирижабль L-5; кроме того, 4 мая 1916 г. был сбит нашей артиллерией дирижабль L-7.

² В конце июля 1916 г. бомбы, сброшенные с «Цеппелина» на станцию Белосток, вызвали пожар и взрыв поезда со снарядами, сопровождавшиеся большой паникой.

После войны немцы не отказались от постройки «Цеппелинов» и 2 октября 1924 г. дирижабль ZR-3¹ без труда перелетел из Берлина в Нью-Йорк (точнее, из Фридрихсгафена в Лейкхарст. Второй, еще больший дирижабль LZ-127, получивший название «Граф Цеппелин», совершил 11—14 октября 1928 г. перелет из Берлина в Нью-Йорк, несмотря на чрезвычайные трудности в пути². В общем, ясно, что может сделать дружная и настойчивая работа нации. Невольно при этом приходит на память афоризм: «Мухи могли бы сдвинуть

¹ Первый «Цеппелин LZ-1» имел 130 м длины, 11,70 м в диаметре и объем 12 000 м³.

«Цеппелин ZR-3», перелетевший океан и приобретенный правительством США (получил название «Лос-Анджелес»), имел 220 м в длину, 22 м в диаметре и объем 70 000 м³.

² В обратный путь дирижабль «Граф Цеппелин» вылетел 29 октября 1928 г. Расстояние от Нью-Йорка до Фридрихсгафена он пролетел за 50 с лишним часов. Этот дирижабль имел длину 236,60 м, диаметр — 30,5 м и объем — 105 000 м³. Приводился в движение пятью двигателями, по 550 л.с. каждый. Скорость до 128 км/ч. Он мог нести 15 000 кг полезного груза. Радиус действия до 16 000 км.

В полете из Фридрихсгафена в Нью-Йорк он имел на борту 58 человек (40 человек экипажа и 18 пассажиров) и 600 кг почты (62 000 писем). Пробыл в воздухе 112 ч. В полете сильным порывом ветра у него повредило руль. В августе 1929 г. этот самый дирижабль, несколько переделанный, совершил перелет из Фридрихсгафена в Токио, покрыв расстояние около 12 000 км за 104 ч. Из Токио «Граф Цеппелин» продолжил свой путь в Лос-Анджелес, где благополучно совершил посадку 26 августа 1929 г. в 2 ч 40 мин утра. Расстояние около 4000 км он пролетел

человека, если бы действовали единодушно»... Остается лишь пожалеть, что мы, русские, благоговевшие перед всем иноземным, порой рабски копировавшие «заграницу» и не обращающие внимания на свое хорошее русское, не позаимствовали у немцев главного: беспредельной любви к своему отечеству, взаимной поддержки, системы в работе и того добросовестного к ней отношения, которое не отделяет мелочей от главной сути дела. Пассивности русского общества, проявленной по отношению к «Илье Муромцу» Сикорского, можно противопоставить ту кипучую деятельность и самопожертвование, которые проявляла часть интеллигентного русского общества в подготовке российского государства к развалу.

Само собой разумеется, эти 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 еще подумать, а это ведь отвлекало от игры в бридж, винт, преферанс и других тому подобных «серьезных» занятий, сделавшихся нашим бытовым явлением.

Возможно, что если бы Сикорский избрал целью своего полета не Киев, а Москву, где ему следовало поклониться тамошним золотым тельцам, то московские меценаты, поливавшие в свое вре-

за 48 ч 35 мин. Полет вокруг света продолжался 21 день 5 ч, причем «Граф Цепелин» пролетел 34 500 км, пробыв в воздухе 11 дней 22 ч 11 мин.

мя шампанским дорожки в саду у Шарля Омона, «чтобы не пылило», или жертвовавшие в 1905 г. «миллион на революцию», и сделали бы что-либо. Но шум моторов «Муромца», летевшего из бюрократического Санкт-Петербурга в Киев, не достиг Москвы и постройка «Муромцев» продолжалась в маленькой мастерской Русско-Балтийского завода.

Нужно принять, однако, во внимание, что перелет Сикорского осуществлялся в то время, когда после убийства 15/28 июня в Сараеве австрийского эрцгерцога Франца-Фердинанда не только над Балканским полуостровом, но и над всей Европой нависли грозные тучи, разразившиеся беспримерной в истории войной, перевернувшей все вверх дном.

С другой стороны, именно в это тревожное время и необходима была широкая общественная поддержка и хорошо продуманная организация дела постройки аэропланов Сикорского «Илья Муромец».

Далее будет видно, какую пользу принесли «Муромцы» нашим войскам в 1915 г. Примись мы своевременно и энергично за дело, мы, быть может, избавили бы Россию от гибели двух с половиной корпусов армии Самсонова и связанного с этим нашим поражением впечатления какой-то особенной мощи германских войск. Это поражение, как известно, привело к поспешному отступлению наших войск из Восточной Пруссии, значительно повлияло на дальнейший ход военных операций и повлекло за собой кровопролитнейшие бои под Лодзью, Варшавой, Ивангородом, в которых погибли лучшие корпуса нашей армии.

Глава III

Начало войны. — Оснащение «Муромцев» для военных целей. — Формирование отрядов аэропланов «Илья Муромец». — Отношение к «Муромцам» военных летчиков. — Вступление отрядов в действующую армию. — Первоначальная бездеятельность этих отрядов.

К моменту объявления войны, т. е. к середине июля 1914 г., были готовы лишь два аэроплана «Илья Муромец». Заказанные военным ведомством «Муромцы» строились на Русско-Балтийском заводе, вернее, на его аэропланном отделении — мастерской в Петрограде (сам завод, как говорилось выше, находился в Риге). Заказанные в Германии для этих аэропланов двигатели «Аргус» получены не были, и их пришлось заменить французскими двигателями «Сальмсон», оказавшимися, к сожалению, менее пригодными для «Муромцев», чем «Аргус». Французские двигатели способствовали тому, что летчики, ранее сочувственно встретившие отечественный аппарат, резко изменили свое отношение и тем увеличили ряды противников больших многомоторных аэропланов.

Имевшихся «Муромцев» стали вооружать и приспособлять для военных целей.

Казалось бы, прежде чем приступить к этому, следовало дать себе ясный отчет в том, какие требования можно было предъявлять к аэропланам



«Илья Муромец» (тип Б), оснащенный двигателями «Сальмсон», в Петрограде вскоре после начала Первой мировой войны.

такого типа, что могут выполнить «Муромцы» в боевой обстановке, учесть все их достоинства и недостатки, а также принять во внимание степень подготовки их командного состава. По-видимому, сделано этого не было, по крайней мере, так, как того требовала серьезная постановка вопроса. Впрочем, нет ничего удивительного, в тогда очень еще молодой авиации не были достаточно разработаны и выяснены многие вопросы. Так, считавшаяся до войны достаточной для аэроплана боевая высота в 1000 и даже 800 м уже в самом начале войны оказалось слишком опасной.

В декабре 1914 г. боевой высотой считали 1700 м, а в начале 1915 г. — около 3000 м. О воздушных боях в то время мало думали, и обычно аэропланы противников при встречах с нашими мирно расходились каждый в свою сторону. Лишь такие летчики, как штабс-капитан Нестеров, искали встреч с неприятелем (как известно, этот доблестный летчик погиб, протаранив и сбив вражеский аэроплан). О действии противоаэропланной артиллерии имели тогда также довольно смутные представления.

Естественным следствием такой неразработанности вопросов боевой авиации было то, что «Муромца» заковали в стальную броню и установили

на нем 37-миллиметровую пушку Гочкиса «для стрельбы по «Цеппелинам». Стрелять, а тем более попадать из этой пушки в цель во время полета оказалось делом не совсем простым.

Можно еще упомянуть о попытке, сделанной несколько позднее, в начале 1915 г., установить на «Илье Муромце» трехдюймовую пушку. Это орудие весило 106,5 кг и представляло собой довольно оригинальное и остроумное сооружение. Оно размещалось на очень легкой установке, не имело компрессора, а для уничтожения отдачи это орудие стреляло двумя снарядами сразу в диаметрально противоположных направлениях. Заряжалось одним общим патроном. Изобрел эту пушку молодой русский артиллерист. До чего доходила тогда неосведомленность в вопросах боевой авиации, показывает случай, когда Путиловский завод прислал для испытания настоящие рыцарские доспехи из прекрасной, хорошо



Освящение «Ильи Муромца II» на Корпусном аэродроме Петрограда, состоявшееся перед его отлетом на фронт в конце сентября 1914 г. Командиром воздушного судна был А.В. Панкратьев. Слева на переднем плане стоят два оператора кинохроники.

закаленной 2-миллиметровой стали. Закованный в эти доспехи летчик мог двигаться в них с большим трудом. Само собой разумеется, от всего этого вскоре отказались, а орудия с «Муромца» и доспехи загромождали склад того сравнительно небольшого имущества, которым располагали сформированные для боевой работы отряды аэропланов «Илья Муромец». Кроме того, из «Муромца» хотели сделать универсальный боевой аппарат, а потому превратили его в гидроплан, поставив на поплавки.

Нужно сказать, что и здесь «Муромец» дал хорошие результаты, но разница между мирными полетами и боевой работой оказалась очень значительной. Поставленный на поплавки «Илья Муромец» был отправлен на остров Эзель (Сааремаа), под командой морского летчика лейтенанта Г.И. Лаврова, и совершил там несколько полетов; которые не могли иметь большого боевого значения. На все это было потрачено немало вре-



«Илья Муромец» (тип Б) на поплавках в акватории Либавской военно-морской базы на Балтийском море. Внутренние двигатели — 200-сильные «Сальмсоны», внешние — 115-сильные «Аргусы». Эта фотография сделана в июне 1914 г., за месяц до начала войны.

мени и труда, но, как уже было сказано, от таких новшеств пришлось вскоре отказаться.

Прежде всего необходимо было решить вопрос с подготовкой летчиков к управлению «Муромцем». На практике оказалось, что управление малым одномоторным аппаратом и управление громоздким, в 4800 кг веса, четырехмоторным «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 полетах на малых аппаратах и не без основания могли считать себя цветом тогдашней русской авиации, достаточно авторитетным в авиационных вопросах, из инструкторов-учителей превратились в учеников «штатского» пилота, что, конечно, едва ли было приятно их самолюбию.

Летчики 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 этим офицерам, привыкшим к эффектным виражам и фигурным полетам, нужно было перейти к скучным учебным взлетам и посадкам на «тяжеловозе» — «Илье Муромце». Трудно было ожидать от большинства из них особого рвения к таким полетам; 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 всем недостатки «Ильи Муромца», которых он, конечно, не был лишен, как и всякий другой аэроплан.

К тому времени эмоции, вызванные перелетом Сикорского из Петрограда в Киев, уже ослабели. Как водится в таких случаях, не замечавшиеся ранее недочеты «Муромца» начали привлекать большее внимание, чем достоинства, еще недавно вызывавшие энтузиазм. Снова появился туманный, но прекрасный образ «заграницы», столь дорогой сердцу тех специалистов, ожидания и предположения которых так коварно обманул в свое время «Русский Витязь». Неизбежные при учебных полетах неудачи и поломки стали истолковываться как следствие конструктивных недостатков «Ильи Муромца». Кстати сказать, под управлением самого И.И. Сикорского во всех его многочисленных полетах на «Русском Витязе» и «Илье Муромце» никаких серьезных повреждений аппаратов не случалось. Лишь в октябре 1915 г. «Муромец» под управлением Сикорского при спуске «поддел» пролетавшего под ним «Фармана» и при посадке подломил свое шасси. Впрочем, и для пилотов, и для пассажиров «Муромца» и «Фармана» случай этот окончился вполне благополучно. Вообще нужно сказать, что даже очень серьезные аварии на «Муромце» в большинстве случаев заканчивались для пилота и пассажиров благополучно.

Однажды, во время учебного полета на Корпусном аэродроме «Илья Муромец», по неопытности управлявшего им летчика, налетел на забор; сне-

ся его, «Муромец» начисто срезал и семнадцать находившихся за забором березок.

Никто из восьми находившихся в каюте офицеров не пострадал серьезно, несмотря на то что «Муромец» был разбит в щепы.

Конечно, подобная авария послужила для противников «Муромца» поводом назвать его никуда не годным аппаратом и восхвалять достоинства легких аэропланов.

Итак, как было уже сказано, к тому времени первые, вполне искренние восторги, с которыми был встречен «Илья Муромец» после перелета из Петрограда в Киев, поблекли и сменились будничной прозой с ее неизбежными мелочами и неприятностями. Затянувшееся формирование отрядов аэропланов «Илья Муромец», неудачи с двигателями «Сальмсон» в связи со всем изложенным выше привели к тому, что некоторые молодые, жаждавшие боевой работы летчики, предназначенные на должности командиров «Муромцев», стали громко заявлять о своем недоверии к этому типу аэропланов, преимуществах малых аппаратов перед последними и перестали посещать аэродром 1-й авиационной роты, где были ангары «Муромцев, т. е. фактически отошли от них, перейдя в легкую авиацию. В таком поступке, быть

*«Илья Муромец»
с двигателями
«Аргус» в Санкт-
Петербурге осе-
нью 1914 г. В ка-
бине — капитан
Г.Г. Горшков.*





ИМ-6, снабженный двумя двигателями «Сальмсон», использовался для тренировок. Эта машина была разрушена во время тренировочного полета в Яблонне в феврале 1915 г.

может, и недостаточно обоснованном, обвинять этих офицеров нельзя.

Несколько хуже поступили те летчики, которые, оставшись на должностях командиров, резко отзывались о «Муромцах», доходя, как у нас водится, в своей критике до крайностей.

В то время авиационные части не имели еще твердо установившегося и хорошо продуманного порядка. Организация отрядов аэропланов «Илья Муромец», к формированию которых приступили в августе 1914 г., требовала особого внимания и тщательности при ее разработке.

«Илья Муромец» не был похож на имевшиеся в армии малые аппараты, а заимствовать что-либо для этой цели из-за границы было невозможно: там не только не имелось подобных аппаратов, но отношение к ним было полностью отрицательное, к тому же все в то время были перегружены работой. Поэтому в формировании отрядов аэропланов «Илья Муромец», а также составлении их

штатов явно замечалась импровизация¹. Как уже было упомянуто, в то время не совсем ясно представляли, какая работа предстоит «Муромцам» на фронте.

Предполагалось, кроме борьбы с «Цеппелинами», использовать «Муромцев» для наступательных действий против неприятельских крепостей(?!). Насколько туманны были эти представления, показывает следующий случай, имевший место значительно позднее, в 1915 г. Начальник штаба одной из армий предложил капитану Г.Г. Горшкову, в то время командиру «Ильи Муромца Киевского», сесть на германском аэродроме, в местечке Санники, разогнать пулеметным огнем охрану, сжечь неприятельские аэропланы и их ангары... За такой подвиг капитану Горшкову был обещан орден Георгия 4-й степени. На это предложение капитан Горшков остроумно ответил, что он полетит за Георгиевским крестом, но не прежде, чем кто-нибудь положит на германском аэродроме этот орден.

Приняв во внимание сказанное, можно понять, почему были допущены такие пробелы, как, например, отсутствие специального парка и центральной ремонтной мастерской, без которых едва ли возможно была сколько-нибудь планомерная деятельность этих отрядов. Организация технической, хозяйственной и санитарной частей была, так сказать, «военного времени». В штате каждо-

¹ Формирование отрядов производилось под общим руководством начальника Гатчинской авиационной школы полковника Ульянина, выдающегося летчика, хотя он имел к «Муромцам» довольно отдаленное отношение и был перегружен своей работой.

го отряда имелись: командир, его помощник, артиллерийский офицер, младший офицер, исполнявший обязанности адъютанта, механик и сорок нижних чинов. На отряд полагалось по четыре легковых автомобиля, в том числе по два русско-балтийских, приспособленных для перевозки раненых, и по два грузовых автомобиля. В некоторых отрядах имелось пять легковых автомобилей. Создавалось впечатление, что составители штатов заботились главным образом о том, чтобы на каждого офицера отряда пришлось по крайней мере по одному легковому автомобилю. Нужно еще добавить, что командиры отрядов, будучи прекрасными летчиками и храбрыми офицерами, не всегда обладали качествами и опытом, нужными командиру отдельной, хотя бы и небольшой, части.

Трудно было ожидать, что при таких условиях подготовки к боевой работе «Муромцы» оправдают те ожидания и радужные надежды, которые возлагались на них, как на серьезное национальное оружие.

С отправкой «Муромцев» в действующую армию спешили: в середине сентября один из них, «Илья Муромец I», сочтен был вполне готовым для боевых полетов и отправился воздушным путем 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. Перелет на этом воздушном корабле из Петрограда в Белосток, на расстояние 912 км, был совершен за 23 дня, в четыре этапа. «Илья Муромец I» вылетел с Корпусного аэродрома при небольшом встречном вет-

ре, вскоре резко усилившемся и переходившем порою в шторм, вследствие чего аэроплан летел со скоростью 27 км/ч. Через шесть часов полета, пролетев всего 192 км, «Илья Муромец I» должен был спуститься за бензином, что он и сделал в имении г. Тирана в Лужском уезде, Петроградской губернии, подломив при посадке шасси.

При перелете из Петрограда в Белосток «Илья Муромец I» находился в воздухе в общей сложности 13 ч 58 мин, т. е. приблизительно столько же времени, сколько занял у Сикорского перелет из Киева в Петроград. Не менее плачевны были полеты этого воздушного корабля в Белостоке, где штаб Северо-Западного фронта потребовал от него продолжительной разведки. Из ряда телеграмм и донесений командира «Ильи Муромца I» можно видеть, что выполнить эту задачу командиру не удалось, так как, согласно донесениям, воздушный корабль не мог подняться на минимальную, по мнению этого летчика, боевую высоту. Для того чтобы знать, как объяснял это сам командир «Ильи Муромца I», приводим выписку из его телеграмм и донесений полковому генерал-инспектору авиации и воздухоплавания (сокращенно по коду «Дидо»).

Телеграмма из Белостока,
8 октября 1914 г.:

Сегодня, 8 октября, в начале полета карбюраторы двух моторов обмерзли, было 5 градусов мороза. Моторы давали 900 оборотов. При спуске на месте взлета касание с землей произошло гладко, но при пробеге по мерзлой

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.

Рапорт командира «Илья Муромца I»,
18 декабря 1914 г., из Львова:

Перелет из Петрограда в Белосток совершен мною в течение 23 дней, в четыре этапа, продолжительностью: 5 ч 31 мин, 3 ч 25 мин, 2 ч 57 мин и 2 ч 5 мин. На перелет 855 верст¹ потребовалось 13 ч 58 мин. Скорость перелетов колебалось в зависимости от ветра от 25 до 96 верст в час, высота от 900 до 1300 м, что было достигнуто в последний перелет с половинным запасом горючего.

Во время этих перелетов выяснилось, что аэроплан не способен держаться на одной высоте при одном выключенном моторе, что и вынудило меня спуститься в Олькениках. Это обстоятельство делало аэроплан типа «Илья Муромец» менее надежным среди нормальных типов аэропланов, так как наблюдение за четырьмя моторами несравненно труднее, чем за одним, а вероятность отказа в работе какого-либо из них большая. Кроме того, выяснилась ненадежность моторов, и с целью их исправления от Балтийского завода был командирован 15 сентября старший механик завода.

¹ 1 верста — 1,06 км.

В Белостоке, согласно требованию штаба Северо-Западного фронта проведения продолжительной разведки, я предпринял ряд полетов с грузом 100—110 пудов¹, но результат получился неудовлетворительным. Аппарат поднимался плохо, а работа моторов заставляла желать лучшего, особенно в холодное время, когда карбюраторы замерзали даже на земле. Присутствовавший при полетах механик завода мог констатировать невозможность подняться выше.

После ряда попыток наладить моторы было решено разобрать наиболее плохой. В нем оказались непритертые клапаны, сильные выбоины на толкачах и кулачках распределительного вала, трещины в картере, показывающие плохую конструкцию моторов. Все моторы были перебраны и смонтированы заново. 25 октября в г. Белосток приехал конструктор Сикорский, который посоветовал не брать такого груза: 100—110 пудов, а также дал ряд других норм:

1. Предельная нагрузка 110 пудов.
2. Нормальная нагрузка около 80 пудов, но лучше брать 70 пудов и менее, тогда аппарат не должен снижаться даже при работе трех моторов.
3. Угол наивыгоднейшего восхождения — 10°.
4. Скорость восхождения:
на 1000 м — около 20 минут,
на 2000 м — около 1 часа.

¹ 1 пуд — 16,38 кг.

Вообще же Сикорский советовал распределить груз следующим образом:

| | |
|---|----------------|
| Экипаж в 4 человека | 20 пудов |
| Пулемет, ружье-пулемет и броня | 10 пудов |
| Горючего на 4 часа (фактически достаточно было 28 пудов) | 40 пудов |
| | Всего 70 пудов |

Во время последнего перелета из Белостока во Львов мною и моим помощником было замечено, что аппарат не поднимается выше 1375 м.

Если подсчитать, какой груз был в то время на аппарате, то выходит:

| | |
|--|-------------------------------|
| Остаток несожженного бензина и масла | 21 пуд |
| Экипаж из 5 человек | 24 пуда 22 фунта ¹ |
| Метательный прибор | 14 фунтов |
| Один пулемет с боевым комплектom | 2 пуда 8 фунтов |
| Пистолет Маузера и бинокль | 7 фунтов |
| Остальная мелочь | 2 пуда |
| Броня | 2 пуда 20 фунтов |
| Мертвый добавочный вес (электричество и сигнализация) ... | 20 фунтов |
| Аккумуляторы | 9 фунтов |
| | Всего: 53 пуда 20 фунтов |

¹ 1 фунт — 0,409 кг (в системе русских мер).

Во Львове, ввиду указаний Вашего Императорского Высочества, приняты все меры для достижения наибольшего облегчения аппарата с целью подняться на боевую высоту, я снял два крайних бака весом 6 пудов 20 фунтов.

При пробном полете на высоту я решил исходить из официальных данных И.И. Сикорского, веса 70 пудов, но если принять во внимание, что перед тем, еще в Белостоке, была снята передняя площадка весом в 6 пудов 32 фунта, а во Львове два крайних бака, весящих 6 пудов 20 фунтов, то фактически этот вес выразится разницей 70 пудов минус 13 пудов 12 фунтов, т. е. всего около 57 пудов, что на 8 пудов ниже минимальной нагрузки, данной Сикорским, — 65 пудов.

В этот вес (70 пудов) должен входить вес трех или четырех пассажиров, вес запаса горючего в двух баках, примерно на три часа полета, а остальное в количестве 16 пудов при трех пассажирах или 11 пудов при четырех пассажирах должно было пойти на бомбы. Для пробного полета свободный вес заключался в лишних пассажирах, причем перегрузка их в 2 пуда была компенсирована снятием ружья-пулемета с комплектом.

Во время полета угол наклона равнялся все время 10° (угол наивысшего наклона по данным Сикорского), а индикатор скорости стоял на одном уровне. Высота нарастала следующим образом:

| | |
|-------------|-----------|
| 250 м | за 6 мин |
| 500 м | за 16 мин |

| | |
|--------------|---------------|
| 750 м | за 26 мин |
| 1030 м | за 43 мин |
| 1250 м | за 1ч 6 мин |
| 1350 м | за 1 ч 20 мин |

причем в конце полета набор высоты стал чрезвычайно медленным — последние 75 м за 14 мин. Если подсчитать вес, поднятый аэропланом за это время, то выходит 70 пудов 14 фунтов минус 13 пудов 20 фунтов (бензина выгорело около 12 пудов, а масла около 1,5 пуда) = 57 пудов, для сравнения 57 пудов минус 6,5 пуда — 50,5 пуда, т. е. примерно тот же вес, что был поднят аэропланом на 1375 м во время перелета, что вновь подтверждает выводы последнего полета. Разница только та, что в перелете уже нельзя поднять аэроплан выше, а во время его последнего полета благодаря лучшей работе моторов сохранялась еще некоторая способность подниматься: на высоте 1300 м — 75 м за 14 мин, что в связи с характером барограммы говорит о близости предела высоты.

Нарастанию высоты, если даже предположить, что аэроплан хотя и медленно, но все же будет подниматься вверх, препятствует и другое соображение: на аппарате взято горючего на 3 часа (в одном баке израсходовано за 1,5 часа — 6 пудов 5 фунтов из 12). Для достижения высоты в 1300 м потребовалось около половины времени полета, после чего следует ожидать действия над крепостью, что займет минуты 23, а то и полчаса, и еще необходимо время для возвратного полета.

Если даже принять, что аэроплан будет подниматься, сохраняя свою вертикальную скорость подъема (75 м за 14 мин), то к концу 3 часов, т. е. к исходу горючего, он поднялся бы не более чем на 1775 м, но в действительности и эта высота не могла быть достигнута, т. к. скорость подъема все время уменьшается.

Боевой высотой аэроплана нормального типа считается высота не менее 1700 м, а для полетов над крепостью, где орудия заранее пристреляны и подготовлены к стрельбе в разных направлениях, как показал опыт Брест-Литовского крепостного отряда, боевая высота должна быть не менее 2200, а желательно и выше 2200 м, что еще более необходимо для аэроплана «Илья Муромец», поверхность которого достигает 200 м² вместо обычных 15—50 м²; эта высота при настоящих условиях безусловно не может быть достигнута. Рассчитывать на лучшую работу моторов нельзя, т. к. при аппарате постоянно в течение 67 дней все время находился лучший механик завода, и моторы были совершенно перебраны и налажены.

Во время последнего полета был ровный ветер: внизу 4 м/с, на высоте же 1200 м — 10 м/с. Большая часть полета произведена была против ветра.

Ровный ветер вредного влияния оказать не мог, тем более что полет производился под вечер: начало полета в 2 ч 54 мин дня, спуск в 4 ч 30 мин, а сумерки наступают около 5 ч вечера.

Вчера мною вторично была произведена попытка подняться возможно выше с необходимым грузом для действия над крепостью. На аппарате находился механик Р.Б. Завода, который все время контролировал показательные приборы.

Наклон аппарату до высоты 1000 м я давал 10° , после 1000 м мой помощник, для сохранения необходимой скорости, держал наклон 9° . Минимальная скорость была замечена при отрывании аппарата от земли, так что меньше ее держать не представлялось возможным и чувствовалось, что аппарат в этом случае становится зыбким. Во время полета придерживались точно одной отметки скорости. На правом счетчике 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 м аппарат некоторое время оставался на этой высоте, находясь против ветра, а достигнув высоты 1200 м потерял всякое стремление подняться выше...

На этом донесении последовала надпись полевого генерал-инспектора авиации и воздухоплавания:

Препровождаю при сем Вашему Высокопревосходительству¹ доклад командира аэроплана «Илья Муромец I», выдающегося военно-

¹ Начальнику Штаба Верховного Главнокомандующего.

го летчика, приложившего все старания для приведения «Муромца» в состояние, при котором он мог бы подняться на минимальную боевую высоту.

Из доклада Вы увидите, что желаемые результаты достигнуты не были, но надо надеяться, что, быть может, следующие «Муромцы» будут построены при сочетании более удачных данных. Ввиду малого у нас числа выдающихся летчиков не могу не высказать сожаления, что замедлившаяся постройка «Муромцев» не дала возможности использовать на театре военных действий целый ряд выдающихся офицеров-летчиков, задержанных в Петрограде в качестве личного состава «Муромцев»...

Ранее, 8 декабря 1914 г., полевой генерал-инспектор авиации и воздухоплавания отправил дежурному генералу Ставки Верховного Главнокомандующего следующую телеграмму:

Несмотря на всевозможные облегчения «Муромца I», опыт подъема показал, что «Муромец» не может подняться выше 1350 м. Посылать аппарат для боевых действий считаю бесполезным. Ввиду этого прошу о назначении командира «Муромца», штабс-капитана Руднева, начальником формируемого полевого отряда для одной из армий Юго-Западного фронта с оставлением в этом отряде «Муромца» для дальнейших испытаний.

Приводимые донесения командира аэроплана «Илья Муромца I» непохожи на обычный служеб-

ный рапорт. Они напоминают скорее протокол дознания по делу 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 судьей, 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 I» относил к плохой конструкции моторов и ненадежности «Ильи Муромца» по сравнению с «нормальными» типами аэропланов, было лишь следствием больших симпатий этого летчика к принятым у нас в то время в армии типам аэропланов, т. е. почти исключительно французским аппаратам Фармана, Ньюпора, Дюпердюссена, Морана, Вуазена¹.

¹ Пристрастие командира «Ильи Муромца I» к иноземным аппаратам не было единичным явлением. Корни этой склонности ко всему заграничному можно видеть в космополитизме Главного военно-технического управления, ведавшего авиацией. В то время (конец 1914 и начало 1915 г.), имелись уже малые русские аппараты, несколько не уступавшие, а иногда превосходившие по своим качествам современные им иностранные аппараты. Напомним о С-16, стрелявшем через винт, чего еще не было у немцев. Несколько позднее двухместные бипланы русской конструкции, постройки завода «Анатра» — «Анасалъ» с мотором «Сальмсон» в 130 л.с., имевшие скорость около 140 км/ч, — были приняты в нашей армии, но не получили распространения. Интересно от-

Так, например, плохая, по мнению этого командира, конструкция двигателей, установленных на «Муромце», не помешала им исправно работать несколько позднее и совершать многочисленные боевые (числом свыше 100) полеты в глубокий тыл неприятельского расположения, до апреля 1917 г. Снятые с «Ильи Муромца I» двигатели были переставлены на «Илью Муромца III», совершавшего продолжительные (до 6 часов) полеты в глубокий (до 213 км) тыл противника. После гибели этого воздушного корабля эти моторы перешли на «Илью Муромца Киевского» и служили последнему с мая 1916 г. по апрель 1917 г. Оба этих воздушных корабля оказали в 1915 г. командованию 1-й и 3-й армий громадную пользу, что выразилось в чрезвычайно лестной для «Муромцев» оценке по сравнению с аппаратами «легкой» авиации. Те самые двигатели «Аргус», на которых И.И. Сикорский совершил перелет из Петербурга в Киев и обратно, были поставлены на «Илью Муромца Киевского» и служили ему до 9 апреля 1916 г., с «Киевского» перешли на «Илью Муромца XIII» и сданы на склад в мае 1917 г. В общей сложности эти двигатели работали в течение двух лет около 700 часов.

То, что «Илья Муромец I» не мог взять высоту выше 1350 м, тоже нельзя отнести только к кон-

метить, что в 1918 г. после оккупации Украины австро-германцами австрийцы использовали эти аэропланы. В Югославии, в Новом Саде, находились три оставшиеся от австрийцев аппарата «Анатра»; на них летали наши летчики, попавшие туда после эвакуации Крыма и служившие в югославской авиации.

структивным недостаткам этого аппарата, так как на том же самом аппарате, уже сильно потрепанном, И.И. Сикорский 4 марта 1915 г. в местечке Яблонне при сильном порывистом ветре, с нагрузкой 1065 кг и без труда достиг высоты 2100 м. Этот полет «Ильи Муромца I» под личным управлением Сикорского вызвал в то время целую бурю в военно-авиационных кругах. Барограмме этого полета упорно не хотели верить, настолько глубоко укоренилась недоверие к «Муромцам».

Надо полагать, что если бы командир «Ильи Муромца I» проявил ту симпатию к русскому аппарату, какой пользовались у него аппараты «нормального» типа, другими словами — французские, то, конечно, были бы легко устранены те недочеты, которые он так подчеркивает в своей телеграмме и донесении, говоря, например, об обмерзании карбюраторов при морозе в 5° С. Немного времени спустя, когда «Муромцы» летали в продолжительные боевые полеты, эти же самые карбюраторы не замерзали при морозе свыше 30° С.

Таким образом, в первоначальном неуспехе «Ильи Муромца I» главную роль сыграли не столько недостатки этого аэроплана, которых он, конечно, не был лишен и которые достаточно были выяснены при перелете из Петрограда в Киев, сколько все те же аэропланы «нормального» типа, о которых так часто упоминает командир «Ильи Муромца I» в своих донесениях, прося даже о придаче к отряду аэроплана «Илья Муромец» двух таких аппаратов.

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 II». Ставка Верховного Главнокомандующего распорядилась: «Воздушных кораблей, как непригодных для военных целей, не высылать в армию и не заказывать новых аэропланов Русско-Балтийскому заводу, данный заказ считать недействительным»...

Пока шла переписка и «бумажное производство» о «Муромцах», отряды этих последних, каковы бы они ни были, готовились к отправлению в действующую армию.

«Илья Муромец II», по примеру «Ильи Муромца I», попытался отправиться туда воздушным путем. Долетев до Режицы, аэроплан был обстрелян нашими войсками, при посадке подломился и дальнейшее путешествие предпочел совершать по железной дороге.

Прибыв в Брест-Литовск, он, подобно эпическому богатырю, имя которого носил, «сиднем сидел» там, до своего перехода в местечко Яблонну, под крепостью Ново-Георгиевск, в январе 1915 г.¹

¹ Напомним, кстати, начало народной былины о богатыре Илье Муромце:

В старину было в стародавнюю,
 Еще Володимер-князь да стол держал,
 В ту пору было во славном городе во Муроме,
 В большом селе Карачарове
 Жил крестьянин Иван Тимофеевич.
 У того ли крестьянина изо всех детей
 Было детище любимое,
 Илья Муромец, да сын Иванович.
 Как сидел он сиднем ровно тридцать лет,

Нужно сказать, что аппарат этот, в отличие от «Ильи Муромца I», имел французские двигатели «Сальмсон»¹, как уже было упомянуто, не давшие на «Муромце» хороших результатов.

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»². Тем не менее все эти отряды 12 де-

Тридцать лет не имел ни рук, ни ног,
 На печи ли яму под собой протер.
 Приходило тут время то летнее
 Время страдное, дни сенокосные,
 Уходил осударь ево батюшка
 Са родителем его, со матушкой
 Да со всем семейем любимым
 На работушку на ту на крестьянскую
 Очищать от дубья — колодья поженку.
 Оставался дома один Илья.
 Идут тут мимо старцы незнатные,
 Нища братия, калики перехожая,
 Остановились под окошечко косящатое,
 Говорили Илье таковы слова:
 «Ой ты гой еси, Илья Муромец, крестьянский сын,
 Возставай-ка на резвы ноги,
 Отворяй-ко ворота широкия,
 Впускай-ко калик во хоромину,
 Подавай-ка каликам напитися»...

¹ Два средних двигателя по 170 л.с. и два крайних по 130 л.с. каждый, общая мощность 600 л.с.

² В числе этих аппаратов был двухмоторный «Илья Муромец VI», улучшенный тип Б, с двигателями «Сальмсон». Командир — военный летчик штабс-капитан Б.Н. Фирсов. Этот аппарат был разбит во время учебного полета в местечке Яблонна 13 февраля 1915 г.

кабря были отправлены в местечко Яблонну. Прибыв туда 15 декабря 1914 г. стали пассивно ждать своей участи. Дальнейшее не сулило им ничего хорошего. «Муромцы» были признаны непригодными для боевых полетов, а в авиационных кругах их даже стали называть «неспособными оторваться от земли»¹. Оправдывалась русская пословица, которая гласит, что «хорошая слава лежит, а худая бежит»...

¹ Значительно позже, в марте 1915 г., автору этой книги пришлось разговаривать о «Муромцах» с военным инженером, полковником П.К., причем последний был чрезвычайно удивлен, узнав, что «Муромцы» летают. По его словам, на «Муромцев» не только в военных, но и в промышленных кругах смотрели как на аферу Русско-Балтийского завода, ловко поддевшего военное ведомство с заказом на аппараты Сикорского.

Глава IV

Назначение генерала Шидловского. — Первые боевые полеты «Илья Муромца Киевского» и его налеты на Восточную Пруссию. — Выдающийся их успех. — Перемена отношения к «Муромцам». — Боевая работа других воздушных кораблей до осаждения Варшавы.

Как можно было видеть из изложенного выше, подъем, с которым встречен был «Илья Муромец» после перелета из Петрограда в Киев, осенью 1914 г. сменился разочарованием в нем, главным образом среди военных летчиков. Большую роль в этом сыграли неудачи с двигателями «Сальмсон», затянувшееся формирование отрядов аэропланов «Илья Муромец», неудачная организация этих отрядов и неуспех «Илья Муромца I». Чем бы ни было вызвано такое отношение военных летчиков к «Муромцу», оно грозило полным провалом этого русского начинания. Нашлись, однако, люди, энергично вставшие на его защиту. Одним из них был председатель правления Русско-Балтийского завода М. В. Шидловский, подавший высшему командованию обстоятельную докладную записку, в которой, исходя из опыта перелета из Петрограда в Киев, указывалось, что можно ожидать от «Муромцев», а кроме того, говорилось, что неиспользование этих аэропланов, являющихся мощным русским оружием, в такой момент по меньшей степени преступно.

Высшее командование, вынужденное согласиться с доводами Шидловского, ссылаясь на отсутствие людей, сумеющих стать во главе этого дела, предложило Шидловскому взять в свои руки управление сформированными отрядами «Муромцев». В декабре 1914 г. он был назначен начальником управления эскадры воздушных кораблей с переименованием из чина действительного статского советника в чин генерал-майора. Помощником своим генерал-майор Шидловский избрал профессора Николаевской военно-инженерной академии, полковника В.Ф. Найденова, ранее служившего и хорошо известного в воздухоплавательных и авиационных кругах¹.

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 «штат-

¹ Военный инженер полковник В.Ф. Найденов пробыв в эскадре воздушных кораблей на должности помощника начальника управления эскадры до июня 1915 г. Получив довольно тяжелые повреждения (перелом ключицы, сильная контузия) в автомобильной катастрофе 17 июня 1915 г, он был эвакуирован и к эскадре не возвращался. Умер в Петрограде в голодные годы при советском правительстве.

ский» генерал, тем более что о ранней службе Шидловского во флоте многие и не знали. Когда генерал Шидловский прибыл в местечко Яблонна, где располагались отряды «Муромцев», то сразу же столкнулся с плохо скрываемым недоброжелательством и даже враждебностью подчиненных 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.

Вступление в должность при таких условиях, да еще в связи с состоянием и боевой готовностью имевшихся воздушных кораблей, не сулило генералу Шидловскому ничего хорошего в будущем. Не приходилось рассчитывать на поддержку штаба полевого генерал-инспектора, помимо желания которого состоялось назначение Шидловского, да и вообще на поддержку со стороны командующих фронтом, армиями и т. д., имевших достаточно и своих дел.

Вскоре по прибытии генерала Шидловского в местечко Яблонну, в начале января 1915 г., там начались полеты «Муромцев». 11 января «Илья Муромец III» совершил под управлением Сикорского испытательный полет, а 13 января на «Илье Муромце Киевском» под управлением военного летчика капитана Горшкова был совершен полет с 12 пассажирами. Этот аппарат достиг высоты более 2500 м за 49 мин. Во время полета, когда

«Муромец Киевский» пролетал около Варшавы, к нему близко подлетел «Моран» из состава находившегося в Варшаве авиационного отряда особого назначения, прозванного в шутку «бристольским», по имени известной гостиницы и ресторана в Краковском предместье. Летчик, управлявший «Мораном», рассказывал потом, что счел «Муромца» за неприятельский аппарат и приготовился расстреливать его из револьвера (!), так как в его отряде были уверены, что «Муромец» не может лететь на такой высоте. Это показывает, с одной стороны, насколько офицеры-летчики того отряда, аэродром которых находился всего в 18 км от Варшавы, были осведомлены об аппаратах Сикорского, а с другой стороны, дает представление о том, как были вооружены в то время для воздушных боев наши легкие аппараты, исполнявшие роль истребителей.

Как «Илья Муромец Киевский», так и «Илья Муромец III» представляли собою улучшенный военный тип¹ того пассажирского «Муромца», на котором Сикорский совершил перелет из Петрограда в Киев и обратно. Кабина этих воздушных кораблей военного типа уже не имела тех удобств, как его предшественники «Муромцы» типа А и Б, но зато эти самолеты были легче на 409,5 кг; на «Илье Муромце Киевском» были установлены те самые моторы «Аргус», на которых совершен был перелет в Киев, и при 1229—1310 кг полезного

¹ Тип Б — узкокрылый. Передняя часть кабины имела стекла, расположенные под острым углом («остроносый»). Заводом выпущено было всего лишь три таких аппарата:

груза этот воздушный корабль достигал значительно большей высоты — 3700 м. Этот аэроплан был выстроен на Русско-Балтийском заводе в течение семи недель, считая с момента заготовки чертежей. При его постройке приняли в расчет те указания, которые сделал с военно-авиационной точки зрения его будущий командир капитан Г.Г. Горшков.

Хотя полет этот, казалось бы, рассеял басни о нелетучести «Муромца», предстояло еще очень много работы по созданию воинской части, способной к успешным боевым действиям¹.

Генералу Шидловскому, человеку совершенно новому в авиации, приходилось не только поправлять ошибки, допущенные при формировании отрядов аэропланов «Илья Муромец», но и бороться с недоверием к этому типу самолетов в среде военных летчиков. Работа эта была тем труднее, что большинство офицеров отрядов аэропланов «Илья Муромец» открыто высказывали свои симпатии к аппаратам легкого типа. Управление авиации, составившее по неудачам с первыми шагами «Муромца» на военном поприще и по донесениям командира воздушного корабля представление об этих самолетах (тип А и Б) как о непригодных к боевой работе, очевидно, плохо верило в дальнейший успех «Муромцев» и не скрывало своего отрицательного отношения к стоявшему во главе их генералу Шидловскому.

¹ За труды по приведению в порядок эскадры воздушных кораблей генерал-майор Шидловский был награжден орденом Св. Владимира 2-й степени.

Это ясно сказалось, например, на проходившем 21 января 1915 г. смотре эскадры воздушных кораблей, когда полевой генерал-инспектор авиации, садясь в поданный ему новый автомобиль Русско-Балтийского завода, присланный для Сикорского, громко сказал в присутствии офицеров эскадры, обращаясь к генерал-майору Шидловскому и указывая на автомобиль: «Это что же? Дар Русско-Балтийского завода начальнику эскадры воздушных кораблей»?...

Недоверие к «Муромцам», а также явно отрицательное отношение штаба полевого генерал-инспектора авиации к начальнику эскадры воздушных кораблей генералу Шидловскому, впоследствии принявшее еще более острый характер, привело к обособлению тяжелой авиации и, конечно, не могло не повлиять на нормальное развитие русского воздушного корабля «Илья Муромец» и широкое применение самолетов этого типа для боевой работы.

В этом сказалась наша русская или, вернее, общеславянская черта: видеть в несогласных с нами, хотя бы и в мелочах, соотечественниках врагов злейших, чем внешний неприятель.

Русь неоднократно испытывала тяжелые последствия непримиримой междоусобной розни удельных князей, бояр и, наконец, политических партий.

Уроки истории не пошли нам на пользу и слова, сказанные в старину: «Нам, русским, не надобен хлеб, мы друг друга едим и с того сыты бываем», остались в силе и по настоящее время. Мы сравнительно легко прощаем своим ближним их ошибки, но не можем простить им наши собствен-



«Илья Муромец I» в Яблонне в марте 1915 г. Сидят в хвостовой секции, слева направо, капитан Г.Г. Горшков, прапорщик Андреев и лейтенант И.С. Башко.

ные. «Chi offende, non perdona» — гласит итальянская пословица. Не это ли привело нашу родину к тому, что враги ее без труда захватили ее в свои руки и дали ей иго во много раз горшее, чем монгольское?

Нет ничего удивительного, что при таких условиях открытая вражда легкой и тяжелой авиации привела к тому, что наши воздушные богатыри не смогли своевременно развернуться во всю ширь русской природы, а плоды творчества нашего талантливое соотечественника И.И. Сикорского в итоге пожали не мы, а иностранцы.

После предварительных пробных и учебных полетов воздушный корабль «Илья Муромец Киевский» в 8 часов утра отправился в свой первый боевой полет, взяв бензина на 3,5 часа и 246 кг бомб. Экипаж «Киевского» составляли: командир — военный летчик капитан Г.Г. Горшков, его помощник — военный летчик поручик И.С. Башко, артиллерийский офицер штабс-капитан А.А. Наумов и один моторист. Полет продолжался 1 ч 51 мин. Летели на высоте 2800 м, на нее аппарат поднялся за 40 мин. Из-за облачности вынуждены были вернуться назад, долетев лишь до Плоцка.

Боевым крещением «Ильи Муромца Киевского» можно считать полет 15 февраля 1915 г., когда этот воздушный корабль с тем же экипажем, как и накануне, летал над немецкими позициями, сбрасывая бомбы в неприятельские окопы. Во время этого полета, продолжавшегося 2 ч 39 мин, было выяснено отсутствие мостов через Вислу у Плоцка.

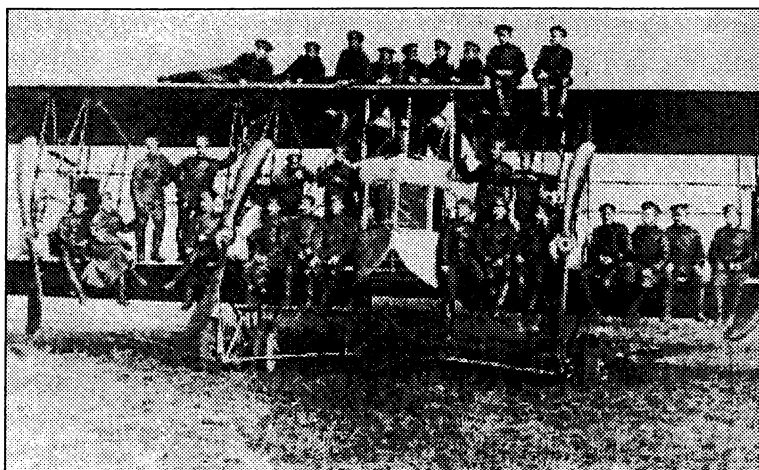
По-видимому, в связи с этим полетом германские аэропланы, до того времени не обращавшие внимания на аэродром «Муромцев», начали довольно регулярно, по два раза в день, навещать Яблонну, причем первый немецкий аэроплан бомбил аэродром 15 февраля, через три часа после возвращения «Муромца».

В большинстве случаев бомбы, сброшенные с неприятельских аэропланов, не приносили вреда «Муромцам», но в Яблонне были случаи ранений, иногда со смертельными исходами.

В один из таких налетов 6 марта 1915 г. едва не пострадал Сикорский, неподалеку от которого был тяжело ранен осколками разорвавшейся бомбы механик Русско-Балтийского завода Арай. Кроме бомб, германские аэропланы сбрасывали остроконечные, напоминавшие по виду карандаш, стрелы с надписью: «Invention française fabrication allemande»¹. Стрелы, обладавшие довольно большой пробивной способностью, особого вреда не причиняли, но производили не особенно приятное впечатление.

Первый боевой полет «Ильи Муромца Киевского» резко изменил взгляд на «Муромцев» в выс-

¹ «Разработка французская, производство немецкое» (фр.).



Военнослужащие эскадры воздушных кораблей у «Ильи Муромца I» в Яблонне (1915 г.).

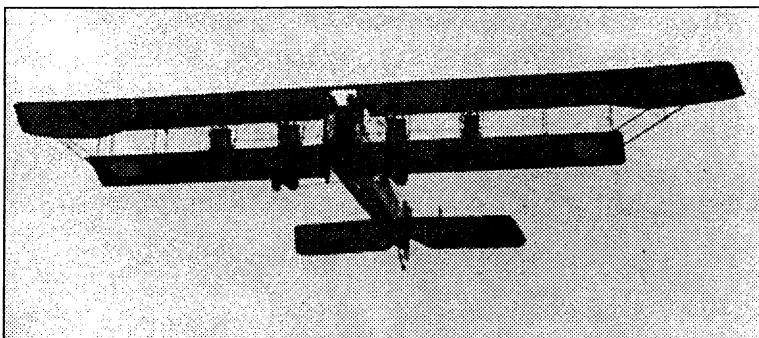
ших штабах войск и положил начало развитию дальнейшей боевой работы этого типа аэропланов, поэтому справедливым будет вспомнить о первом командире «Ильи Муромца Киевского» военном летчике капитане Горшкове.

Капитан, впоследствии полковник, Георгий Георгиевич Горшков происходил из офицерской семьи Уральского Казачьего войска. По окончании Оренбургского Неплюевского кадетского корпуса и Николаевского инженерного училища недолго служил в саперном батальоне. Увлекаясь воздухоплаванием, Горшков поступил в Офицерскую воздухоплавательную школу, по окончании которой находился в постоянном ее составе. Он совершил много полетов на неуправляемых аэростатах, называвшихся в просторечии «пузырями», в том числе большой полет из Петрограда с посад-

кой в Саратовской губернии. Несмотря на несовершенство этих аэростатов, а иногда и очень серьезные опасности при их спуске, Горшков очень любил вспоминать полеты на них, находя, что из полетов на воздухоплавательных аппаратах (неуправляемые аэростаты, дирижабли и аэропланы) самые приятные — свободные полеты на воздушном шаре, так как полеты эти происходят в полной тишине; звуки, доносящиеся с земли, в особенности ночью: лай собак, пение петухов, шум леса, напоминающий морской прибой, производят какое-то особое впечатление.

В воздухоплавательной школе Горшков состоял одно время командиром управляемого аэростата. Эти аппараты совершенно не пользовались его симпатиями. При появлении первых аэропланов Горшков совершал на них полеты; был командирован во Францию для изучения авиации и летал как пилот на аппаратах почти всех существовавших тогда систем аэропланов.

Полеты на «Муромце» Горшков стал совершать в 1914 г., в бытность свою в Гатчинской авиационной школе. Он был назначен командиром «Илья Муромца Киевского» и до прибытия в Яблонну генерала Шидловского командовал расположенными в Яблонне пятью отрядами аэропланов «Илья Муромец». Совершив в качестве командира «Илья Муромца Киевского» ряд боевых полетов, был награжден орденом Владимира 4-й степени с мечами и бантом, Георгиевским оружием и чином подполковника и назначен начальником группы «Муромцев» во Львове («Илья Муромец III» и «Киевский»), затем начальником боевого отряда под Ригой.



«Илья Муромец Киевский» в полете над аэродромом в Яблонне (1915 г.).

К сожалению, антагонизм между тяжелой и легкой авиацией, с которой Горшкова связывала его прошлая деятельность, помешал ему отдать всю свою энергию работе в эскадре воздушных кораблей.

Прямой и даже резкий по натуре, не умевший служить и нашим и вашим, Горшков из-за интриг, являвшихся следствием этого антагонизма, в феврале 1916 г. ушел из эскадры воздушных кораблей, как раз в то время, когда открывалось широкое поприще для его энергичной деятельности. Несомненно, как генерал Шидловский, так и он, ценя друг друга, не раз с сожалением вспоминали, что их совместная дружная работа могла сделать многое в развитии «Муромцев», которым и тот и другой отдавали все силы и энергию.

Заняв после революции и ухода генерала Шидловского место начальника эскадры воздушных кораблей, Горшков, конечно, не мог уже ничего сделать. После развала армии и прихода немцев Горшков, желая сохранить остатки русской авиа-

ции, поступил в Украинскую армию, где был помощником главы украинской авиации Павленко.

При большевиках Горшков приехал в Добровольческую армию, но встречен был не как один из видных и опытных представителей русской авиации, а скорее как конкурент. Ему угрожали судом и принудили уехать из Екатеринодара в Одессу, где он попал в руки большевиков и вскоре был ими расстрелян.

24 февраля 1915 г., воспользовавшись благоприятной погодой, «Илья Муромец Киевский» совершил по заданию штаба 1-й армии 3,5-часовой полет в Восточную Пруссию. Сделав над городом Вилленбергом (одно из мест гибели Самсоновской армии) два круга, «Илья Муромец Киевский» сбросил 17 больших (16-килограммовых и 32-килограммовых) бомб на станцию железной дороги, на ангары, обозы, произвел глубокую разведку, выяснившую передвижение германских войск в районе Млавы, сфотографировал неприятельские позиции и благополучно вернулся назад.

На следующий день, 25 февраля, полет повторился. Сброшено было в Вилленберге 45 бомб, из них — десять 16-килограммовых; разгромлена железнодорожная станция с находившимися там поездными составами. По полученным позднее штабом 1-й армии сведениям, кроме разгрома станции, поездов и пакгаузов, «Илья Муромец Киевский» произвел разрушения в городе: в результате убито было 2 офицера, 17 нижних чинов, ранен комендант станции. При появлении «Муромца» в Вилленберге возникла невероятная паника.

В одной из полученных в Петрограде немецких газет сообщалось, что у русских появились нео-

быкновенные аэропланы, производящие страшные разрушения и неуязвимые для артиллерии.

После этих удачных полетов отношение к «Муромцам» резко изменилось. Штаб Северо-Западного фронта, ранее отказавшийся принять к себе «Илью Муромца II», 14 марта 1915 г. запрашивает начальника Штаба Верховного Главнокомандующего:

Прошу не отказать уведомить, можно ли рассчитывать на зачисление аппарата типа «Илья Муромец Киевский» эскадры воздушных кораблей в состав войск Северо-Западного фронта.

Ставка Верховного Главнокомандующего, обратив внимание на успешные полеты «Муромца», а также на то, что во Львове «Муромец I» под управлением Сикорского поднялся на высоту 2100 м (под управлением другого командира он достигал высоты лишь 1350 м) — в марте 1915 г. изъяла эскадру воздушных кораблей из ведения полевого генерал-инспектора авиации и подчинила ее непосредственно начальнику Штаба Верховного Главнокомандующего.

Особенно лестные для «Муромцев» заключения дал штаб 1-й армии и комендант Ново-Георгиевской крепости генерал Бобырь¹.

Штаб 1-й армии телеграфировал полковому генерал-инспектору авиации:

¹ Начальником штаба Ново-Георгиевской крепости в то время был профессор Военной академии Генерального штаба генерал-лейтенант Ельчанинов.

Аппарат «Илья Муромец Киевский» выполнил шесть боевых полетов по заданию штаба, причем ему ставились задачи не только по разведке, но и по разрушению железнодорожных станций. Разведка дала ценные результаты, благодаря удобству наблюдения и возможности фотографировать каждое наблюдение. По полученным агентурным сведениям, бросание бомб в железнодорожные станции дало хорошие результаты. Опыт уже первых полетов показал, что от этого аппарата можно ожидать очень крупных результатов как по разведке, так и по метанию бомб. Полеты производились на высоте 3200 м продолжительностью до 4,5 ч. Полагаю, что этот тип аппаратов по своим боевым качествам заслуживает всяческого поощрения и будущая боевая работа их будет всецело зависеть от того, насколько отряды будут обеспечены личным составом хороших летчиков...

Комендант крепости Ново-Георгиевск дал следующий отзыв о «Муромцах»:

Полеты показали крупное преимущество воздушного корабля «Илья Муромец» по сравнению с самолетами других образцов.

Разведка с «Ильи Муромца» ведется с особой тщательностью как вследствие удобства наблюдения, так и возможности фотографировать, что вместе с тем придает разведке большую достоверность.

Разведка может вестись также с большим спокойствием и уверенностью, так как высо-

та полетов (при последних полетах свыше трех верст, притом сравнительно легко набираемая и легко сохраняемая) делает «Илью Муромца» почти неуязвимым даже для устроенных с целью поражения воздушных приборов — пушек.

Разведка может быть наконец весьма глубокой и длительной, так как при большой грузоподъемности, т. е. больших запасах бензина и масла и значительной скорости полетов, «Илья Муромец» может долго держаться в воздухе и захватывает более обширное пространство.

Одновременно со всем изложенным, имея грозное вооружение и неся большие запасы бомб, «Илья Муромец» является грозным наступательным орудием, причем удобство обращения с вооружением — полное, а меткость метания бомб¹, как на полетах в Яблонне, так

¹ Точность попадания бомб с «Ильи Муромца» зависела от сконструированного И.И. Сикорским и усовершенствованного впоследствии штабс-капитаном А.А. Наумовым и штабс-капитаном В.А. Ивановым (независимо друг от друга) прицельного прибора. Над усовершенствованием этого прибора много работали также артиллерийский офицер воздушного корабля «Илья Муромец III» поручик Гагуа (разбившийся в бытность его в Гатчинской авиационной школе в 1916 г.) и моторист того же корабля старший унтер-офицер Фогт (убит при гибели воздушного корабля «Илья Муромец III» 2 ноября 1915 г.).

При бомбометании с «Муромца» пользовались баллистическими таблицами проф. Г.А. Ботезата, определявшими угол прицела (сбрасывания) по высоте и скорости аппарата. Пользование этими таблицами в закрытой ка-

и при боевых разведках, получилась более чем удовлетворительная. Необходимо еще прибавить удобство помещения самих летчиков, надежность действия, всегда хотя бы части двигателей, легкость исправления всех повреждений на ходу и крайнюю трудность для неприятеля определить расстояние до «Муромца» вследствие непривычно больших его размеров, дающих обманчивое впечатление несуществующей близости к нему.

Уже приведенные три боевых полета вполне показали, каких крупных последствий можно ожидать от самолетов образца «Илья Муромец», который в настоящее время, при учебных полетах в Яблонне, показал значительное преимущество, даже по сравнению с испытанным боевой работой «Муромцем Киевским» и таким образом для боя обещает еще больше («Илья Муромец III»).

Взятые у Прасныша немецкие летчики показали, что им известно о существовании у нас больших самолетов и что в Германии сильно ощущается недостаток таковых. Замечено также, что с тех пор, как на аэродроме установлено дежурство одного из воздушных кораблей, германские аэропланы до марта не появлялись близ аэродрома.

В заключение необходимо добавить, что даже считавшийся наименее годным для полетов «Илья Муромец I», простоявший в Бресте и

бине «Муромца» было очень удобно. По отзывам артиллеристов, эти таблицы давали очень точный первоначальный угол сбрасывания.

Львова, в Яблонне взял при 70 пудах нагрузки и будучи далеко неисправным, высоту 2200 м менее нежели за час времени и выказал прекрасные качества в смысле поворотливости, скорости хода и быстроты подъема и спуска.

Вообще полагаю, что воздушные корабли «Ильи Муромцы» окажутся весьма хорошими для боевой работы, когда окончательно обучится полетам их личный состав, что ведется весьма усердно. Если даже не признавать сейчас этих воздушных кораблей вполне совершенными, то все же сделан громадный шаг вперед в деле завоевания воздуха, проложен путь к дальнейшему улучшению, и честь этого успеха, к большой нашей гордости, принадлежит и всегда будет принадлежать России...

Из всех полетов «Ильи Муромца Киевского» того времени заслуживает упоминания полет 18 марта 1915 г., давший штабу 1-й армии чрезвычайно ценные данные.

В середине марта австро-германское главное командование начало сосредоточивать свои силы в Галиции. В это время в штабе нашей 1-й армии были получены сведения о переброске немцами на фронт этой армии значительных сил.

Обеспокоенный этим штаб армии дал «Илье Муромцу Киевскому» задание: подробно обследовать тыл противника для обнаружения мест выгрузки войск, их движения и сосредоточения.

В экипаж «Ильи Муромца Киевского», состоявший из командира военного летчика капитана

Горшкова, его помощника — военного летчика поручика И.С. Башко и артиллерийского офицера штабс-капитана А.А. Наумова, вошел (от разведывательного отделения штаба 1-й армии Генерального штаба) капитан А.А. фон Гоерц. На корабле было 524 кг бензина, 98 кг масла, 4 пулемета (2 — Виккерса и 2 ружья-пулемета Мадсена) и 2 фотографических аппарата (Потте и Ульянина). Полет продолжался 4 часа, совершен был на высоте 3200—3600 м, покрыто было около 530 км.

Для обследования была выбрана главным образом пограничная с Германией полоса по линии: Вилленберг, Нейденбург, Сольдау, Лаутенбург, Страсбург, Торн — пункты, где кончались подходившие к русской границе германские железнодо-



«Илья Муромец Киевский» возвращается в Яблонну после боевого вылета над территорией Восточной Пруссии 31 марта 1915 г.

рожные линии, по которым и должна была происходить переброска войск противника.

От Торна полет продолжался вверх по течению Вислы до Плоцка, затем в направлении на север, далее на Млаву и дальше на восток; после того «Муромец» свернул на юг и прошел обратно по линии фронта армии с восточной ее окраины на запад до Плоцка. Таким образом, была тщательно осмотрена прифронтная полоса и тыл противника в этом районе. Главные пункты, все города и крупные местечки были сфотографированы, причем произведено было около 50 снимков.

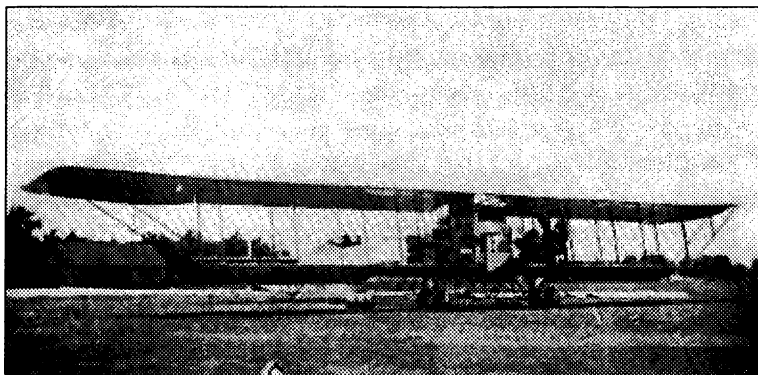
В результате пришли к выводу, что ни о какой переброске войск противника в этом районе не могло быть и речи.

Таким образом, стало ясно, что сведения, полученные штабом 1-й армии, были ложные. Наоборот, состояние этого района во время полета, по сравнению с данными предшествовавших полетов, давало основание полагать, что с этого участка переброшены куда-то значительные силы.

Копия донесения об этом была отправлена в Ставку Верховного Главнокомандующего.

Двигатели «Аргус» сняли с «Ильи Муромца I» и переставили на «Муромца III», однотипного с «Киевским». Это дало возможность для совместной боевой работы двух воздушных кораблей. Были подготовлены и новые командиры.

«Илья Муромец Киевский» под командой военного летчика поручика Башко с помощником командира военным летчиком поручиком М.В. Смирновым, артиллерийским офицером штабс-капитаном Наумовым и прапорщиком Ан-



Двухмоторный вариант «Ильи Муромца», снабженный английскими двигателями «Санбим» и использовавшийся в качестве тренировочной машины.

дреевым совершил 7 апреля 1915 г. полет, во время которого была разгромлена станция Сольдау. «Илья Муромец Киевский» сделал шесть кругов над станцией, где в тот момент находилось 15 поездных составов. Кроме попаданий бомб в эти составы, с «Муромца» был замечен и сфотографирован взрыв стоявшего под парами паровоза¹. Во время полета вылезавшими на крыло штабс-капитаном Наумовым и прапорщиком Андреевым была исправлена лопнувшая трубка маслопровода одного из моторов.

¹ В изданной в Советской России книге Никольского «Вопросы тактики бомбардировочной авиации» приведена следующая немецкая сводка: «20 апреля 1915 г. в 7 ч 15 мин над Сольдау появился самолет «Сикорский» и несколькими кругами сбросил 13 бомб. В состав поезда попали две бомбы. Один паровоз разрушен. Убито и ранено много железнодорожных служащих и ряд солдат»...

Приблизительно через полчаса после этого налета «Муромца Киевского» на эту же станцию бросал бомбы «Илья Муромец III» под командой военного летчика штабс-капитана Бродовича. Этот воздушный корабль довершил разрушения, сделанные «Ильей Муромцем Киевским», и, надо думать, вызвал там еще большую панику: с аппарата замечен был удиравший на всех парах паровоз, машинист которого, очевидно, опасался, что его машина разделит участь паровоза, взорванного «Муромцем Киевским».

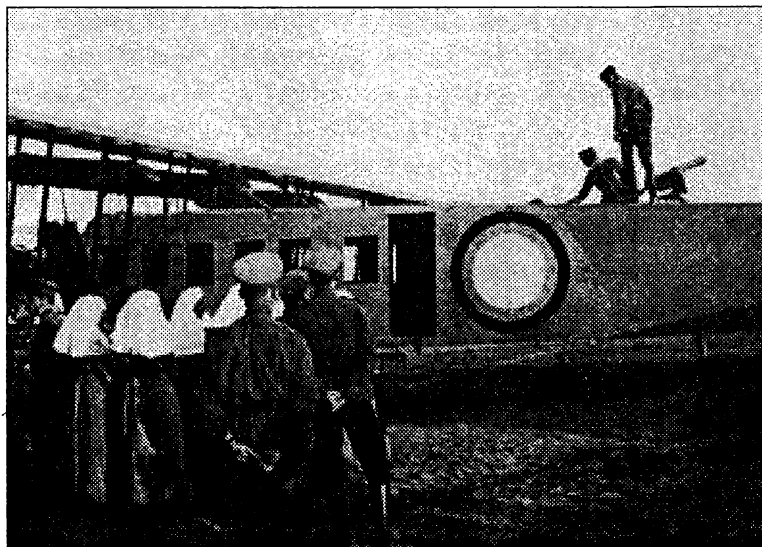
В этом полете было сброшено обоими аппаратами более 40 бомб, из которых 30 весом по 16 кг.

Из других полетов «Муромцев» можно упомянуть о полете 6 апреля, когда «Муромец Киевский» (командир — поручик Башко, помощник командира — военный летчик поручик М.В. Смирнов, артиллерийский офицер — поручик Ю.Г. Бойе) разгромил станцию Млаву, сбросив туда одиннадцать 16-килограммовых и шесть 8-килограммовых бомб. «Илья Муромец III» (командир — военный летчик штабс-капитан Бродович, помощник командира — военный летчик поручик М.П. Спасов, артиллерийский офицер — поручик Гагуа) побывал в Плоцке, где мост через Вислу оказался разведенным¹, а кроме того, бросал на немецкий аэродром в Санниках бомбы. Этими бомбами уничтожена ангар-палатка и поврежден стоявший на аэродро-

¹ 5 апреля 1915 г. «Илья Муромец Киевский» бросал на этот мост, тогда еще наведенный, бомбы. Этими бомбами были разбиты две стоявшие у моста баржи, а кроме того, в г. Плоцке были разрушены два дома, стоявшие на набережной у моста.

ме аэроплан. На Бзуре «Муромец III» подвергся сильнейшему артиллерийскому обстрелу. Более серьезным по своим последствиям следует считать полет «Муромца Киевского» и «Муромца III» 11 апреля 1915 г. в Восточную Пруссию, где на г. Нейденбург «Муромцем Киевским» было сброшено одиннадцать 16-килограммовых и одна 80-килограммовая бомба.

«Муромец III», полетевший туда же на час позже, довершил разрушения, сделанные «Муромцем Киевским». Сброшенными бомбами была разрушена станция и вызваны в городе большие пожары, продолжавшиеся всю ночь. В этом полете на «Муромце III» принимал участие прибыв-



Великий князь Кирилл Владимирович осматривает «Илью Муромца II» в Яблонне 29 мая 1915 г. Великий князь стоит на месте бортстрелка в верхней части корпуса.

ший накануне из Ставки Верховного Главнокомандующего подполковник Генерального штаба Гаслер, который остался чрезвычайно доволен полетом и его результатами. Надо думать, что вред, причиненный «Муромцами» неприятелю в Нейденбурге, был значителен, так как на следующее утро на Яблонну совершили налет шесть немецких аэропланов. Бомбами (в общей сложности 36), сброшенными с этих аэропланов, были разбиты стекла в доме управляющего имением графини Потоцкой и незначительно поврежден на аэродроме старый, не предназначавшийся для боевых полетов «Илья Муромец V». Человеческих жертв не было.

Полетами «Муромцев», а в особенности разгромом ими Сольдау, штаб 1-й армии остался очень доволен. Что эти полеты были не по нутру немцам, показывает то, что в Вилленберге, Млаве, Сольдау и других местах этого района Восточной Пруссии были установлены многочисленные противоаэропланые батареи¹.

Все эти полеты «Муромцев» в Восточную Пруссию происходили как раз в тех местах, где в августе 1914 г. погибла армия генерала Самсонова. Немцы пристегнули к этой своей победе над русскими имя «Танненберг», хорошо им памятное с 1410 г., когда славяне разбили там наголову тевтонских рыцарей.

¹ В немецкой сводке (приведено по вышеупомянутой книге Никольского) сообщалось: «В Млаве сброшено 13 бомб. Шесть солдат убито, пятнадцать ранено, есть потери лошадьми. В войсках ощущается недостаток зенитных батарей».

Вот что пишет фельдмаршал Гинденбург по этому поводу в своих воспоминаниях («Aus meinem Leben», 1920):

Танненберг! Слово, пробуждающее тяжелые для могущества немецкого ордена воспоминания, ликующий клик торжествующих славян, память, оставшаяся свежей в истории, несмотря на свою более чем пятисотлетнюю давность...

Немцы явно хотели именем «Танненберг» подчеркнуть свою победу-реванш над восточными славянами — русскими, которых они помимо эпитета «Sweinhund» удостаивали еще названия «Навоз для германской культуры» (Düngervolk).

Итак, «Ильи Муромцы», это чисто русское самобытное оружие, как бы отдали долг зазнавшимся тевтонам, посещая те места Восточной Пруссии, где в бою с многочисленным и технически сильным противником полегли русские полки, окруженные немцами, принимая на себя удар и спасая столицу Франции от стального немецкого кулака¹.

В то время, как «Муромец Киевский» и «Муромец III» совершали боевые полеты, на аэродроме в Яблонне шла подготовка других «Муромцев». На смену оказавшимся мало пригодными для

¹ Не будет излишним вспомнить, что именно в этих же местах Восточной Пруссии происходили в войну 1806—1807 гг. столкновения русских войск под начальством графа Бенигсена с непобедимым до того времени Наполеоном. Разница была в том, что тогда Россия спасала Пруссию от разгрома ее французами.

«Муромцев» двигателей «Сальмсон» прибыли английские моторы «Санбим», на которые возлагались большие надежды. К сожалению, и эти моторы дали немногим лучшие результаты, чем «Сальмсон», и далеко отставали от двигателей «Аргус». «Илья Муромец» с двигателями «Санбим» достигал высоты 2900 м и упорно не желал подниматься выше. За неимением лучшего пришлось не только совершать на этих моторах учебные полеты, но и выполнять боевые задания. Воздушные корабли с моторами «Санбим» — «Илья Муромец I» (командир — лейтенант Г.И. Лавров), «Илья Муромец II» (командир — военный летчик штабс-капитан А.В. Панкратьев) и «Илья Муромец V» (командир — поручик Г.В. Алехнович) совершили в июне и июле 1915 г. несколько боевых полетов в Лович, Скерневицы, Единорожец, Цеханов и другие места этого фронта.

Благодаря их полету 4 июля было выяснено скопление очень больших сил неприятеля на Наревском фронте.

К маю 1915 г. штаты эскадры воздушных кораблей расширили — вместо семи «Муромцев» положено было иметь их десять.

Появилась нехватка подготовленных командиров воздушных кораблей. Управление полевого генерал-инспектора авиации и воздухоплавания послало для замещения должностей командиров нескольких офицеров воздухоплавательных (не авиационных) частей, оставшихся не у дел из-за расформирования отрядов управляемых аэростатов-дирижаблей.

Офицеры эти, совершенно незнакомые не только с управлением «Ильей Муромцем», но и с уп-

равлением малыми аэропланами, вскоре были отчислены из эскадры воздушных кораблей.

Среди немногих военных летчиков, окончивших авиационную школу и прибывших в эскадру, был подпоручик Н.Г. Северский-Прокофьев, известный опереточный артист, до того никогда не бывавший на военной службе. Увлечшись еще перед войной авиацией, он с объявлением войны просил о приеме на военную службу. Поступил в Гатчинскую авиационную школу, откуда прибыл в эскадру воздушных кораблей. В то время он уже имел сыновей — офицеров, служивших в гидроавиации.

В эскадре подпоручик Северский-Прокофьев пробыл недолго, так как, будучи дежурным по аэродрому, простудился, заболел воспалением легких, был эвакуирован и вскоре перешел из эскадры в легкую авиацию.

11 мая 1915 г. «Илья Муромец Киевский» перелетел во Львов; полет этот продолжался 4 ч 15 мин. Несколько позже, 14 мая, перелетел туда же и «Муромец III». переброска двух лучших воздушных кораблей в Галицию была вызвана тем, что германское командование сосредоточило там свои силы, а армия наша, не имевшая в то время ни достаточной артиллерии, ни патронов, ни даже винтовок, начала свое отступление с Карпат. Эти два «Муромца» существенно помогли нашим войскам своими полетами в глубокий тыл противника, разведками, разгромом станций, штабов, складов противника. Этот период их деятельности можно считать одним из наиболее ярких как по той энергии, с которой велась боевая работа, так и по результатам.

К сожалению, командир «Ильи Муромца III», военный летчик штабс-капитан Бродович, вскоре после прибытия во Львов подал рапорт об отчислении его с должности и переводе в легкую авиацию. Сделал он это не без влияния штаба легкой авиации, из чьего подчинения «Муромцы» и эскадры воздушных кораблей были изъяты и поэтому к ним не благоволили.

Отказ этого командира, серьезного летчика и прекрасного офицера в самый горячий момент, был новой палкой в колеса начавшей уже налаживаться работе «Муромцев». Помимо того неблагоприятного впечатления, которое произвел этот отказ на офицеров эскадры воздушных кораблей, выбытие командира одного из лучших «Муромцев» в то время, когда от последних ожидалась особенно напряженная и ответственная работа, не могло не произвести заминки в боевых полетах, так как, с одной стороны, большинство офицеров эскадры воздушных кораблей, не имея еще твердо установившегося взгляда на «Муромцев», невольно обращало свои взоры в сторону легких аппаратов, а подготовленных для замещения ответственной должности командира «Ильи Муромца» летчиков в то время было еще очень мало.

Глава V

Боевая работа «Муромцев» в Галиции. — Взрыв «Ильей Муромцем Киевским» австрийского поезда со снарядами. — Бой этого воздушного корабля с неприятельскими истребителями. — «Илья Муромец III» и его боевая работа. — Отношение войсковых частей к «Муромцам». — Гибель «Ильи Муромца III».

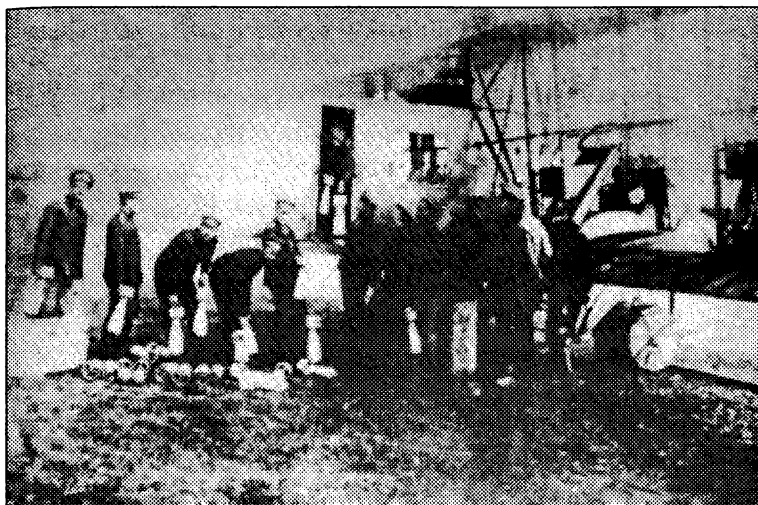
Весной 1915 г. австро-германцы повели энергичное наступление на фронте нашей 3-й армии (командующий — генерал Леш). Прибывшие в Львов два воздушных корабля — «Илья Муромец Киевский» и «Илья Муромец III» — очень помогали штабу этой армии, производя разведку в глубоком тылу противника¹, зорко следя за передвижениями и группировкой сил противника. Легкие аппараты того времени были не в силах проникать глубоко за линию фронта противника. А «Муромцы» могли, совершая продолжительные полеты в глубоком тылу у неприятеля, доставлять точные сведения о переправах через реку Сан, о количестве поездных составов и движении поездов на станциях железных дорог, подходивших к нашей границе, о появлении новых аэродромов, скоплении обозов и т. д.

¹ По словам корреспондента одной из газет, захват 15 тыс. пленных нашей армией под Люблином в 1915 г. был выполнен на основании сведений, добытых «Ильей Муромцем».

Благодаря этой разведке штаб 3-й армии имел ясную и подробную картину того, что происходило у врага не только на передовых позициях, но и в тылу. Кроме этой чрезвычайно важной и очень ценившейся разведки, «Муромцы» громили своими большими бомбами важные тыловые пункты противника, главным образом железнодорожные станции с многочисленными поездными составами, склады, обозы и пр.

Во время одного из таких полетов, 14 июня 1915 г., «Ильей Муромцем Киевским» был взорван на станции Пржеворск, к югу от Ярославова, неприятельский поезд со снарядами. Полет этот продолжался 4 ч. «Илья Муромец Киевский» произвел разведку в районе реки Сан, сбросил три бомбы в окопы у Лежайска, а затем, сделав четыре круга над станцией Пржеворск, сбросил семь бомб в большие поездные составы, находившиеся на путях станции. В то время там находилось пять таких составов; вслед за взрывом одной из попавших в поезд бомб с «Муромца» замечены были громадные языки пламени и клубы дыма, окутавшие через несколько минут все месторасположение станции, а также ясно видны дымки от разлетавшихся во все стороны и рвавшихся в воздухе снарядов. Из показаний пленных, а позднее из немецких газет было установлено, что этим взрывом было уничтожено по крайней мере 30 тыс. снарядов.

Кроме значительных людских потерь неприятеля, «Муромец» произвел большие разрушения на станции и железнодорожных путях, вызвавшие перерыв сообщения в этом районе. Панику, возникшую при налете «Муромца», нетрудно себе



Загрузка «Ильи Муромца» бомбами.

представить. За этот полет командир воздушного корабля «Илья Муромец Киевский», военный летчик поручик И.С. Башко и артиллерийский офицер штабс-капитан А.А. Наумов были награждены каждый орденом Св. Георгия 4-й степени, помощник командира военный летчик поручик М.В. Смирнов — Георгиевским оружием, а моторист старший унтер-офицер Шкудов — Георгиевским крестом. Это были первые Георгиевские кавалеры в эскадре воздушных кораблей.

Неприятелю, само собой разумеется, не могли нравиться подобные налеты «Муромцев», но его зенитные батареи не причиняли «Муромцам», летавшим на высоте свыше 3000 м, никакого вреда, а немецкие истребители предпочитали держаться на почтительном расстоянии от нашего хорошо вооруженного воздушного богатыря. Это вызвало со сто-

роны экипажа «Муромцев» известную беспечность, вообще свойственную русской натуре, и едва не обошлось очень дорого «Муромцу Киевскому». Привыкший к полетам даже в глубоком тылу противника экипаж воздушного корабля «Илья Муромец Киевский», желая взять с собой больше бомб, взял вместо трех или четырех полагавшихся ему пулеметов лишь одно ружье-пулемет Мадсена и один карабин¹. Возвращаясь из боевого полета 6 июля 1915 г., «Илья Муромец Киевский» был атакован тремя неприятельскими аэропланами типа «Бранденбург» в 48 км от линии нашего фронта, в тылу у противника над местечком Шебржешин (к югу от линии Красностав—Холм). Один из этих аппаратов, пользуясь своим преимуществом в скорости, незамеченный вначале с «Муромца», прошел под ним и, пойдя встречным курсом, открыл огонь из пулемета с очень близкого расстояния. С «Ильи Муромца Киевского» ясно можно было видеть лица летчиков неприятельского аэроплана. После ответных выстрелов с «Киевского», чуть не в упор, неприятельский аппарат резко скользнул на крыло и пошел вниз «падающим листом». Два других неприятельских аэроплана держались после этого на почтительном от «Муромца» расстоянии и, идя параллельным ему курсом, продолжали обстреливать, довольно безрезультатно, наш воздушный корабль.

¹ В то время считали, не будучи достаточно осведомленными о состоянии немецкой авиации, что на высоте 3500 м, на которой летал «Илья Муромец», немецкие легкие аппараты не смогут его атаковать. Облегченный пулемет Викакса весил около 29 кг, при нем имелись кассеты на 125—250 патронов.

В этом бою «Илья Муромец Киевский» получил до шестидесяти пробоин; были пробиты масляные баки, радиаторы, разбиты стекла в передней части каюты, повреждены бензиновые баки и выведены из строя два двигателя. Несмотря на ранения осколками разрывных пуль в голову и ногу, поручик Башко благополучно довел аппарат до наших позиций и спланировал на болотистый луг возле аэродрома 24-го авиационного отряда (командир — военный летчик поручик Мулько). Это был первый планирующий спуск «Ильи Муромца»; до того времени считали, что это невозможно или, во всяком случае, очень опасно. При посадке колеса шасси увязли в болотистом грунте, а также были поломаны: левая половина шасси, четыре стойки, винт второго мотора, несколько нервюр и надтреснул правый задний лонжерон среднего отсека. Повреждения эти были исправлены за один день.

Ввиду интересных подробностей этого воздушного боя — первого у «Ильи Муромца» — приводим полностью рапорт об этом полете исполняющего должность старшего офицера эскадры воздушных кораблей капитана Горшкова:

Начальнику эскадры воздушных кораблей
6 июля 1915 г.
№ 125 гор. Влодава.

Представляю сведения о полете сего числа воздушного корабля «Илья Муромец Киевский».
Состав экипажа:
Командир — поручик Башко.
Помощник — поручик Смирнов.

Артиллерийский офицер —
штабс-капитан Наумов.

Моторист — вольноопределяющийся
младший унтер-офицер Лавров.

Нагрузка: бензина 30 пудов, масла 6 пудов,
бомб: пудовых — 10 штук, 25-фунтовых —
5 штук, зажигательных снарядов 12 штук,
ружье-пулемет, карабин, 260 патронов. Об-
щая нагрузка: 71 пуд.

Путь следования: Влодава—река Буг — вос-
точнее деревни Грабовец—Унув—Белжец—
Шебржешин—Красностав—Холм.

Взлет в 4 ч утра, спуск в 8 ч утра, продолжи-
тельность 4 ч.

Результат разведки: около деревни Гостын-
ное замечены 3 батареи; к северо-западу от
Унува — аэродром — 7 палаток, там же про-
тивоаэропланная батарея. На станции Любы-
ча — 3 подвижных состава по 50 вагонов; к
северу от Унува — около 400 повозок; еще
севернее район до передовых позиций свобо-
ден от обозов; движений в этом районе не
было никаких; в Шебржешине — небольшой
обоз около 60 повозок.

Бомбометание: бомбы сброшены 5 в аэродром
у Унува; 4 — попали в обозы возле станции
Белжец; 5 бомб сброшено на станцию Любы-
ча; зажигательные снаряды — 12 штук —
сброшены в поля к югу от Шебржешина.

В полете на высоте 3200—3500 м корабль
был атакован тремя немецкими аппаратами.
Первый из них был замечен в нижний люк,
причем он был метров на 50 ниже корабля.
Корабль под управлением поручика Смирно-

ва в это время находился над Шебржешином, верстах в 40 от передовых позиций. Тотчас же поручик Смирнов был сменен поручиком Башко. Немецкий аппарат, обладая большой скоростью и запасом мощности, быстро обогнал корабль и оказался метров на 50 выше с правой стороны спереди, открыв пулеметный огонь по кораблю. В гондоле корабля в это время работа членов экипажа распределилась следующим образом: поручик Смирнов находился возле командира, штабс-капитан Наумов открыл огонь из ружья-пулемета, вольноопределяющийся Лавров — из карабина. При первой атаке пулеметным огнем с неприятельского аппарата были пробиты оба верхних бака с бензином, фильтр первой группы моторов, радиатор второго мотора, перебиты обе бензинопроводные трубки левой группы моторов, стекла двух передних окон правой стороны и ранен в голову и ногу командир корабля поручик Башко. Так как бензинопроводы к левым моторам оказались перебитыми, то тотчас же левые краники от бензиновых баков были закрыты и выключен левый бак. Дальше полет корабля был на двух правых моторах. Немецкий аппарат, после того как первый раз пересек дорогу, попытался вторично атаковать корабль с левой стороны, но встреченный пулеметным и ружейным огнем с корабля резко перевернулся направо и с громадным креном быстро пошел на снижение по направлению к Замостью.

После отбития атаки Смирнов заменил командира, поручика Башко, которому Лавро-

вым была сделана перевязка. После перевязки Башко опять стал управлять кораблем, Смирнов и Лавров по очереди закрывали руками отверстия фильтра правой группы и принимали меры к сохранению оставшегося бензина в баках для продолжения полета. При отражении атаки первого аппарата из ружья-пулемета выпущена полностью кассета в 25 штук, из второй кассеты удалось выпустить всего 15 штук, затем внутри магазина заклинился патрон и дальнейшая стрельба из него была совершенно невозможна. Вслед за первым аппаратом тотчас же появился следующий немецкий аппарат, который пролетел только один раз выше корабля слева и обстрелял его из пулемета, при чем был пробит масляный бак второго мотора. По этому аппарату открыл огонь из карабина поручик Смирнов; вольноопределяющийся Лавров находился в передней каюте у фильтра, а штабс-капитан Наумов ремонтировал ружье-пулемет. Так как ружье-пулемет совершенно отказало в действии, то поручик Смирнов передал карабин штабс-капитану Наумову, а сам сменил Лаврова, принимая меры к сохранению бензина, т. к. Лавров отморозил обе кисти рук. Вторым аппаратом более корабля не атаковал. На линии передовых позиций корабль был обстрелян из пулемета третьим немецким аппаратом, шедшим в большом отдалении слева и выше корабля. Но в то же время по кораблю стреляла и артиллерия. Высота в это время была 1400—1500 м. При подходе к г. Холму на высоте 700 м остано-

лись и правые моторы, т. к. вышел весь запас бензина, поэтому пришлось сделать вынужденный спуск. Последний был сделан в 4—5 верстах от г. Холма около деревни Городище, возле аэродрома 24-го авиационного отряда на болотистом лугу. При этом колеса шасси увязли до лыж и поломаны: левая половина шасси, 4 стойки, винт второго мотора, несколько нервюр и надтреснул правый задний лонжерон среднего отсека.

При осмотре корабля после посадки, кроме вышеупомянутых, обнаружены следующие повреждения от пулеметного огня: пробит в двух местах винт третьего мотора, перебит железный подкос у того же мотора, пробита крышка и повреждено магнето у второго мотора, пробита грузовая рама того же мотора, передняя стойка у второго мотора и несколько пробоин в поверхностях корабля. Спуск произвел командир корабля поручик Башко лично, несмотря на ранения.

Первоначальная перевязка была сделана в деревне Городище, а затем поручик Башко был доставлен в лазарет Всероссийского земского союза в г. Влодаве. При этом у поручика Башко оказались следующие поранения: на правой ноге ниже колена три рваных раны, одна рваная рана на ягодице, одна на животе и большое количество ранений правой стороны головы.

Исполняющий должность старшего офицера эскадры воздушных кораблей

Капитан Горшков.

Этот воздушный бой корабля «Илья Муромец Киевский» был отмечен следующей телеграммой из Ставки Верховного Главнокомандующего (за № 373) поручику Башко:

Верховный Главнокомандующий повелел благодарить вас и ваших боевых сотрудников за молодецкое дело.

Янушкевич.

По приказанию Верховного Главнокомандующего поручик Башко был представлен к производству в следующий чин, моторист Лавров представлен к производству в прапорщики и кроме того награжден Георгиевским крестом 2-й степени, а штабс-капитан Наумов и поручик Смирнов представлены были к очередным наградам.

Телеграмма начальника боевого отряда капитана Горшкова об этом воздушном бое, по повелению Верховного Главнокомандующего, дословно была перетелеграфирована государю императору.

В то время аэродром «Муромца Киевского» и «Муромца III» находился в Влодаве, куда при отступлении наших войск перешли эти аэропланы, пробыв некоторое время в Люблине.

Вскоре после воздушного боя «Муромец Киевский» присоединился к эскадре воздушных кораблей и «Муромцам», находившимся в то время в г. Лиде Виленской губернии.

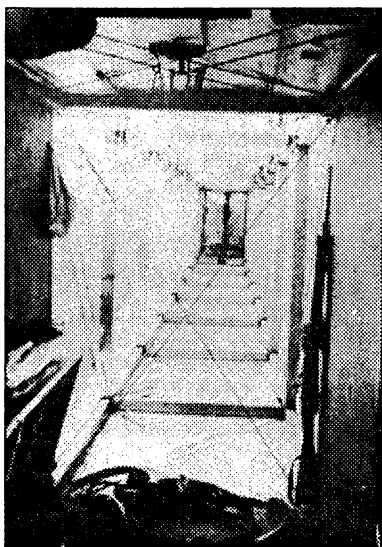
Оставшийся в одиночестве «Муромец III» продолжал нести до глубокой осени 1915 г. очень тяжелую и ответственную службу. Бывали полеты в глубь неприятельского расположения до 213 км, продолжительностью свыше 6 ч.

Этому воздушному кораблю была дана задача задерживать наступление неприятельских войск. Задачу эту «Илья Муромец III» под командой военного летчика штабс-капитана Озерского выполнял по мере своих сил, бросая под страшным огнем многочисленных зенитных батарей по два раза в день в течение недели бомбы на станцию Белжец (около Равы-Русской) — конечный пункт железной дороги, находившейся в руках австрийцев, не позволяя поездам подходить днем.

После эвакуации из Брест-Литовска «Илья Муромец III» перелетел в Слуцк, откуда продолжал свои налеты на занятые неприятелем Картуз-Березу, Скобелевский Лагерь, Барановичи.

Работа этого воздушного корабля настолько ценилась штабом 3-й армии, что начальник генерал-майор Романовский выразился однажды так: «Дайте мне три «Муромца» и заберите все легкие аппараты, и я буду доволен».

За боевую работу на этом фронте по представлению штаба 3-й армии Дума наградила офицерский состав «Ильи Муромца III» Георгиевским оружием.



Салон «Ильи Муромца», вид назад со стороны кабины. Справа на переднем плане — кавалерийский карабин.



Заместитель командира ИМ-3 лейтенант М.П. Спасов (слева) и старший метеоролог эскадры воздушных кораблей М.М. Рукачев.

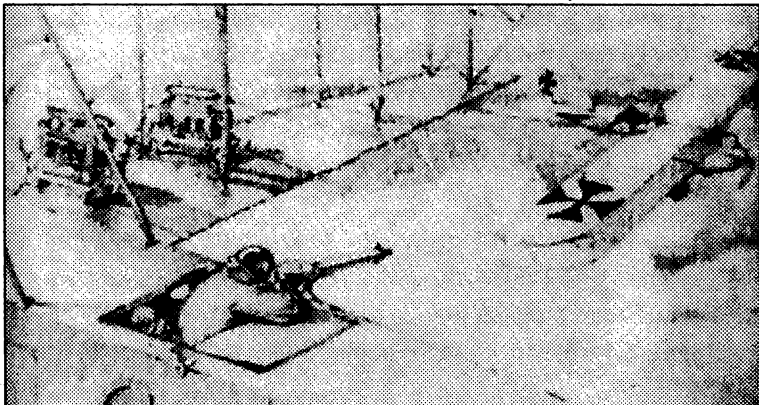
Здесь уместно будет вспомнить, что кроме этой оценки, которую давали высшие штабы войск воздушным кораблям «Илья Муромец», эти последние пользовались большими симпатиями в войсках, стоявших на позициях, и порой очень недружелюбно настроенных против нашей легкой авиации. Видя многочисленные аппараты противника, корректирующие стрельбу вражеской артиллерии и безнаказанно летавшие над нашими позициями, и не разбираясь в том, что наши легкие аппараты того времени не могли соперничать с германскими, войска, стоявшие в окопах, объясняли эту относительную бездеятельность нашей легкой авиации нежеланием наших летчиков рисковать собой.

Появление отдельных «Муромцев», шедших напрямик во вражеский тыл под ураганным, хотя и безвредным для «Муромцев» огнем полевых, иногда даже тяжелых (но не зенитных, противозенитных) батарей противника, производило

на наши войска очень сильное впечатление. С передовых наблюдательных пунктов иногда были видны взрывы больших сбрасываемых «Муромцем» бомб и вызываемые ими пожары, поэтому «Муромцы» и пользовались любовью наших войск, в районе которых они появлялись. На аэродроме «Муромцев» очень часто можно было видеть не только отдельных офицеров и нижних чинов, с любопытством, любовно осматривавших большую русскую машину, но и отдельные части войск, например учебные команды полков.

Автору этих воспоминаний пришлось слышать восторженный отзыв офицера одной из артиллерийских бригад (кажется, 78-й), приписывавшего «Муромцу» спасение его батареи.

Дело было где-то на Наревском фронте; наступавшие на крепость Ново-Георгиевск немцы развили чрезвычайно сильный артиллерийский огонь по нашим позициям и их ближайшему тылу.



«Илья Муромец» в воздушном бою с германским истребителем. Карандашный рисунок времен Первой мировой войны.

Огонь тяжелой германской артиллерии был настолько силен, что наши части даже не могли отходить назад. Пролетавший в это время над германскими позициями «Илья Муромец» (по-видимому, это был «Илья Муромец V»), сбрасывавший бомбы на неприятельские батареи, привлек на себя огонь немецкой артиллерии этого участка и дал возможность нашей батарее передохнуть и подвести передки к орудиям.

К несчастью, 2 ноября 1915 г. «Илья Муромец III» погиб под Барановичами в местечке Прилуки по не вполне выясненным причинам. По мнению капитана Горшкова, который входил в комиссию, расследовавшую причины катастрофы, одной из причин могло быть то обстоятельство, что командир воздушного корабля штабс-капитан Озерский¹, храбрый, деятельный и неутомимый летчик, желая дать «Муромцу» большую скорость (таковая была около 120—130 км/ч), по своей инициативе приказал снять добавочные рули, чем уменьшил устойчивость аппарата.

В этот роковой для него полет «Илья Муромец III» имел бензина на 5 ч полета и 410 кг бомб. Кроме

¹ До поступления в эскадру воздушных кораблей, т. е. до июня 1915 г., штабс-капитан Озерский состоял инструктором Гатчинской офицерской авиационной школы. Несмотря на недоброжелательное отношение к «Муромцам», наблюдавшееся в то время среди офицеров школы, он отказался от должности командира авиационного (легкого) отряда, предпочел «Муромца», посчитав, что именно на этом типе аппаратов можно принести наибольшую пользу на театре военных действий. До поступления в авиацию служил в 1-м лейб-гренадерском императора Александра II полку.

командира на корабле находились: помощник командира военный летчик поручик М.П. Спасов, подполковник Звегинцев (член Государственной Думы) и моторист старший унтер-офицер Фогт.

Над Барановичами «Муромец» сбросил 8 бомб на станцию железной дороги и попал под огонь многочисленных противоаэропланых батарей. Разрывавшимися очень близко от «Муромца» снарядами, по-видимому, были повреждены тросы, ведущие к элеронам (крылышки для устойчивости при поворотах). Заметив плохое действие левого элерона, штабс-капитан Озерский стал поворачивать назад, действуя одним лишь рулем направления.

Снижаясь с высоты 2800 м, аппарат внезапно наклонился на левую сторону и скользнул на крыло. Выровнять аппарат не удалось, он перешел на нос, затем на пологий штопор и упал на нашей территории. Штабс-капитан Озерский, подполковник Звегинцев и унтер-офицер Фогт погибли. Поручик Спасов уцелел каким-то чудом, хотя и получил очень тяжелые переломы и повреждения.

Можно упомянуть, что имевшиеся на аппарате динамитные бомбы раскололись, но не взорвались. Наши русские авиационные бомбы по конструкции своего ударного приспособления и детонации были прекрасного качества: не было случая, чтобы сброшенная с «Муромца» бомба не взорвалась.

Так погиб один из лучших боевых воздушных кораблей эскадры. Эта первая потеря произвела на всех очень тяжелое впечатление, однако не ослабила энергию тех, кто хотел работать не за страх, а за совесть над развитием нашего национального оружия — «Муромцев» и бороться с врагом до победного конца.

Глава VI

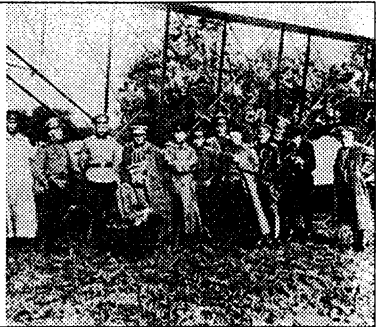
Оставление Варшавы. — Переход эскадры воздушных кораблей в Белосток и Лиду. — Установка на «Илье Муромце II» моторов русского производства. — Подготовка «Муромцев» к боевой работе. — Эвакуация Лиды. — Переход в Псков. — Интерес, проявлявшийся иностранцами по отношению к «Муромцам». — Расширение штатов эскадры. — Причины медленного развития боевой работы «Муромцев».

В начале июля 1915 г., когда уже немцы начали обстрел северных фортов Ново-Георгиевской крепости, эскадра воздушных кораблей покинула Яблонну (в 17 км от крепости Ново-Георгиевск) и перешла сначала в Белосток, а затем в г. Лиду Виленской губернии.

В Лиде имелся прекрасный аэродром, эллинг управляемого аэростата «Астра», мастерские и казармы стоявших там в мирное время авиационной и воздухоплавательной рот.

Это дало возможность не только продолжать работы по сборке и ремонту воздушных кораблей, но и организовать систематические занятия с офицерами эскадры по программе авиационных школ, а также приступить к практическому и теоретическому ознакомлению с пулеметами различных систем, проходить курс стрельбы и продолжать обучение управлению «Муромцами» их будущего командного состава.

Группа офицеров эскадры воздушных кораблей в Лиде в июле 1915 г. Слева направо: механик Н.В. Сиротин, лейтенант Г.И. Лавров, штабс-капитан А.В. Панкратьев, лейтенант Г.В. Алехнович, штабс-капитан Чечулин, лейтенант А.В. Констанчик, лейтенант Кржичковский, лейтенант Лукинский, механик Кисел, штабс-капитан А.В. Середницкий, И.И. Сикорский, лейтенант Лойко.



20 июля, в день авиационного праздника (пророка Илии) был освящен новый «Илья Муромец II» (тип В), на котором были установлены изготовленные Русско-Балтийским автомобильным заводом в Риге первые русские авиационные двигатели¹. Уже первые полеты «Ильи Муромца II» с моторами русского, а не иностранного производства дали прекрасные результаты и показали громадную разницу между ними и двигателями «Сальмсон», «Санбим» не в пользу последних. Русские двигатели не только не уступали немецким «Аргус», но в некоторых отношениях превзошли их. «Илья Муромец» с нагрузкой в 819 кг при первом полете легко достиг высоты 3450 м.

На этом новом воздушном корабле «Илья Муромец II» были произведены опыты сбрасывания

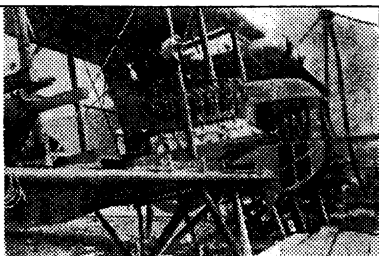
¹ Русско-балтийские авиационные двигатели автомобильного типа, шестицилиндровые с водяным охлаждением, радиаторы последнего расположены были у них по сторонам двигателя. Они имели двойное зажигание и смазку; пуск в ход пусковым магнето. Сконструировал эти двигатели служивший на Русско-Балтийском автомобильном заводе в Риге инженер Киреев.

громადной 410-килограммовой бомбы. Отделение от аппарата такой значительной тяжести совершенно не ощущалось на «Муромце». Бомба представляла основательное сооружение высотой около 2 м; при падении на землю эта бомба зарылась на глубину 3,2 м. Снаряжена она была песком, но легко можно себе представить ту воронку, которая образовалась бы от взрыва приблизительно 330 кг тротила.

После эвакуации и падения крепостей Ковно, Ново-Георгиевск, Брест-Литовск, оставления Вильно в августе 1915 г. «Муромцы» должны были оставить Лиду.

Ввиду наступления германских войск на Северном фронте под Ригой «Муромцы» были направлены туда, а базой для них был избран Псков. Шесть «Муромцев» — «Илья Муромец I», «Илья Муромец II», «Илья Муромец IV», «Илья Муромец V», «Илья Муромец VI» и «Илья Муромец Киевский» — совершили 14 августа 1915 г. перелет из Лиды в Псков, покрыв расстояние около 640 км. Лететь пришлось при отвратительной погоде, в тумане и дожде. У большинства командиров сказалась непривычка лететь по компасу. Лишь «Илья Муромец I» под командой лейтенанта Г.И. Лаврова, хорошо знакомого с вождением корабля в море по компасу и, кроме того, совершившего с Сикорским перелет из Петрограда в Киев, когда пришлось лететь в сплошных облаках, пошел над облаками и благополучно совершил посадку в Пскове. «Илья Муромец Киевский», командир которого штабс-капитан Башко, не вполне доверяя компасу и опасаясь залететь к немцам, продвинувшимся в то время уже за Виль-

«Илья Муромец», оснащенный двигателями Русско-Балтийского завода, в Петрограде во время строительства (лето 1915 г.).



но, летел под облаками, иногда на высоте, не превышавшей 100 м, и прибыл в Псков одновременно с «Ильей Муромцем I», совершив путь от Лиды до Пскова за 5 ч 15 мин. «Илья Муромец V» опустился в 21 км от Пскова в каком-то имении. «Илья Муромец II» сбился с дороги и сел в Новосвенцях. Впрочем, все эти «Муромцы», хотя и с вынужденной посадкой, благополучно достигли Пскова. Лишь «Илья Муромец IV» задержался на некоторое время в Режице, как видно, бывшей для «Муромцев» фатальной, судя по перелету в действующую армию воздушных кораблей «Муромца I» и «Муромца II» осенью 1914 г.

При пролете «Муромцев», шедших сравнительно низко и сильно шумевших своими моторами, в Островском уезде Псковской губернии крестьяне, никогда не видавшие аэропланов, в панике спасались в леса.

В сентябре часть «Муромцев» перелетела в местечко Зегевольд под Ригой, а 16 сентября они уже бросали бомбы на Митаву, занятую немцами.

5 октября три «Муромца» — «Муромец II», «Муромец V» и «Муромец IX» — сделали налет на станцию Фридрихштадт, где сбросили сорок восемь 16-килограммовых бомб, а «Муромец II» сбросил 246-килограммовую бомбу, разрушив-



Офицеры эскадры воздушных кораблей в Крестах, под Псковом, в апреле 1916 г. Слева направо: капитан Лобов, лейтенант Романов, штабс-капитан Загурский, лейтенант Алехнович, штабс-капитан Козьмин (сидит), капитан Иньков, лейтенант Плотников, лейтенант Десилос.

шую до основания два дома. В этом полете впервые принял участие «Илья Муромец IX» под командой капитана Р.Л. Нижевского. Последний незадолго перед тем поступил в эскадру воздушных кораблей; ранее находился в постоянном составе Воздухоплаватель-

ной школы и командовал управляемым аэростатом. Он сделался одним из лучших летчиков на «Муромце»; был среди первых инструкторов Школы эскадры и председателем технической комиссии по приемке воздушных кораблей и малых аппаратов. Одним из первых он показал, что планирующий спуск на «Муромце» с выключенными двигателями так же возможен, как и на малом аппарате. Как было выше упомянуто, первый вынужденный планирующий спуск на «Илье Муромце» был выполнен военным летчиком поручиком Башко 6 июля 1915 г. в 5 км от г. Холм, после боевого полета, в котором «Муромец» получил повреждения двигателей.

Кроме того, капитан Нижевский впоследствии совершил полет на «Муромце» в лунную ночь с посадкой на покрытый снегом аэродром, что считалось очень опасным, чуть ли не невозможным.

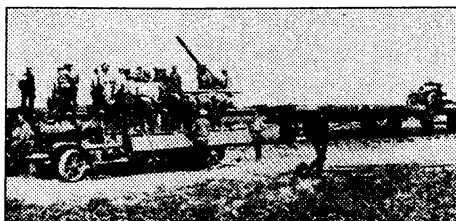
Оставшиеся в Лиде после отлета «Муромцев» штаб эскадры воздушных кораблей, мастерские, команда (с имуществом эскадры и противоаэроп-

ланной батареей 75-миллиметровых пушек) выбрались из Лиды с большим трудом. Лида, как узловая станция, была до невозможности забита не только эшелонами войск, перебрасываемых на Северный фронт, но и поездными составами с вывезенными из Брест-Литовска, Варшавы, Осовца артиллерией и казенным имуществом, не говоря уже о множестве беженцев. Легко можно представить, что творилось на этой станции.

К счастью, неприятельские аэропланы и «Цепелины» не посетили тогда Лиду, быть может, потому, что стояла отвратительная погода с беспрестанными дождями. Взрывы бомб, пожары в груженных многими пудами взрывчатых веществ вагонах окончательно дезорганизовали бы движение через этот важный железнодорожный узел.

Вывозу имущества эскадры очень помогло то, что женщины (рабочих-мужчин в то время не было) построили небольшую ветку, соединившую аэродром со станцией. Правда, железнодорожное полотно и рельсы на этой ветке держались, что называется, на честном слове, но все же путь выдержал, и три эшелона, в числе которых один с большим грузом аэроплановых бомб, попали на станционные пути, а оттуда через несколько дней выступили на Молодечно, причем, вопреки всяким железнодорожным правилам, за и перед поездом, на расстоянии около 427 м, двигались другие поезда.

В 5 км от Пскова, в Крестах, в усадьбе сельскохозяйственной школы разместилась эскадра воздушных кораблей со своими мастерскими, складами, ангарами.



Русская 75-миллиметровая зенитная батарея на железнодорожной платформе (апрель 1915 г.).

Поле, приспособленное под аэродром, ранее представляло собой такое же непроходимое болото, какие тянутся по сторонам шоссе на много верст; его осушили учащиеся сельскохозяйственной школы, прорыв дренажные каналы.

Канавы представляли много неудобств для аэродрома; их пришлось местами перекрывать, что заняло порядочно времени и задерживало полеты, тем не менее, как уже было сказано выше, большинство боеспособных «Муромцев» перелетело с этого аэродрома под Ригу и с середины сентября приняло участие в боевых действиях на фронте.

Командиры воздушных кораблей уже соперничали между собой в смелости.

3 октября 1915 г. «Илья Муромец Киевский», перелетевший из Петрограда в Псков 27 сентября и из Пскова в Зегевольд 30 сентября, совершил пятичасовой полет в глубокий тыл противника в г. Шавли, где был расположен штаб фронта германских войск генерала фон Белова.

Не ожидавшийся там русский аэроплан, сбрасывавший большие бомбы, надо думать, задал страху мирно спавшим чинам штаба.

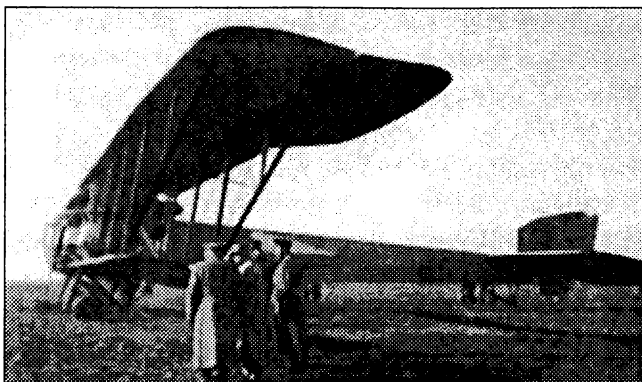
В этом полете принял участие полковник Генерального штаба Гаслер, прибывший из Ставки Верховного Главнокомандующего. Германский же штаб вскоре переехал в другое место.

Один из полетов «Муромца Киевского» едва не закончился для него плачевно: 6 октября 1915 г. во время полета над г. Баусском, примерно в 53 км, остановились все четыре двигателя вследствие не замеченного своевременно замерзания отстоявшейся в бензинопроводах воды. Командир «Илья Муромца Киевского» штабс-капитан Башко повернул аппарат и стал планировать в сторону наших позиций. Артиллерийский офицер штабс-капитан Наумов и помощник командира штабс-ротмистр А.В. Средницкий старались руками отогреть трубки. С большим трудом удалось пустить в ход два двигателя, работавшие с перебоями. Чтобы облегчить аппарат, пришлось выбросить не только бомбы, но и пулеметы, патроны и т. д. На двух двигателях «Илья Муромец Киевский» перелетел на высоте 100 м неприятельские окопы, даже ясно были видны немцы, открывшие сильный ружейный и пулеметный огонь по аппарату. По счастью, 64 пробоины от ружейных пуль, полученные «Муромцем», пришлись в заднюю часть аппарата, поэтому никто из экипажа ранен не был и «Муромец Киевский» благополучно опустился за нашими позициями под местечком Олай. Во время этого полета экипаж пережил жуткие минуты. Благодаря хладнокровию командира и дружной работе экипажа все обошлось благополучно, несмотря на то, что подошедшие наши солдаты (сибирские стрелки), которым один из офицеров воздушного корабля от радости бросился на шею, упорно не хотели признавать офицеров, находившихся на «Муромце», за русских и собирались расправиться с ними, как с немецкими шпионами.

К осени 1915 г. «Муромцы» уже достаточно показали не только свою пригодность к боевой рабо-

те, но и свое превосходство по сравнению с малыми аппаратами при полетах в глубокий тыл противника, в бомбометании, глубокой разведке, борьбе с неприятельскими аэропланами. Но та критика «Муромцев», которая около года тому назад так повредила их нормальному развитию, не прекращалась. Если не могли обвинить «Муромцев» в несовершенстве, то винули генерала Шидловского, эскадру. В распространении подобных обвинений, которые правильнее следует назвать сплетнями, к сожалению, принимали участие и некоторые из офицеров эскадры, принятые для замещения должностей командиров воздушных кораблей или их помощников. Некоторые из таких «командиров», не совершившие ни одного полета на «Муромце», казалось, хотели перещегоолять в подобной критике самых закоренелых и упорных противников «Ильи Муромца», нисколько не смущаясь тем, что они продолжали оставаться офицерами той части, где состояли на службе и которую всячески и повсюду старались смешать с грязью. Офицеры эти находили поддержку среди чинов штаба Северного фронта, расположенного в Пскове. Среди таковых был, например, начальник штаба главнокомандующего Северным фронтом генерал Бонч-Бруевич, занявший впоследствии видный пост в Красной армии.

Наряду с этим чрезвычайно печальным обстоятельством, конечно, очень мешавшем развитию «Муромцев», интерес к последним пробуждался все больше и больше. Кроме посещений аэродрома «Муромцев» высочайшими особами и лицами высшего командования, нередко посещали его иностранные военные агенты или даже целые иностранные миссии.



Осмотр «Ильи Муромца» французской военной миссией под руководством генерала д'Амаде, Псков (октябрь 1915 г.).

30 сентября 1915 г. аэродром эскадры воздушных кораблей в Пскове посетила французская военная миссия, которую возглавляли генерал маркиз де Лагиш и генерал д'Амаде. Генералы очень подробно осматривали «Илью Муромца», а летавший на нем французский офицер со свойственной французам любезностью говорил, что в каюте «Муромца» «beaucoup du confort»¹...

Кроме французской посетила аэродром 24 апреля 1916 г. японская военная миссия. Всех этих знатных и незнатных иностранцев принимали с чисто русским радушием и гостеприимством: угощали, показывали альбомы со снимками, аппараты и т. д.

Японцы, любезно улыбаясь, кланялись и не пропускали ни одной детали. Английский офицер, по-

¹ Очень удобно (фр.).

сетивший в июле 1915 г. аэродром «Муромцев» во Влодаве, где находились два лучших воздушных корабля — «Илья Муромец Киевский» и «Илья Муромец III», — не только внимательно осматривал эти аппараты, но деловито делал промеры, заносил их в свою записную книжку и щелкал «Кодаком».

Нельзя без горечи и стыда вспомнить о том, что японские офицеры, очевидно, искренне желавшие отблагодарить за радушный прием командира «Ильи Муромца V», по совету сопровождавшего их русского офицера, послали поручику Г.В. Алехновичу бутылку казенной водки «с белой головкой». Правда, такая водка была в то время редкостью, но Алехнович¹, человек непьющий, был очень обижен таким подарком, и не отослал его назад, по-видимому, не желая «дипломатических» осложнений. Водка была выпита за здоровье союзников. Так в то время мы, русские, поддерживали в глазах иностранцев свой престиж.

Внимание и интерес к «Муромцам», которые проявляли не только русские, но и иностранцы, конечно, были вызваны не только простым любопытством.

¹ Поручик, впоследствии штабс-капитан, Г.В. Алехнович после большевистского переворота служил в Красной армии. Получив приказание при приближении белых спасти «Муромцев», находившихся на станции Ертиль Тамбовской губернии и принять их от военного летчика Башко, он при взлете разбился насмерть. Интересно его предложение снарядить экспедицию на «Муромцах» на Северный полюс. Правительство Советов, конечно, не провело эту экспедицию; мысль эта была осуществлена позднее американцами (Бэрдом на аэроплане) и итальянцами (дирижабли «Норвегия» с Амундсеном в 1926 г. и «Италия» с генералом Нобиле в 1928 г.).

Работа «Муромцев» на фронте, несмотря на то что их было до смешного мало, говорила сама за себя. Достаточно вспомнить, что в 1915 г., т. е. в самом начале деятельности «Муромцев», ими было совершено около 100 полетов и сброшено 19 200 кг бомб.

Два воздушных корабля — «Илья Муромец Киевский» и «Илья Муромец III» — сделали в 1915 г. около 70 полетов. О той пользе, которую приносили «Муромцы» своей разведкой в глубоком тылу неприятеля, уже сказано было выше. Легкие аппараты того времени не могли проникать в глубокий тыл противника: помимо порчи двигателей, влекущей за собой спуск на неприятельской территории¹, риск быть сбитым неприятельскими истребителями при переходе через линию позиций был очень велик.

Успешная работа «Муромцев» в течение 1915 г. повлекла за собой расширение штатов эскадры воздушных кораблей: число последних было увеличено до 20. К сожалению, из них название боевых заслужили далеко не все. Среди них были «Муромцы», не сделавшие ни одного боевого полета. Из общего числа всех «Муромцев» два сделали в течение почти двух лет по одному и два — по два боевых полета. Четыре «Муромца» за то же время сделали менее чем по десять (от четырех до восьми) полетов. Правда, это были в большинстве своем «Муромцы», имевшие двигатели «Санбим», которые уступали «Аргусу» или двигателям Рус-

¹ Так, например, произошло с известным французским летчиком Грезе, состоявшим в наших войсках, который попал в плен в мае 1915 г.

ско-Балтийского завода. Но главная причина была не в двигателях. И на двигателях «Санбим» летчики, желавшие летать и сражаться с врагом, совершали подвиги, которые могут украсить страницы истории русской авиации.

Тем более велика заслуга этих доблестных офицеров: одни из них сложили свои головы в воздушном бою с сильным противником, другие были ранены, получили увечья, но все они исполнили честно свой долг и тем доказали, что были рождены «летать, а не ползать».

Всего на «Муромцах» за три года войны было совершено около 400 боевых полетов.

Таким образом, причины относительной бездеятельности части «Муромцев» нужно искать не столько в «конструктивных недостатках» этих воздушных кораблей и в несовершенстве моторов для них, сколько в отсутствии достаточного числа командиров, обладавших необходимыми для боевого летчика качествами.

Главнокомандующий Северным фронтом генерал Куропаткин при посещении им 14 февраля 1916 г. аэродрома эскадры воздушных кораблей в Пскове сказал в разговоре с офицерами, что «всех лучших летчиков забрал в эскадру генерал Шидловский»... Если судить по взглядам генерала Куропаткина на немецкие «Цеппелины», которые он не вполне отделял от аэропланов, т. е. аппаратов тяжелее воздуха, то знакомство этого главнокомандующего с авиацией было довольно поверхностным.

Надо думать, что фраза о лучших летчиках, которую приходилось слышать нередко и впоследствии, была подсказана ему кем-то из чинов его штаба, не благоволивших к эскадре.

Понятия хороший и лучший летчик весьма растяжимые. Так, например, командир воздушного корабля «Илья Муромец Киевский» военный летчик Башко вовсе не считался в Гатчинской авиационной школе лучшим, в полетах же на «Муромце» он оказался выдающимся. Некоторые из офицеров эскадры, занимавшие должности командиров или помощников командира, вовсе не имели звания военного летчика и получили его уже в эскадре. Таковы например, капитан Р.Л. Нижевский, поручик Г.В. Алехнович, штаб-ротмистр А.В. Средницкий, поручик Кротков и другие.

Некоторые из считавшихся ранее и даже бывших на самом деле хорошими летчиками — командиров, поступив в эскадру, не совершили на «Муромце» и двух боевых полетов. Причиной было иногда то обстоятельство, что летчики эти, как принято было выражаться в авиации, «потеряли сердце».

Был, например, такой случай: офицер, который давал по своей прошлой деятельности основание считать его хорошим боевым летчиком, был принят в эскадру, назначен командиром одного из «Муромцев» и совершил на нем всего лишь один боевой полет. До поступления в эскадру он служил в легкой авиации и, совершая перелет на новое место стоянки, вместе с другими летчиками отряда был ранен и сбит пулеметным и ружейным огнем одного из наших полков, начальствующие лица которого не сумели отличить свои аэропланы от вражеских.

Оправившись от ран, этот летчик поступил в эскадру, «потерял сердце» и избегал не только боевых, но и вообще всяких полетов.

Были и такие командиры, которые «не теряли сердца», так как не имели к тому случая, а может быть и «сердца». Они заявили себя наиболее яркими противниками «Муромцев», хотя и продолжали оставаться в эскадре воздушных кораблей, которую при всяком удобном и неудобном случае обливали грязью.

К счастью, это были единичные случаи, но не будет преувеличением сказать, что большинство офицеров-летчиков не только не старались рассеять всевозможные, иногда вздорные слухи про «Муромцев» и эскадру, но и сами были не прочь «покритиковать начальство».

В эскадре был довольно характерный случай, который может служить иллюстрацией к выше-сказанному. Один еще очень молодой летчик, подававший большие надежды и оказавшийся прекрасным пилотом и на «Муромце», был назначен в помощь командиру одного из воздушных кораблей для предстоявшего большого перелета. Взяв пример со своих старших товарищей, этот еще очень юный офицер всюду и везде бранил «Муромцев». Не встречая в старших резкого осуждения, он от слов перешел к делу и стал относиться к исполнению своих служебных обязанностей соответствующим образом. Дело дошло до того, что он опоздал к вылету своего корабля. Командир не стал дожидаться и улетел без него.

Этому *enfantе gâté*¹ пришлось совершать путешествие не воздушным путем, а ползти в эшелоне по железной дороге. Подобный случай оказался возможен лишь потому, что старшие относились снисхо-

¹ Баловню (фр.).

дительно к этому подававшему надежды молодому офицеру и сами не прочь были покритиковать «Муромцев» и эскадренные порядки, что считалось чем-то вроде хорошего тона для всякого летчика, не желавшего порывать связей с легкой авиацией.

Затруднения, встречавшиеся при выборе и назначении командного состава воздушных кораблей, привели к тому, что при эскадре была образована своя авиационная школа. Это сильно усложняло дело, так как отрывало часть летчиков от боевых «Муромцев», но вызвано было необходимостью. Во время войны встречались офицеры, которые цинично объясняли свое стремление поступить в авиацию тем, что «там, т. е. в авиации, можно было две формы носить (форму своей части и авиационную) и ничего не делать...»

Подобные кандидаты в летчики попадали и в школу эскадры и способствовали распространению слухов о «никуда не годной постановке дела». Те же, кто хотел работать, получали в эскадре все возможности.

Выпущенные из школы эскадры военные летчики показали себя впоследствии с самой хорошей стороны. В числе выпускников этой школы был получивший вскоре должность командира «Ильи Муромца XVIII» штаб-ротмистр А.В. Средницкий¹.

Война, резко изменившая всю жизнь в России, отозвалась и на заводской деятельности, в мирное время зависевшей от заграницы, постройка на заводе «Муромцев» не могла иметь той планомер-

¹ После занятия большевиками Украины служил в польских войсках. Был начальником эскадрильи, совершившей перелет из Варшавы в Париж. Разбился в 1926 г. при перелете из Варшавы в Краков.

ности, которая необходима для широкой постановки дела. Вдобавок с занятием германскими войсками Курляндии и части Лифляндской губернии создавалась угроза Риге, где находились главные мастерские Русско-Балтийского завода. Немецкие позиции были лишь в 20 км от Риги, и завод приказано было эвакуировать в глубь России, что и было сделано осенью 1915 г., как раз в то время, когда он только выпустил свои первые авиационные двигатели. Отделением Русско-Балтийского завода в Петрограде, где строились аэропланы Сикорского (без двигателей), выпущено было с 1914 по 1918 г. всего около 70 аэропланов различных типов «Ильи Муромца». Далеко не все эти аппараты приняли участие в боевых полетах, а многие из них, в особенности после революции, не были даже приведены в годное для полетов состояние, так как с общим развалом и углублением революции было не до «Муромцев».

За это время иностранная техника ушла далеко вперед. Уже в 1916 г., когда «Муромцы», по указанным выше причинам, могли лишь медленно совершенствоваться, у наших врагов, а также и у союзников появились многочисленные аппараты легкого типа, обладавшие скоростью, превосходившей «Муромца» чуть не вдвое.

Не совсем понятным является тот факт, что наши союзники не помогли нам в деле изготовления русских двигателей, оказавшихся много лучше французских и английских.

Надо думать, что им было выгоднее, не только с коммерческой точки зрения, сбывать нам свои.

Ведь в России привыкли считать, что все, имеющее марку «Made in England», «Germany» и т. д.,

говорит само за себя, поэтому, раз хлам имел такую марку, то он уже был хорош и его принимали чуть ли не как знак великодушного внимания со стороны наших друзей и союзников¹. Время, однако, показало «рукой беспощадною», что союзникам нужна была не сильная национальная Россия, а лишь пушечное мясо для ослабления их конкурента Германии, поэтому заботиться о поддержке и развитии наших отечественных предприятий вовсе не входило в их планы.

В то время как «Ильи Муромцы» с трудом совершенствовались, Германия, оценив по достоинству идею Сикорского, использовала ее и приступила к постройке больших многомоторных аэропланов, недостаток в которых сильно ощущался в австро-германской армии. И такие аэропланы под названием «Гота» появились уже в 1917 г.

В 1917 г. появились большие немецкие аэропланы «Гота», которые причинили немало бед своими налетами на Париж, Дюнкерк и другие важные пункты Франции. Это, в свою очередь, заставило наших союзников обратить особое внимание на тяжелую авиацию. Так, по крайней мере, говорит об этом профессор Николаевской военной академии генерал Головин в своей статье «Настоящее и будущее авиации».

¹ В 1919 г. автору этой книги пришлось быть очевидцем гибели шести русских летчиков, заживо сгоревших на трех английских аэропланах КЕ-8 во время испытательных полетов. Этими аэропланами Англия любезно снабдила Белую армию, носившую название Вооруженных Сил на Юге России, возглавлявшуюся тогда генералом А.И. Деникиным.

Глава VII

1916 год. Боевая работа «Муромцев» в Галиции, на Северном и Западном фронтах. — Попытки групповых полетов. — Гибель воздушного корабля «Илья Муромец XVI». — Переход эскадры воздушных кораблей на Юго-Западный фронт.

С усилением у немцев противоаэропланной артиллерии и быстрым развитием немецкой авиации, на которую они после неудач с «Цепелинами» обратили все свое внимание, построив многочисленные быстроходные истребители, работа «Муромцев» на фронте стала значительно труднее, чем в 1915 г. Несмотря на это, «Муромцы» появляются в 1916 г. уже на всех фронтах: на Северном — у Риги, на Западном — у Минска и Юго-Западном — в Галиции. На всех этих фронтах «Муромцы» продолжают нести ответственную службу, оказывая большие услуги нашим армиям.

Осенью 1915 г. наступление германцев под Ригой было остановлено и война приняла там затяжной позиционный характер. В начале 1916 г., когда начались приготовления к большим военным операциям в Восточной Галиции, часть «Муромцев» была переброшена туда. 1 января 1916 г. воздушный корабль «Илья Муромец Киевский» прибыл в деревню Колодзиевку, отстоявшую километрах в 40 от Тернополя, где был расположен первый боевой отряд эскадры воздушных кораб-

лей, которым командовал командир воздушного корабля «Илья Муромец II», военный летчик штабс-капитан Панкратьев. Оба этих корабля вскоре начали свою боевую работу и оказали большую помощь 7-й армии, доставляя точные сведения о числе и местах расположения неприятельских батарей, о переправах, а также своими налетами на тыл противника. Особенно страдали от этих налетов г. Бучач, Язловец, Монастержиско, Подгайцы, Бржезаны, Рогатин и другие местечки и железнодорожные станции этого района. В местечке Монастержиско, мало пострадавшем от огня нашей артиллерии, бомбами, сброшенными с «Муромца», было разрушено до основания много зданий. Местечко это, после занятия его нашими войсками, выглядело как после землетрясения. Жители Монастержиско передавали, что при приближении «Муромцев» все разбегались и прятались кто куда мог. Дни налетов «Муромцев» они называли самыми страшными днями, пережитыми ими за время войны. Нередки были и столкновения с неприятельскими истребителями, которые получили от своего командования приказ сбить во что бы то ни стало большой русский многомоторный аппарат. Во время одного из своих полетов, 19 марта 1916 г., «Илья Муромец II» был атакован двумя неприятельскими истребителями. Атака была отбита, причем сбит один из неприятельских истребителей¹.

¹ Как пришлось слышать впоследствии автору этой книги от бывших австрийских офицеров, от налетов «Муромцев» очень пострадал Бучач, где сброшенными бомбами было убито много людей. Что касается сбитого не-

В этом бою «Илья Муромец II» получил некоторые повреждения: пробиты были стойки, радиатор одного из моторов. На корабле смертельно был ранен моторист, старший унтер-офицер Ушаков, и тяжело ранен разрывной пулей в руку помощник командира военный летчик поручик Федоров.

В мае того же года эти два воздушных корабля, к которым присоединился еще и воздушный корабль «Илья Муромец XIII» (командир — военный летчик штабс-капитан В.А. Соловьев), приняли участие в большом наступлении наших войск в Галиции, закончившемся блестящей победой.

Кроме весьма ценных данных, которые давали «Муромцы» своей разведкой в глубоком тылу неприятеля, они своими большими бомбами не только громили железнодорожные станции, склады и т. п. в тылу противника, но вызывали панику, дезорганизовавшую отступление австрийских войск.

После занятия нашими войсками Язловца и Бучача, кроме следов громадных разрушений, причиненных разрывами бомб, сброшенных с «Муромца», можно было видеть и следы панического бегства австрийских обозов, госпиталей, загромаждавших дороги, давивших друг друга в поисках спасения от страшного русского воздушного богатыря.

мецкого аэроплана, то, по-видимому, это был аппарат «Бранденбург» под управлением германского летчика капитана Макензена. Последний был ранен и умер от последствий ранения. Германский аэроплан упал в лесу. Спутник Макензена лейтенант Богумил Марек отделался незначительными ранениями.

Паника эта была тем сильнее, что «Муромцы» не давали покоя австрийцам, совершая налеты по два раза в день. Подробности боевой работы воздушных кораблей этого галицийского отряда¹, главным же образом воздушного корабля «Илья Муромец II», можно видеть из приказа по 7-й армии от 6 октября 1916 г., в котором объявлялось о награждении орденом Св. Георгия 4-й степени командира этого корабля штабс-капитана А.В. Панкратьева². Приводим выписку из этого приказа:

Награждается орденом Св. Георгия 4-й степени:

Начальник 1-го боевого отряда эскадры воздушных кораблей и командир воздушного корабля «Илья Муромец II» военный летчик Алексей Панкратьев за то, что во время полетов 4, 5, 6, 25 и 26 мая 1916 года, производя воздушные разведки в районе Язловец—Бучач, лично управляя кораблем, с явной

¹ Этот отряд получил название 1-го боевого отряда эскадры воздушных кораблей; 2-й отряд находился в Зегевольде на Рижском фронте. «Муромцы» 1-го отряда имели двигатели «Аргус», а «Илья Муромец II» имел двигатели Русско-Балтийского завода.

² Военный летчик, штабс-капитан, впоследствии полковник Алексей Васильевич Панкратьев состоял командиром «Ильи Муромца II» с возникновения эскадры. После революции в 1917 г. назначен был помощником начальника эскадры воздушных кораблей, а затем начальником. В 1918 г. служил в Красной армии и занимал высокий пост в Главном Управлении Воздушного флота. Погиб в 1923 г. при испытании нового аэроплана: сгорел заживо, придавленный двигателем.

опасностью для жизни от сильного артиллерийского огня противника, добыл точные сведения о числе и расположении неприятельских батарей и переправ через реку Стрыпу. Во время боя 25 мая 1916 г. в районе Язловец—Русилов выяснил с полной определенностью отсутствие резервов противника, что было нами использовано при развитии дальнейшего успеха.

Сброшенными бомбами, стрелами и пулеметным огнем нанес потери обозам и войскам противника, чем внес в них беспорядок; прямыми попаданиями в местеско Язловец вызвал в нем пожары, способствовавшие овладению этим местечком; разрушил полотно железной дороги к западу от станции Бучач, чем была затруднена эвакуация последней. Метким пулеметным огнем вынудил к молчанию неприятельскую батарею, обстреливавшую корабль, и заставил снизиться аппарат противника, пытавшийся воспрепятствовать его работе; удачным попаданием в противоаэропланную батарею у станции Бучач последняя была приведена к молчанию. Во время воздушной разведки снял фотографии позиций противника, которыми пользовались наши войска в период боев у местечка Язловец.

Вышеизложенные действия штабс-капитана Панкратьева в значительной мере содействовали успеху наших операций...¹

¹ Командовал 7-й армией в то время генерал Щербачев, а начальником штаба был генерал Головин.

16 июня 1916 г. из состава Первого боевого отряда выбыл «Илья Муромец Киевский», перешедший на Западный фронт, в местечко Станьково к югу от Минска, где ввиду оживившихся военных действий необходимы были «Ильи Муромцы». После гибели воздушного корабля «Илья Муромец III» на этом фронте не было «Муромцев», поэтому туда и был выделен особый отряд воздушных кораблей, начальником которого



В кабине «Ильи Муромца IX». Слева сидит И.И. Сикорский. Эта фотография была сделана в июле 1916 г.

был назначен командир «Ильи Муромца Киевского» штабс-капитан И.С. Башко.

В то время как «Муромцы» первого боевого отряда так успешно содействовали победоносному наступлению наших войск в Галиции, на Северном фронте под Ригой продолжались боевые полеты воздушных кораблей, составлявших второй боевой отряд эскадры воздушных кораблей, расположенный в местечке Зегевольд. Все корабли этого отряда имели исключительно двигатели «Санбим», на которых, как уже было упомянуто, они с трудом достигали высоты 3000 м.

Несмотря на это, «Муромцы» отряда продолжали свою работу; кроме боевых полетов одиночных «Муромцев» заслуживает особого упоминания групповой полет воздушных кораблей «Илья Му-

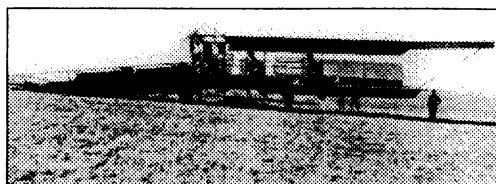


Командир «Ильи Муромца X» лейтенант А.М. Констенчик, после ранения во время бомбового удара по Даудзевасу 26 апреля 1916 г.

ромец» (I, VI, VIII и IX), во время которого разгромлена была германская гидростанция на озере Ангерн, на западном берегу Рижского залива.

Полет этот состоялся 22 августа 1916 г. под общим руководством командира отряда — он же командир воздушного корабля «Илья Муромец I», морского летчика лейтенанта Г.И. Лаврова. На гидростанцию были сброшены 73 больших бомбы общим весом 852 пуда, причем замечено было 22 удачных попадания. Огонь двенадцати пулеметов с «Муромцев» не позволил противозаэроплан-

ной батарее пристреляться, а неприятельским истребителям — подняться в воздух. На этой гидростанции было насчитано до семнадцати гидропланов, причем некоторые из них, пытавшиеся подойти к «Муромцам», быстро снизились, попав под пулеметный обстрел наших воздушных кораблей. Бомбами, сброшенными с «Муромцев», вызваны были пожары ангаров, что видно было по густым облакам дыма, по-видимому, были повреждены и неприятельские гидропланы. Не получив никаких



Поврежденный «Илья Муромец X» на аэродроме Зегевольд после боевого вылета 26 апреля 1916 г.

повреждений, все четыре «Муромца» благополучно вернулись на свой аэродром. Незадолго перед этим групповым налетом воздушному кораблю «Илья Муромец VIII», находившемуся под командой военного летчика сотника В. Лобова, пришлось в районе гидростанции Ангерн выдержать бой последовательно с семью гидропланами, не рисковавшими, однако, подходить близко к «Муромцу», развившему сильный пулеметный огонь.

Из боевых полетов этого отряда особого упоминания заслуживает полет воздушного корабля «Илья Муромец X» под командой военного летчика поручика А.М. Констенчика. 13 апреля 1916 г. этот «Муромец», уже несколько дней перед тем громивший станцию Даудзевас близ Фридрихштадта и вызвавший там пожар складов, полетел туда, имея приказание разрушить эту станцию, которая служила немцам базой и имела для своей защиты много зенитных батарей. Делая на высоте 2400 м второй круг для бомбометания — всего было сброшено 13 бомб — «Илья Муромец X» был жестоко обстрелян противоаэропланной артиллерией, имевшей время и возможность хорошо пристреляться. Пулей одной из трех разорвавшихся впереди аппарата шрапнелей был тяжело ранен в грудь навывлет командир воздушного корабля поручик А.М. Констенчик. Падая с пилотского кресла, он потянул за собою штурвал, вследствие чего

«Муромец» круто пошел вверх, потерял скорость и, скользя на крыло, начал стремительно падать, надо думать, к великой радости немцев. Радость эта, впрочем, оказалась преждевременной, так как помощнику командира военному летчику Янковичу, не без труда сменившему раненого командира, удалось на высоте 1500 м выровнять аппарат, несмотря на серьезные повреждения аппарата и трех его двигателей. Обратный путь в 66 км (из них 26 км в тылу у неприятеля) был пройден «Муромцем» за 52 мин, причем над неприятельскими окопами летели на высоте около 1000 м. Поручик Янкович довел аппарат до аэродрома в Зегевольде, причем при посадке у «Муромца» сломалось и почти отвалилось правое крыло, лонжерон которого был перебит и сломался от легкого толчка, как только аппарат коснулся земли. Кроме повреждений двигателей, в аппарате имелось 70 пробоин.

Кроме поручика Констенчика из находившихся в полете на «Муромце» был легко ранен артиллерийский офицер поручик Г.Н. Шнеур¹ (фотографический аппарат, который он держал в руках, был разбит). Помощник командира поручик Янкович² был контужен. Ранение поручика Шнеура не мешало ему совместно с вольноопределяющимся

¹ Поручик Г.Н. Шнеур участвовал в русско-японской войне, поступил в армию в 1914 г. из запаса, был в Гатчинской авиационной школе; в ноябре 1918 г. арестован петлюровцами в г. Виннице Подольской губернии и затем расстрелян в г. Проскурове.

² Погиб в 1919 г., будучи на службе в донской авиации (Вооруженные Силы Юга России).

И.И. Сикорский (справа) беседует с лейтенантом Д.К. Макшеевым, командиром ИМ-16 в Пскове. Летом 1916 г. Макшеев был убит в бою под Молодечно 8 октября 1916 г.



Касаткиным заняться перевязкой тут же, в аппарате, раненого командира Констенчика.

Во время обстрела и падения «Муромца» на 900 м, на верхней площадке воздушного корабля находился у пулемета старший унтер-офицер Марсель Пля, по происхождению полунегр-полуфранцуз. Он спасся от падения тем, что привязал себя поясом к аппарату; на верхней площадке при скольжении аппарата на крыло ему пришлось, по его словам, натерпеться страху, что, впрочем, не помешало ему, спустившись в кабину «Муромца», не без юмора заявить, что «так падать он больше не желает...», а затем вылезти на крыло исправлять повреждение мотора и просидеть там около получаса.

За этот полет командир корабля военный летчик поручик А.М. Констенчик¹ был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, поручик Янковичус — Георгиевским оружием, старший унтер-офицер М. Пля — Георгиевским крестом 3-й степени, а старший унтер-офицер из вольноопределяющих-

¹ Приказ по 12-й армии от 5 октября 1916 г. за № 770.

ся Касаткин — представлен к производству в офицеры.

Работа рижского боевого отряда «Муромцев», видимо, не нравилась неприятелю, поэтому аэродром их в местечке Зегевольд нередко навещали вражеские аэропланы, иногда по двенадцать аппаратов сразу, а один раз посетил их и «Цеппелин». Последний прилетел туда в ночь на 16 апреля, очевидно, в отместку за Даудзевас, завис над аэродромом, но, вероятно, из-за темноты не мог видеть ангаров «Муромцев», так как все огни были потушены, а противозаэропланная батарея морских 75-миллиметровых орудий, находившаяся по соседству с аэродромом, огня не открывала. Пробыв так некоторое время с выключенными моторами, «Цеппелин» двинулся по направлению к станции Легат; там от сброшенных им громадных бомб пострадал расположенный неподалеку от станции госпиталь.

Кроме подобных ответных визитов немцы, имевшие уже в то время много быстроходных истребителей, старались при всяком удобном случае



«Илья Муромец XVI», сбитый 25 сентября 1916 г. к востоку от Лиды во время налета на штаб немецкой резервной дивизии.

атаковать «Муромцев», пользуясь какой-либо оплошностью с нашей стороны и стараясь подойти к «Муромцу» сзади, т. е. с самой уязвимой его стороны, не имевшей достаточного обстрела из своих пулеметов в этом направлении. Этим атакам очень способствовала наша русская беспечность; по пословице «Гром не грянет — мужик не перекрестится...» во время одной из таких атак «Илья Муромца VI» неприятельским истребителем дело чуть не кончилось очень печально для нашего воздушного корабля.

10 сентября 1916 г. «Илья Муромец VI» возвращался из боевого полета и, пролетая над Рижским заливом, недалеко от устья реки Аа, считал уже себя дома, вне сферы атак неприятельских истребителей, а потому не принял никаких мер предосторожности. Неприятельский аэроплан приблизился незаметно сзади и открыл огонь из пулемета почти в упор, с расстояния 10 м. Первыми же разрывными пулями были ранены, по счастью, не тяжело, командир военный летчик штабс-капитан С.Н. Головин, артиллерийский офицер капитан В.А. Иванов и штабс-капитан Лойко, а также поврежден был пулемет Виккерса. Ружье-пулемет Мадсена «заело» при первых выстрелах, и подпоручику А.Ю. Лутцу пришлось отбивать атаку с помощью единственного неповрежденного пулемета, из которого он успел сделать всего десять выстрелов в упор по неприятельскому аэроплану. Был ли ранен кто-нибудь из неприятельских летчиков или у них не хватило решимости продолжать атаку, а возможно также, что неприятельский аэроплан попал в струю воздуха от винтов «Муромца», но только он резко наклонился и по-



«Илья Муромец» типа Е на Псковском аэродроме (лето 1916 г.).

шел, снижаясь, в направлении Туккума. Пережившему жуткие минуты экипажу воздушного корабля было уже не до того, чтобы следить за его дальнейшим полетом. Несмотря, однако, на все описанное и на то, что «Муромец» получил в этом воздушном бою 293 пробоины, он был благополучно доведен до ближайшего аэродрома под Ригой. По выражению одного из участников полета, после моря, которое они видели под собой, земля показалась им «очень милой»...

В боевом отряде на Западном фронте под Минском в течение лета и осени 1916 г. «Муромцы» успешно выполняли свою работу, несмотря на то, что все находившиеся там воздушные корабли имели моторы «Санбим», за исключением «Ильи Муромца Киевского», имевшего моторы «Аргус». Из находившихся в этом отряде воздушных кораблей начал выделяться своими смелыми полетами «Илья Муромец XVI» под командой военного летчика поручика Макшеева. Осенью 1916 г. на северном участке Западного фронта предполагалось произвести прорыв германского фронта. Желая отвлечь внимание противника от готовившегося наступления наших войск на этом участке, разве-

дывательное отделение штаба фронта решило использовать для этой цели нашу авиацию и произвести демонстрацию на участке в районе Сморгонь—Крево. С этой целью в местечко Мясота были переброшены четыре «Муромца» и двенадцать малых аппаратов.

Местом налета был намечен штаб немецкой резервной дивизии возле местечка Боруны.

Организация этого полета, намеченного на 12 сентября 1916 г., была поручена начальнику разведывательного отделения штаба фронта. По незнакомству ли с этим совершенно новым способом воздушной войны и ее тактикой — когда впервые тяжелая авиация должна была выступить совместно с легкой, — или по каким-либо иным причинам, но никакой организации этого группового полета не было. Все аппараты улетели самостоятельно, поодиночке. Наши истребители, отделившись, кружились над линией фронта, малые аппараты не могли проникнуть для бомбометания в тыл противника, а «Муромцы», способные в надлежащем строю (как то имело место на Рижском фронте, под Ангерном) развить сильный пулеметный огонь, действовали вразброд и поодиночке.

Правда, «Илья Муромцу Киевскому», на котором находился и начальник разведывательного отделения штаба фронта, удалось выполнить свою задачу: долетев до места расположения штаба немецкой дивизии и кружась в течение 15 мин над местечком, «Илья Муромец Киевский» удачными попаданиями бомб зажег это местечко и немецкий штаб и благополучно вернулся назад. «Илья Муромец XVI» также проник за линию неприятельского фронта. Он был атакован четырьмя неприятельскими истребителями.

тельскими истребителями. Завязался ожесточенный бой, во время которого разрывными зажигательными пулями неприятельских истребителей на «Илье Муромце XVI» был взорван бензиновый бак, и «Муромец», объятый пламенем, упал на занятой неприятелем территории, недалеко от Крево. На нем погибли: командир военный летчик поручик Макшеев, его помощник военный летчик поручик Рахмин, артиллерийский офицер поручик Гаибов и корнет Карпов. В перехваченной сводке немецкого радио говорилось по этому поводу: «Наконец нам удалось сбить большой русский четырехмоторный аэроплан, хотя это и стоило трех наших аппаратов»...

Из записки, сброшенной немецким аэропланом, согласно авиационной традиции, стало ясно, что наши погибшие офицеры были погребены немцами с отданием воинских почестей. На полученном впоследствии снимке, помещенном в немецкой газете, видно было, что над братской могилой наших офицеров поставлен восьмиконечный православный крест с надписью, что на этом месте лежат четыре русских летчика, погибшие славной смертью в воздушном бою, 25 сентября (нового стиля) 1916 г.

Около креста виднелись остатки колес аэроплана и радиаторов двигателя «Санбим» — все, что осталось от славно погибшего воздушного корабля «Илья Муромец XVI».

Государственная Дума посмертно наградила всех четырех погибших офицеров орденом Св. Георгия 4-й степени.

Итак, попытка группового полета из 16 аппаратов, где впервые тяжелая авиация действовала

*Генерал Брусилов
инспектирует эс-
кадру воздушных
кораблей перед
кампанией в Га-
лиции 1916 г.,
последнего боль-
шого русского
наступления в
Первой мировой
войне.*



совместно с легкой, не удалась по причине отсутствия надлежащей подготовки и организации. Стоила она нам одного «Ильи Муромца», одного «Морана», сбитых неприятельскими истребителями, и двух выведенных из строя малых аппаратов. Противник имел на этом участке лишь один отряд истребителей. После этой неудачной попытки намеченная демонстрация была отменена.

Из всех этих 16 аэропланов одному лишь «Илье Муромцу Киевскому» удалось выполнить задачу и сжечь штаб немецкой дивизии, поэтому неуспех задуманного полета не может быть приписан конструктивным недостаткам «Муромцев» или слабой постановке дела в эскадре воздушных кораблей, на что так любили ссылаться противники «тяжелой» авиации.

Неуспех этот главным образом зависел от того, что полет не был основательно продуман, разработан и подготовлен; он был импровизирован так же, как импровизировались в начале войны отряды аэропланов «Илья Муромец», что и дало, как мы видели, плачевные результаты.

В то время как «Ильи Муромцы» совершали боевые полеты в отрядах на всех фронтах: Северном,

Западном и Юго-Западном, на базе «Муромцев» в Пскове шла работа по подготовке воздушных кораблей и их командного состава к боевым полетам. Наряду с этим производились испытания новых типов «Муромцев», над усовершенствованием которых неутомимо работал И.И. Сикорский.

24 августа 1916 г. был произведен испытательный полет нового «Ильи Муромца» (тип Е)¹. Этот новый аэроплан при нагрузке 245 кг легко достигал высоты 3100 м. Каюта его была более вместительна, чем на прежних типах «Муромцев». Изменено было расположение бензиновых баков, усилено его вооружение. Передняя часть вся была из небьющегося, вернее, не дающего осколков стекла, что давало возможность пилоту хорошо видеть не только вперед, но и по сторонам, вверх и вниз.

Мощность его двигателей была доведена до 740 л.с. На этом аппарате были установлены двигатели «Рено». Сделать это пришлось потому, что производство русско-балтийских моторов еще не было в надлежащей мере налажено. Двигатели «Рено» дали на этом «Муромце» хорошие результаты, недостатком их была их громоздкость и тяжесть, что в связи с огромным количеством погло-

¹ Еще ранее был сконструирован И.И. Сикорским и построен на Русско-Балтийском заводе «Илья Муромец» тип Д (ДИМ), четырехмоторный («Рено»); двигатели располагались попарно (в тандеме) с тянущими и толкающими винтами. Этот аппарат, показавший на заводских предварительных испытаниях хорошие результаты, не удовлетворил И.И. Сикорского, который отказался от такой установки двигателей.

щаемого ими бензина не давало этому типу «Муромца» больших преимуществ в смысле полезного груза, при дальних полетах. На таком аппарате 24 апреля 1917 г. командир «Ильи Муромца V» штабс-капитан Алехнович совершил перелет из Винницы в Кишинев с нагрузкой 2948 кг при неблагоприятных условиях: сильный ветер до 23 м/с на высоте 1000 м.

Кроме типа Е, 10 сентября того же 1916 г. был испытан «Илья Муромец» типа Г — этот аппарат в общем сохранил все главнейшие черты предшествовавших типов (Б и В), но на нем были установлены два двигателя «Рено» по 220 л.с. (каждый посередине) и два двигателя Русско-Балтийского завода по 150 л.с. (по сторонам). Вызвано это было тем, что, как было сказано, ограниченное производство наших русских двигателей не давало возможности обойтись без помощи заграницы. Во всяком случае, этот тип «Ильи Муромца» дал много лучшие результаты, чем «Муромцы» с моторами «Санбим». При нагрузке в 1638 кг он набирал высоту 1000 м за 6 мин и поднимался на высоту 3500 м. Можно упомянуть, что во время пробного полета на этом аппарате прекратилась подача бензина и «Муромец», находившийся в 32 км от своего аэродрома, благополучно спланировал на него. Этот планирующий спуск был выполнен военным летчиком капитаном Р.Л. Нижевским.

Кроме больших четырехмоторных аппаратов И.И. Сикорский сконструировал небольшой двухмоторный аэроплан с двойным фюзеляжем — С-19, так называемую двухвостку. При испытаниях этот аппарат был поврежден и больше новых аппаратов такого типа не строили. Двигатели

«Санбим» располагались, как на «Илье Муромце» типа Д, т. е. с тянущими и толкающими винтами. Обучение командного состава «Муромцев» шло своим чередом. К лету 1916 г. большинство назначенных на «Муромцы» командиров самостоятельно улетело из Пскова в боевые отряды. В общем обучение полетам на «Муромцах» происходило без осложнений. Единственная катастрофа, произошедшая с «Муромцем» и сопровождавшаяся жертвами произошла 16 мая 1916 г., когда разбился насмерть штабс-капитан Иньков, назначенный командиром воздушного корабля «Илья Муромец XIV». Причиной этой катастрофы был, по-видимому, поворот без крена (то, что военные летчики называли «штаб-офицерским» поворотом). Кроме штабс-капитана Инькова тяжело пострадали: штабс-капитан Валевачев, механик Ковальчук и военный летчик поручик Полетаев. Двое первых умерли несколько дней спустя от осложнений. Пятый, находившийся на корабле вольноопределяющийся Насонов, отделался лишь вывихом руки.

Осенью 1916 г. воздушные корабли, находившиеся в боевом отряде под Ригой, были отозваны. Эскадра воздушных кораблей перешла на Юго-Западный фронт, где в г. Виннице Подольской губернии на принадлежавшем ранее германским подданным заводе «Рабетге и Гизеке» нашлись хорошее помещение для расширивших свою деятельность мастерских эскадры и хороший аэродром. Переход эскадры воздушных кораблей из Пскова и отзывание всех «Муромцев» с Северного фронта, помимо предполагавшегося весной 1917 г. наступления наших войск на Румынском

фронте, были вызваны, по-видимому, еще и тем недоброжелательным отношением к «Муромцам» и эскадре воздушных кораблей, которое наблюдалось со стороны штаба Северного фронта.

В то время, т. е. к началу 1917 г., наши армии уже имели в достаточном количестве артиллерию, снаряды и ждали весны, чтобы мощным ударом прорвать фронт противника. В конечном успехе были уверены все. Говорят, что оркестр Гвардейского экипажа уже разучивал марш, специально написанный «на вступление в Константинополь». Известно было, что австрийцы ждут лишь нашего наступления, чтобы сдаться.

«Ильи Муромцы», выделившие боевой отряд на Румынский фронт, в г. Белград, должны были таким образом явиться первыми вестниками освобождения занятых австро-германскими войсками Румынии и Сербии.

События в Петрограде в конце февраля и начале марта 1917 г. перевернули, однако, все. Вместо грома побед нас ожидал неслыханный позор, а вместо желанного мира — самая отвратительная из войн — гражданская.

Глава VIII

1917 год. Революция. — Шаги Временного правительства в отношении эскадры воздушных кораблей. — Деятельность боевых отрядов эскадры воздушных кораблей на Галицинском и Румынском фронтах. — Гибель «Ильи Муромца I». — Бои в Виннице. — Приход украинских войск. 1918 год. Приход немцев. — «Муромцы» боевого отряда на Западном фронте. — Перелет «Ильи Муромца Киевского» в Москву и его гибель.

В предшествовавшем изложении были указаны причины, которые задерживали нормальное развитие «Муромцев», что прежде всего сказалось в сравнительно небольшом числе боевых воздушных кораблей.

Однако к началу 1917 г. имевшиеся налицо боевые воздушные корабли, сведенные вместе, представляли уже внушительную силу. Работы на базе «Муромцев» в Виннице шли полным ходом, мастерские, оборудованные станками, могли производить более сложные работы.

Несмотря на то что база «Муромцев» являлась тыловой частью, да еще вдобавок состояла из мастеровых-рабочих, эскадра воздушных кораблей представляла вполне дисциплинированную воинскую часть, что, между прочим, было отмечено главнокомандующим Юго-Западного фронта, посетившим Винницу и, вероятно, ожидавшим увидеть распущенную тыловую часть, подобную боль-

шинству запасных частей, выславших пополнения на фронт.

Этим порядком и дисциплинированностью нижних чинов эскадры нужно объяснить то обстоятельство, что в начале революции в эскадре не было никакого нарушения порядка, эксцессов, хотя, конечно, как и все воинские части, она вскоре стала быстро разваливаться.

5 марта, в день объявления манифеста об отречении государя императора Николая II, в эскадре случился пожар в одном из складов; причиной пожара был, по-видимому, умышленный поджог. Сгорело много ценного имущества, но к чести нижних чинов эскадры нужно сказать, что не только не было обычного в таких случаях растаскивания казенного имущества, попытки к которому прекращались самими же нижними чинами, но, наоборот, солдат, принимавших участие в тушении пожара, нужно было удерживать от того, чтобы они не лезли в огонь. Было несколько ушибленных и несколько случаев довольно серьезного отравления угарным газом.

Часовой, стоявший около цистерны с бензином, не оставил своего поста, несмотря на сыпавшиеся рядом искры и головни, которые могли поджечь бензин и взорвать цистерну; видя опасность пожара, он выстрелами вызвал разводящего и караул, и цистерна была поставлена в более безопасное место. По мере «углубления» революции развал эскадры шел тем обычным путем, который хорошо памятен всем, кто имел то или иное соприкосновение с войсками, с той лишь разницей, что в эскадре до ее полного развала не было ни одного убийства и даже насилия по отноше-

нию к офицерам, несмотря на то что солдаты с первых же дней явно делались «сознательными» большевиками. Для характеристики того, что происходило в Виннице в начале революции, достаточно привести несколько фактов, имевших там место.

31 марта 1917 г. довольно многочисленный гарнизон Винницы получил приказание выстроиться с оружием на плацу казарм стоявшего в Виннице в мирное время 73-го пехотного Крымского полка, занятых в то время частью госпиталем, частью 15-м запасным полком. Оказалось, что с войсками желал говорить бывший член второй Государственной Думы Семенов. Передав «гражданам-воинам» приветствие от совета солдатских и рабочих депутатов, этот бывший член Государственной Думы произнес обычную по тому времени митинговую речь, о которой можно было бы и не вспоминать, если бы в ней оратор не упомянул о Наполеоне, приходившем в Россию, якобы для того, чтобы дать ей «землю и волю». Какое отношение имел император Наполеон к «завоеваниям пролетариата», было неясно не только слушателям, но, вероятно, и самому оратору, но это не помешало качать его под звуки «Марсельезы», причем начальник гарнизона и некоторые офицеры и чиновники, почтительно поддерживали за сапог этого посланника советов, вероятно желая тем лучше выразить свою солидарность с этими последними.

22 апреля 1917 г. в Виннице хоронили с воинскими почестями (за неимением других) жертв царского режима, трупы четырех казненных еще в 1916 г. по приговору военно-полевого суда: двух

австрийских шпионов, одного мародера и одного чиновника, изнасиловавшего семилетнюю девочку. Трупы эти были, очевидно, плохо закопаны на краю обрыва, весной их случайно обнаружили, и находка эта породила самые фантастические, нелепые слухи.

Произведенным расследованием установлено, что это были трупы казненных за вышеприведенные преступления, что не помешало устроить всем им торжественные похороны с участием частей гарнизона.

Из многочисленных манифестаций и шествий по городу того времени заслуживает упоминания происходившее 30 марта 1917 г. шествие евреев-дезертиров. Манифестанты эти кроме красного плаката несли бело-голубой с надписями на русском и еврейском языках: «Слушай Израиль, благослови своих сынов на подвиг ратный».

У одних зрителей это шествие и плакаты вызвали улыбку, а пессимистам дали повод заключить, что война окончена.

Одним из первых шагов Временного правительства в отношении эскадры воздушных кораблей явилось смещение генерала Шидловского с должности начальника эскадры.

Начальник Штаба Верховного Главнокомандующего, генерал М.В. Алексеев, сообщивший об этом М.В. Шидловскому, писал, что военный министр Гучков находит деятельность генерала Шидловского вредной и требует его отставки. Генерал Алексеев в этом же письме выражал глубокое сожаление об уходе Шидловского, деятельность которого в должности начальника и организатора эскадры воздушных кораблей он, как начальник Штаба

Верховного Главнокомандующего, хорошо знает и очень ценит.

Собрав 5 апреля командиров и старших офицеров эскадры воздушных кораблей в Виннице, генерал Шидловский сообщил им о требовании Гучкова и своем уходе и просил продолжать начатое им дело, на которое он положил все свои силы и энергию. Генерал Шидловский не мог при этом побороть своего волнения и скрыть выступившие у него на глазах слезы, что у него как человека с сильным характером указывало на глубокое нравственное потрясение.

Вместе с генералом Шидловским покинул эскадру и Сикорский, уже более в нее не возвращавшийся.

После декларации прав солдата, приказа № 1 и других революционных шагов нового правительства говорить о какой-либо созидательной работе в эскадре воздушных кораблей, конечно, не приходится. Первое время работа еще шла по инерции, несмотря на то что с фронта уже хлынули толпы «сражателей» — оставивших свои части. В отрядах эскадры продолжались даже полеты, хотя «сознательные» солдаты явно были против этого, полагая, что полеты в тыл неприятеля могут задержать заключение мира «без аннексий и контрибуций». Бывали случаи мелкой порчи аппаратов, не говоря уже об угрозах офицерам, которые главным образом и участвовали в этих полетах.

При подобных условиях полеты эти больше походили на попытки к самоубийству, чем на военные действия против неприятеля. Тем не менее боевые полеты совершались как в отрядах, распо-

ложенных в Галиции (неподалеку от Тернополя и в районе Черткова), так и на Румынском фронте. 25 апреля 1917 г. «Илья Муромец XV» под командой военного летчика капитана Г.В. Клембовского не только выдержал бой с тремя германскими истребителями, но вышел из него победителем, так как в этом воздушном бою «Муромцем» было сбито два неприятельских истребителя, рискнувших подойти слишком близко к нашему воздушному кораблю. На «Муромце XV» был легко ранен в голову моторист старший унтер-офицер Голубец, аппарат получил небольшие повреждения: пробиты лопасти винтов, разбит картер одного из моторов.

Воздушный корабль «Илья Муромец XV» вылетел рано утром 25 апреля 1917 г. с аэродрома у местечка Ягельницы (близ Черткова). Состав экипажа: командир — военный летчик капитан Г.В. Клембовский, его помощник — военный летчик поручик Демичев-Иванов, артиллерийский офицер — капитан П.В. Ивановский, военный летчик штабс-капитан В.С. Федоров и моторист старший унтер-офицер С. Голубец.

Запас горючего: бензина — 590 кг, масла — 131 кг. Вооружение: шесть 16-килограммовых бомб, четыре пулемета (Виккерса, Люиса и два ружья-пулемета Мадсена с большим количеством патронов). Путь следования: Ягельницы—Монастержиско—Липица—Дольна—фольварк Хуциско, в котором был расположен штаб 22-й турецкой дивизии. В полете из пулеметов были обстреляны обозы. Из сброшенных в фольварк Хуциско бомб четыре попали в здания фольварка и вызвали там пожар. На обратном пути, километрах в 10 от

позиций, в районе деревни Мечищув, «Илья Муромец XV» был атакован тремя неприятельскими истребителями типа «Фоккер», подошедшими к нему сзади. Ответным огнем с «Муромца» первый из неприятельских истребителей был вскоре сбит и упал в лесу около неприятельских окопов, что было ясно видно с «Муромца». Второй «Фоккер» был сбит уже над нашей территорией, но ввиду повреждений, полученных на «Муромце», и ранения моториста Голубца экипаж не мог следить за его падением. Сведения о том, что «Муромец» сбил неприятельские истребители, были доставлены в штаб армии через штаб 41-го армейского корпуса из занимавших позиции в этом районе частей войск, которые видели этот воздушный бой, происходивший на высоте от 2400 до 1800 м.

За этот бой помощник командира воздушного корабля «Илья Муромец XV» поручик Демичев-Иванов награжден был орденом Св. Георгия 4-й степени, капитан П.В. Ивановский и штабс-капитан военный летчик В.С. Федоров награждены Георгиевским оружием, старший унтер-офицер С. Голубец — Георгиевским крестом. Что касается командира воздушного корабля, военного летчика капитана Г.В. Клембовского, то начальник эскадры воздушных кораблей представил его к награждению орденом Св. Георгия 4-й степени, направив бумаги в штаб Юго-Западного фронта в порядке статьи 26 статута. Но в то время происходила смена главнокомандующих (на место генерала Брусилова был назначен генерал Гутор), и представление направлено было в Петроградскую Георгиевскую Думу. Последующие события в Пет-

рограде помешали награждению капитана Клембовского этим орденом.

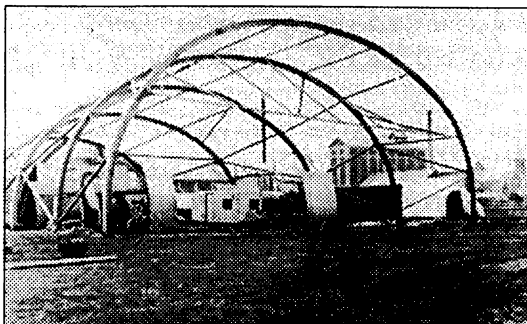
Капитан Клембовский после этого воздушного боя получил от главнокомандующего Юго-Западного фронта телеграмму следующего содержания:

Главкоюз приказал передать сердечную благодарность всему составу экипажа «Ильи Муромца XV» за лихие действия в воздушном бою 25 апреля в районе деревни Мечищув. Сухомлин.

Из боевых полетов на Румынском фронте заслуживают внимания полеты «Ильи Муромца IX» под командой военного летчика капитана Р.Л. Нижевского, относящиеся к тому же времени, т. е. к весне 1917 г. Этот «Муромец» типа Е показал свои хорошие качества. Во время одного из полетов, при переходе линии фронта, загорелся карбюратор одного из средних моторов («Рено»). Пожар, распространившийся уже на нижнюю несущую поверхность «Муромца», был потушен под сильным артиллерийским обстрелом вылезшими на крыло старшим унтер-офицером Ивановым и вольноопределяющимся Капоном. После этого «Муромец IX» продолжал полет на трех моторах и, сбросив бомбы, благополучно вернулся на свой аэродром. В другом полете этот же воздушный корабль, возвращавшийся из своего налета на станцию Троян, разрушенную его бомбами, был атакован двумя неприятельскими истребителями уже на нашей территории. Экипаж корабля, считавший себя дома, не принял необходимых мер

предосторожности, и атака неприятельских истребителей была замечена лишь после того, как подошедший незамеченным сзади неприятельский аэроплан открыл пулеметный огонь по «Муромцу», причем ранены были: в ногу — прапорщик Талако и смертельно в живот — старший унтер-офицер Янкевич. Несмотря на это, атака была отбита, причем был сбит один из неприятельских истребителей. У «Ильи Муромца IX» были пробиты радиаторы двух средних моторов; оставшиеся до аэродрома 55 км «Муромец» летел на двух уцелевших моторах.

В боевом отряде под Тернополем «углубление революции» не замедлило сказаться трагическими последствиями. 28 апреля 1917 г. погиб со всем экипажем неподалеку от местечка Микулинци воздушный корабль «Илья Муромец I». В воздухе сломалась и выпала подкосная стойка аппарата. По-видимому, это было следствием умышленной порчи стойки или тросов, ее поддерживавших. Такое повреждение легко могло быть незамечено, тем более что механик этого воздушного корабля М.Ф. Шидловский, всегда лично и подробно осматривавший аппарат, под влиянием постоянных оскорблений и угроз со стороны нижних чинов сказался больным и помещен был в госпиталь, офицеры же корабля могли просмотреть такую мелочь, как ослабленная или даже снятая контргайка растяжки, поддерживавшей стойку. При падении разбились насмерть: командир корабля (он же командир боевого отряда) военно-морской летчик старший лейтенант Г.И. Лавров — спутник и помощник Сикорского в перелете 1914 г. из Петрограда в Киев и обрат-



Разрушенный ангар эскадры воздушных кораблей на авиабазе в Виннице в 1918 г. Фотография была сделана австрийцами, занявшими Винницу.

но, помощник командира военный летчик поручик В.К. Витковский, лейтенант Шокальский, подъесаул Отрешко, прапорщик Балашов и моторист, старший унтер-офицер Софронов.

Вскоре после позорнейшего отступления наших революционных войск от Тернополя, ознаменовавшегося небывалыми грабежами и насилием над мирным населением — результатами «революционной дисциплины», — когда неприятель, не встречая никакого отпора, стал быстро приближаться к нашей границе, решено было перевести базу эскадры воздушных кораблей из Винницы в глубь России, но расстроенный транспорт и общий развал не дали возможности это сделать.

В августе 1917 г. над Винницей появился неприятельский аэроплан, который, чувствуя себя в полной безопасности, выпустил несколько очередей из пулемета по мирному городу и сбросил на месторасположение эскадры несколько бомб, не причинивших последней никакого вреда. Оскол-

ками бомб, разорвавшихся неподалеку от эскадры, была ранена крестьянская девушка и убита свинья.

Неопасный для внешнего врага, довольно многочисленный гарнизон Винницы того времени, развращенный пропагандой и полным ничегонеделанием, представлял собой несомненную и серьезную опасность для мирного населения. 10 октября 1917 г. вооруженные толпы солдат попытались овладеть казенным винным складом. Спирт выпустили в реку Буг, причем можно было видеть обычную в таких случаях картину паломничества солдат и населения с чайниками на реку, чтобы воспользоваться бесплатной, драгоценной, хотя и смешанной с грязью и нечистотами, влагой.

Толпы солдат, атаковавших склад, разбежались при первом же пушечном выстреле с бронированного автомобиля, никого, впрочем, не задевшем. Перепуганные власти и городское управление Винницы решили вывести из города расквартированный там 15-й запасный полк, по количеству людей чуть ли не превосходивший дивизию мирного времени. Полк, однако, не пожелал оставить Винницу, и когда туда прибыл карательный отряд, состоявший из батальона юнкеров 2-й Житомирской школы прапорщиков, казачьей батареи и взвода бронированных автомобилей, то весь гарнизон взялся за оружие. К восставшему 15-му запасному полку присоединились: стоявший в Виннице пулеметный полк, все нижние чины эскадры воздушных кораблей, противозенитная батарея и взвод броневых автомобилей, еще недавно отбивший нападение 15-го запасного полка на винный склад. Положение было довольно серьез-



*Снимок заброшенной авиабазы эскадры
воздушных кораблей в Виннице (1917 г.).*

ное, так как помимо громадной подавляющей численности гарнизона Винницы по сравнению с карательным отрядом на складах эскадры имелось свыше 250 пулеметов с большим запасом патронов. Офицеры эскадры от какого бы то ни было участия в этих «военных действиях» отказались, на что нижние чины, вполне уверенные в своей победе над «контрреволюционными» войсками Временного правительства, заявили, что они обойдутся и без них. Дело происходило 27 и 28 октября 1917 г., т. е. как раз в те дни, когда в Петрограде «обыватель мирно спал и не знал, что одно правительство сменяло другое»...

После предложения восставшему гарнизону Винницы выдать оружие и последовавшего отказа 27 октября, в 3 ч дня казачья батарея открыла сильный огонь по эскадре воздушных кораблей, продолжавшийся с небольшими перерывами до 10 ч вечера. Цепи, шедшие на батарею, после первых же очередей возвратились в казармы, где и засели. Хотя среди восставшего гарнизона и были офицеры, но не нашлось, очевидно, толкового ру-

ководителя, который прежде всего захватил бы батарею, стоявшую почти без прикрытия, что не представляло, по условиям местности, большого труда. Начальник карательного отряда и состоявший при нем комиссар тоже не проявляли особой энергии и инициативы, засев на железнодорожной станции, где захватить весь этот штаб «мятежникам» не представляло большого труда, тем более что в их распоряжении имелись бронированные автомобили.

Спас положение командир «правительственного» броневого взвода капитан Халил-Беков¹.

Пушечным выстрелом с бронированного автомобиля в двери здания Народного дома, где заседал совет солдатских и рабочих депутатов, он разогнал штаб восставших, а затем на легком бронированном автомобиле лично атаковал большевиков, которые находились на пушечном броневике «Гарфорд», взорвав удачными попаданиями бензиновый бак последнего. Уничтожив главное оружие противника, капитан Халил-Беков не выпускал уже инициативы из своих рук.

Поздно вечером сдалась эскадра воздушных кораблей, а к вечеру следующего дня сложил оружие и остальной почти 20-тысячный гарнизон Винницы, сдавшийся на милость победителя. В петроградских газетах эти бои в Виннице раздуты были до размеров кровопролитнейшего сражения. Описывалось, как «Муромцы» летали над полем битвы и бросали бомбы. В то время в Вин-

¹ Убит в 1919 г. в Екатеринодарском войсковом собрании при столкновении с казачьими офицерами, в бытность его командиром Конного татарского полка.

Командир «Ильи Муромца Киевского» капитан И.С. Башко. На фото Башко изображен с орденом Св. Георгия, который он получил за храбрость, проявленную при уничтожении австрийского поезда в Восточной Галиции в июне 1915 г.



нице не было уже ни одного годного к полетам «Муромца», да и вряд ли бы нашлись охотники для такого полета. Надо думать, что пылкое воображение корреспондента приняло за «Муромца» действительно летавший в этот день «Буазен», конечно, никаких бомб не бросавший. Со стороны карательного отряда было убито пулеметным огнем из эскадры два и ранено три юнкера. Из восставших убиты двое при взрыве броневика и несколько человек ранены. На заводе, где располагалась эскадра, повреждены снарядами некоторые здания, в городе пострадала от снарядов мужская гимназия и немного — православный собор. Несмотря на такую победу, отряд войск, верных Временному правительству, забрав выданное оружие, должен был поспешно уйти в Бердичев, где расплылся, так как после захвата в Петрограде власти большевиками и от-

сутствия какой-либо организованной борьбы с ними и в провинции власть перешла к ним без особого сопротивления.

Вскоре большевиков в Виннице сменили украинцы. При помощи пришедшего в Винницу 7-го гайдамацкого гетмана Дорошенко полка украинские комиссары демобилизовали «русских» солдат и отправили их по домам.

Гайдамаки обращались с оставшимся, еще не разграбленным имуществом эскадры воздушных кораблей еще бесцеремоннее, чем их предшественники. Выдержанное сухое ценное дерево для аэропланов растаскивалось ими на топку печей, хотя каменного угля и дров имелось достаточно. Офицеры гайдамаков не препятствовали им делать это, и «дядьки» на вопрос, зачем они жгут этот ценный строительный материал, добродушно отвечали: «Та вин ліпше горить»...

Оставшиеся в эскадре офицеры попытались спасти уцелевшее имущество и отвезти его в Бердянск, куда украинский штаб авиации разрешил перейти эскадре. Украинский комиссар под разными предложениями тормозил эту перевозку, не давая вагонов, паровозов. Так продолжалось до 17 января 1918 г., когда после ожесточенного, хотя и не кровопролитного боя с шедшим с фронта под командой мадам Бош 2-го гвардейского корпуса гайдамаки быстро очистили Винницу. От обстрела артиллерией снова пострадала эскадра воздушных кораблей, которую в течение всей ночи обстреливал, надо отдать справедливость, довольно метким огнем гвардейский стрелковый артиллерийский дивизион. Один снаряд пробил пустой вагон, находившийся рядом с вагоном,

гуженым динамитными бомбами. Эти вагоны находились в составе эшелона, нагруженного имуществом эскадры и напрасно ждавшего своей отправки. Снаряд разорвался в бывшем караульном помещении эскадры, по соседству с вагонами.

Части этого большевистского корпуса имели еще остатки гвардейской выправки. По петлицам можно было узнать бывших гвардейских стрелков, литовцев; в строю шли они довольно молодежато и даже сохранили старые знамена, где вензель государя был зашит красной материей. Войдя в Винницу, эти войска взяли контрибуцию и приступили к широкой реквизиции: лошади, например, реквизировались «по подозрению на помещичьи»...

15 февраля 1918 г. эти бывшие гвардейские части при приближении немцев оставили Винницу и с боем отошли за Днепр.

В Винницу в это время прибыл со стороны Жмеринки бронированный поезд с матросами и красногвардейцами, который в течение вечера и всей ночи обстреливал совершенно мирный город и 17 февраля Винница без всякого боя занята была тридцатью солдатами 133-го пехотного саксонского ландверного полка под командой унтер-офицера.

Кроме погруженного в вагоны имущества эскадры воздушных кораблей, среди которого было еще много ценного, в Виннице оставалось лишь «кладбище» «Муромцев».

При приходе немцев некоторые оставшиеся на аэродроме, хотя и в достаточно плачевном виде, «Муромцы» были подожжены и сгорели. К уце-

левшим немцы приставили караул и не допускали на аэродром никого. На аэродроме «Муромцев» вскоре появились немецкие аэропланы с черными крестами. Нелегко было на душе у русских летчиков, видевших ранее эти аппараты в воздушных с ними боях.

Вскоре эскадра воздушных кораблей была «украинизирована»: офицеры, не желавшие, как говорили в Виннице, «присягнуть на универсал» были немедленно удалены.

Она была переименована в «эскадру повітрових кораблів» и просуществовала (вернее одно ее название) до осени 1918 г., когда с уходом немцев окончила существование и «Вільна Украина».

В единственном оставшемся отряде эскадры воздушных кораблей на Западном фронте, около Минска, где не было украинизации, дело обстояло немногим лучше.

Солдаты этого отряда не отпускали офицеров, переведенных на солдатское жалованье и паек и держали их под постоянным надзором комитета, опасаясь, как бы эти офицеры не улетели бы на Дон к генералам Корнилову и Каледину.

Такое положение продолжалось до февраля 1918 г., когда немцы, которые начали свое не встречавшее ни малейшего отпора наступление, появились примерно в 43 километрах от места расположения отряда «Муромцев». 21 февраля комитет обратился к командиру отряда полковнику Башко с просьбой вывести их из создавшегося скверного положения, грозившего интернированием в лагере для военнопленных. Несмотря на развал, царивший в отряде, «Муромцы» и имуще-

ство отряда были в относительной исправности, что по тем временам, когда покидавшие фронт солдаты распродавали за бесценок казенное имущество, было редкостью.

В то время пулемет можно было купить за 25 рублей, а батарею с орудиями, зарядными ящиками, лошадьми рублей за 800. Непроданное имущество бросали, и не только немцы, но и поляки и румыны сделали на этом казенном русском имуществе хорошие дела.

К чести нижних чинов отряда «Муромцев» нужно сказать, что они при приближении немцев сжигали имущество, но не бросали его и не продавали — покупатели, конечно, нашлись бы.

Отдав распоряжение об уничтожении имущества, которое невозможно было вывезти, объяснив нижним чинам отряда, куда и как им следует направиться, чтобы не попасть в плен к немцам, полковник Башко отдал распоряжение приготовить к полету «Муромцев», в том числе и «Илью Муромца Киевского». Придя на аэродром, полковник Башко, к своему удивлению, увидел выстроенных, как при старом режиме, нижних чинов отряда и на поданную команду «смирно» поздоровался с ними по-старому, на что получил дружный и отчетливый ответ: «Здравия желаем Ваше Высокоблагородие...»

Винница, где находились база и штаб эскадры воздушных кораблей, была уже занята немцами, поэтому полковник Башко решил перелететь в Бобруйск, занятый в то время войсками 1-го польского корпуса генерала Довбор-Мусницкого. Когда «Илья Муромец Киевский» пролетал над Минском, в город входила немецкая кавалерия и лете-

ли два немецких аэроплана. Немцы не тронули «Илью Муромца Киевского», и он благополучно сел в Бобруйске.

Другой «Муромец», под управлением вольноопределяющегося Насонова, сел в Борисове и при приближении немцев был сожжен.

В мае 1918 г. немцы решили покончить с польским корпусом и обезоружить его. 22 мая в 2 ч утра «Илья Муромец Киевский» поднялся с аэродрома, находившегося в четырех верстах от занятой немцами станции, и взял направление на Москву. Лететь пришлось в условиях сильной облачности. Впрочем, «Илья Муромец Киевский», хотя и очень потрепанный, брал высоту хорошо; на нем в то время были моторы «Бид-Мор» (мощность 680 л.с.), на которых ранее он достигал высоты 4900 м. Лететь пришлось по компасу, причем полковник Башко, утомленный постоянным ожиданием прихода и захвата немцами аэродрома и «Муромца» и не спавший несколько ночей, от усталости засыпал за штурвалом.

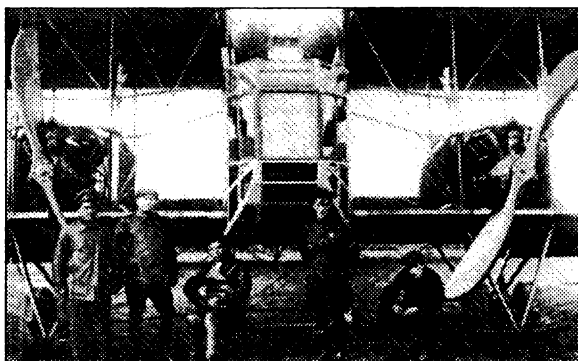
После пяти с половиной часов полета над облаками, уже приближаясь к Москве, начали спускаться, пробиваясь с 3200 м высоты через густые облака. На высоте 1000 м пошел сильный дождь; на высоте 500 м, когда еще не было видно земли, внезапно отказали два левых двигателя. Полковник Башко выключил правые двигатели и вынужден был планировать, не видя земли и не зная, куда садиться. На высоте 250 м, в тумане, увидели деревню, сзади направо за речкой — лужайку для спуска. Делая поворот с креном направо, «Илья Муромец Киевский» зацепился крылом за столетнюю ель и упал.

Очнулся полковник Башко от того, что сопровождавшая его в полетах собака бульдог лизала ему лицо. По счастью, и на этот раз он и его спутники отделались лишь ушибами.

Как оказалось, истинная высота места была не 250 м, показанных альтиметром (т. е. высота над уровнем моря), а на 125 м меньше. Сделать поворот на 180° при планировании на «Муромце» на такой высоте было невозможно, и «Илья Муромец Киевский» лег костью в церковной ограде, в селе Юхновского уезда, в 117 км от Москвы.

Через некоторое время полковник Башко и его спутники, выкарабкавшиеся из-под обломков аппарата, были ограблены, арестованы и под конвоем доставлены сначала в Юхнов, а затем в Москву в ЧК. Освобожденный оттуда, полковник Башко приехал в Петроград и был назначен начальником эскадры воздушных кораблей. В то время некоторые из бывших офицеров эскадры, остававшиеся в Петрограде на Русско-Балтийском заводе, главным образом бывшие командиры «Муромцев» А.В. Панкратьев и Г.В. Алехнович, пытались создать «красную» эскадру воздушных кораблей. Впоследствии она была переименована в дивизион «Муромцев».

Активного участия в Гражданской войне полковник Башко не принимал; находясь под неусыпным надзором, он старался поисками аэродромов для стоянок «Муромцев» выиграть время, но в конце концов при стремительном набеге генерала Мамонтова, когда «Муромцы» находились в Тамбовской губернии на станции Ертиль, был срочно смещен. Уехать полковнику Башко из Советской России удалось в 1921 г.: он поступил в



Летчики красного воздушного флота позировали на фоне «Ильи Муромца», мобилизованного для защиты большевистского режима во время Гражданской войны.

латвийскую армию и был командиром авиационного полка.

Итак, «Илья Муромец Киевский», первым начавший полеты, последним их и закончил. Что касается оставшихся в Советской России «Муромцев», то сведений о них не имеется¹.

Надо полагать, что после гибели А.В. Панкратьева и Г.В. Алехновича, старых летчиков, служивших в эскадре воздушных кораблей, о «Муромцах» забыли.

Как известно, в СССР обращено очень большое внимание на авиацию, но при том господствующем значении, какое заняли в Советской России немецкие фирмы с «Юнкерсом» во главе и подозрительности на контрреволюцию ко всему тому,

¹ По слухам, один из «Красных Муромцев» принимал участие в военных действиях против армии генерала Врангеля в Крыму в 1920 г.

что носило национальный русский характер, едва ли найдется кто-нибудь, кто омолодил бы старика «Илью Муромца».

Впрочем, судя по отрывочным, доходящим из Советской России сведениям, в советской специальной печати время от времени появляются статьи, в которых вспоминают о «Муромцах».

Надо думать, что статьи эти принадлежат перу бывших офицеров эскадры воздушных кораблей, еще не забывших о том, как боролись с сильным технически врагом «Ильи Муромцы» — наше русское национальное оружие.

Нет сомнения, что Советская Россия, или СССР (так как даже слово Россия там изгнано), охотно приняла бы к себе И.И. Сикорского.

Последний, однако, любя родину и не желая работать на Третий интернационал, предпочел эмигрировать в Америку, где ему после тяжелого и упорного труда удалось сплотить вокруг себя горсть русских людей, организовать русское предприятие «Sikorsky Aero-Engineering Corporation» и заставить практичных и чуждых всякой сентиментальности янки отнестись с уважением не только к Сикорскому, но и к небольшому русскому предприятию. Американские журналы¹ еще в 1925 г. писали, что этому предприятию предстоит большое будущее и что оно принесет пользу не только его участникам, но и стране, т. е. Соединенным Штатам Америки, где оно сорганизовалось.

Впоследствии «Sikorsky Aero-Engineering Corporation», преобразованное в «Manufacturing Corpo-

¹ Allow us to present Sikorsky. Aero-Digest. September, 1925.

ration», получило крупные заказы, что дало возможность Сикорскому продолжать свою творческую деятельность¹. В Америке И.И. Сикорский сконструировал и построил ряд самолетов, о которых американские журналы дали блестящие отзывы. Получив возможность продолжать начатое им в России дело, Сикорский задался целью построить такой аэроплан, на котором можно было бы безопасно перелететь через Атлантический океан. Таким образом, мысль зародившаяся у И.И. Сикорского в России, продолжала свое развитие и в Америке, а новые американские типы больших аэропланов Сикорского явились прямыми потомками «Русского Витязя» и «Ильи Муромца». Родившись в Америке, эти самолеты все же остались русскими воздушными богатырями, но для их нормального развития нужно было, чтобы И.И. Сикорский покинул свою родину, где, как мы видели, его детище лишь с трудом выходило из затянувшегося детства. Чем же объяснить это

¹ В 1927 г. «Sikorsky Manufacturing Corporation» имела под своими мастерскими и пр. площадь в 4066,3 м² (Лонг Айленд Колледж Пойнт), а в 1928 г. приступила к постройке большого завода на собственной земле площадью 1152 м² с выходом и на воду. Прежнее число рабочих (200), из коих больше половины была русских, предполагено было увеличить до 500 человек. Завод находится в Бриджпорте, в штате Коннектикут. В 1929 г. «Sikorsky Manufacturing Corporation» соединилась с самой могущественной авиационной группой в мире «United Aircraft Corporation», в состав которой входят несколько авиационных предприятий и заводов авиационных моторов. Такое слияние, конечно, не препятствует свободному творчеству «Sikorsky Aviation Corporation».

печальное явление? В предшествовавшем изложении не раз указывалось на то, что большое русское дело, затеянное Сикорским, было встречено после некоторого подъема недоверчиво, как отдельными лицами, так и группами, например, военных летчиков. Нет сомнения, что недоверие к самолетам типа «Илья Муромец» и в особенности к эскадре воздушных кораблей не могло не отразиться на их развитии, особенно если принять во внимание, что это происходило в разгар военных действий, когда всякое промедление в проведении в жизнь тех или иных начинаний было «смерти подобно». Однако несправедливо сваливать всю вину на этих критиков и недоброжелателей воздушных кораблей типа «Илья Муромец». Никакое новое дело не может обойтись без них, а критика в известной мере способствует интенсивности творческой работы. Но успех этой работы возможен лишь в том случае, когда наряду с критикой изобретатель встречает поддержку в широких слоях общества, верящих в талант изобретателя. В таком случае творчество попадает на благоприятную почву, крепнет и быстро развивается.

Уже упоминалось о том, как встретили изобретение графа Цеппелина в Германии: вначале в высших правительственных кругах, до кайзера включительно, к графу Цеппелину отнеслись недоверчиво, считая его фантазером и сумасбродом, но в широких массах патриотически настроенных германцев граф Цеппелин и его управляемый аэростат встречены были с воодушевлением. Это и дало ему возможность после катастрофы первого дирижабля построить новую модель и широко развить дело.

У нас было наоборот: к идее Сикорского отнеслись сочувственно и пошли ей навстречу сравнительно немногие. Сам глава государства, самодержавный монарх неоднократно выражал свое благожелательное отношение к воздушным богатырям Сикорского, но широкие массы так называемого интеллигентного общества отнеслись к ним довольно безразлично, проявив, в лучшем случае, равнодушное любопытство.

Ничем существенным сочувствие мысли Сикорского подкреплено не было. Причины общественного равнодушия к нашим выдающимся людям нужно искать в отсутствии у нас здорового национального воспитания, приучавшего с детства любить родину, относиться с уважением к ее лучшим представителям, уметь и самим жить и другим жить давать. Взвизывая с благоговением на «заграницу», у нас привыкали видеть в родине одни лишь недостатки, выставлять их напоказ и на посмешище, забывая, что этим достигали сходства с одним из сыновей Ноя. Боязнь российского интеллигента показаться недостаточно либеральным приводила к тому, что он готов был выбросить из своего лексикона слова «Россия», «Родина», «Отечество», лишь бы не дать повода считать его «приспешником полицейского режима и слугою реакции»...

Поэтому нет ничего удивительного в том, что в начале войны, в то время, когда русская кровь лилась в Восточной Пруссии и Галиции, когда немцы обращались с нашими попавшими в плен солдатами хуже, чем со скотом, находились русские люди, встречавшие пленных германских и австрийских офицеров с шампанским и букетами цветов.

И.И. Сикорский придал своему изобретению ярко национальную окраску, и этого было достаточно, чтобы наша так называемая интеллигенция отнеслась к нему сдержанно. Простой русский народ был слишком далек от авиации вообще и от самолетов Сикорского в частности, поэтому говорить о содействии этих слоев русского народа делу Сикорского не приходится. Выше уже упоминалось о том, что солдаты наши, видевшие «Илью Муромца» на фронте, относились к нему с любовью, как к своему родному, русскому.

Равнодушие русского общества к своим выдающимся людям, к сожалению, факт давно известный; еще Пушкин сказал: «Замечательные люди исчезают у нас бесследно: мы ленивы и нелюбопытны»... Композитор Мусогорский печально окончил свои дни на койке Николаевского военного госпиталя, в расцвете своего могучего, самородного таланта; он получил известность значительно позже своей смерти; после того как о нем заговорили иностранцы. Современное М.И. Глинке русское общество отнеслось пренебрежительно к музыкальному творчеству композитора, называя его произведения «извозчичьей музыкой» — «la musique des cochers». К счастью, эта «извозчичья музыка» благодаря поддержке друзей Глинки, высокому покровительству императора Николая I, а надо думать, и отзывам о ней иностранцев¹, писавших про его оперу: «C'est plus qu'un opéra c'est une épopée nationale»²... спасена

¹*Mérimée Henry*. Revue de Paris, Mars 1841.

² Это не просто опера, это национальная эпопея (фр.).

была от «травы забвенья». Сам Глинка писал про себя и про свою оперу «Руслан и Людмила», что его поймут через сто лет.

Так обстояло дело со столпами русской национальной музыки. Что касается наших талантливых людей на других поприщах, то с ними дело обстояло не лучше. Судьба русских изобретателей очень красочно изображена Лесковым в его «Сказе о тульском левше и стальной блохе». Здесь можно вспомнить о профессоре Попове, открывшем на полгода ранее Маркони беспроволочный телеграф и телефон. Последние носят имя Маркони, дают громадные барыши предприятиям, эксплуатирующим «радио», профессор же Попов умер чуть ли не в нищете, а об открытии им беспроволочного телеграфа говорилось лишь коротко в специальных, мало доступных широкой публике, руководствах по электротехнике¹.

Чрезвычайно характерна судьба одного русского изобретения, автором которого был шихтмейстер И.И. Ползунов, построивший в 1763—1766 гг. в Барнауле первую в Европе паровую машину; это произошло за двадцать лет до пост-

¹ Этот пробел в настоящее время восполнен в Советской России, где помимо популярных книг об открытии Попова, выпущены были даже специальные почтовые марки, посвященные ему. Такое внимание к русскому ученому, не имевшему отношения к коммунизму, надо объяснить стремлением правительства Советов подчеркнуть ошибки старой, буржуазной» России, а главное — пробуждением национального чувства у русских людей, оставшихся в России и пытающихся сохранить остатки русской культуры.

ройки Уаттом паровой машины в Англии¹. «Огневая» машина Ползунова должна была заменить водяные двигатели с дорогими стойкими плотинами и пр. Несмотря на то что при помощи машины Ползунова, проработавшей два месяца, расплавлено было 152 т 907 кг руды из Змеиногорского рудника и выплавлено 5,768 кг золота, 260,552 кг золотистого серебра и 136,773 кг меди, машину эту «за ненадобностью» оставили и лишь модель ее, находившаяся в Барнаульском горном музее, свидетельствовала о том, что «может собственных Ньютонов... российская земля рождать»²...

Как мы видели, воздушные корабли И.И. Сикорского хотя и не были использованы в полной

¹ Постройка этой «огневой воздуходувной» машины Ползунова обошлась в 7435 руб. 51 коп. Она была пущена в ход 20 мая 1766 г. Сам Ползунов не дождался этого, так как за четыре дня до того, т. е. 16 мая 1766 г., он умер, по-видимому, от туберкулеза легких. Императрица Екатерина наградила Ползунова (еще при его жизни) чином и жалованьем инженерного капитана-поручика и 400 рублями единовременного денежного пособия.

Эти деньги, однако, Ползунов не получил. Канцелярия Колывано-Воскресенских заводов, где служил Ползунов, выдала их впоследствии с большими затруднениями, чуть ли не по вторичному Высочайшему повелению, семье покойного.

В 1804 г. была выбита медаль с изображением этой машины.

Подробное описание этой машины И. И. Ползунова см. в статье А.Н. Воейкова «Русская Старина». Т. XI. С. 407. 1833 г.

² Перефразировка строк Ломоносова «...может собственных Платонов и быстрых разумом Невтонов Российская земля рождать».

мере, но все же, хотя и медленно, развивались. В то время, т. е. в 1914—1917 гг., они являлись, несомненно, единственными в своем роде аппаратами, и, надо думать, не произошли в 1917 г. в России революция, дальнейшее их развитие пошло бы более нормальным путем. То обстоятельство, что мысль Сикорского, попавшая, как мы увидим ниже, на более благоприятную почву в Америке и давшая там блестящие результаты, не вполне заглохла в России и не была сдана в архив «за ненужностью», нужно объяснить тем, что еще перед великой войной стало пробуждаться дремавшее у нас национальное чувство.

Первоначально И.И. Сикорский задался целью построить большой многомоторный самолет для безопасных полетов на большие расстояния, что в России, стране с очень удаленными от центра окраинами, при слабо развитых путях сообщений, должно было сыграть выдающуюся роль. Позднее Сикорский высказывал такую мысль: содействовать с помощью авиации использованию природных богатств России, недоступных и ныне из-за полного отсутствия путей сообщения, например, в Сибири.

Кроме того, авиация, по мысли Сикорского, должна была содействовать установлению морского пути вдоль берегов Сибири в Северном Ледовитом океане. Использованию этого желанного, но пока недоступного морского сообщения препятствуют плавучие полярные льды, передвижение которых еще недостаточно изучено. Сеть авиационных станций, установленных для наблюдения за этими льдами, должна была, по мысли Сикорского, способствовать изучению их передвижения, составлению соответствующих карт и реше-

нию вопроса о плавании вдоль берегов Сибири без опасения быть затертым льдами.

Война, разразившаяся как раз в то время, когда И.И. Сикорский начал так плодотворно работать для мирных целей, заставила приспособить его воздушные корабли для разрушительной, боевой работы. Как можно было видеть, «Ильи Муромцы» блестяще выполнили эту новую для них боевую задачу и в своих полетах они достигли таких успехов, которым могли позавидовать не только наши враги — австро-германцы, но и наши союзники.

Лишь Россия обладала тогда, т. е. 1914—1916 гг., таким мощным оружием, каким являлись воздушные богатыри Сикорского.

Если они не встретили той единодушной поддержки нации, на которую имели все права, и без которой невозможна широкая постановка дела и дальнейшее его развитие, то менее всего виноват в том сам Сикорский. Тем больше заслуга как его самого, так и тех доблестных летчиков, которые, невзирая на встречавшиеся на пути нашего русского самолета тернии, неутомимо трудились над его развитием, на пользу Родине. И при своих «конструктивных недостатках» одиночные «Муромцы» принесли России громадную пользу. И если бы этим отдельным воздушным кораблям своевременно дали возможность развернуться в грозные для врага эскадрильи, Россия и ее армия были бы избавлены от тех гека-томб, которые приносились на алтарь верности союзникам, а в сущности служили лишь «*ad majorem Brutaniae et aliorum gloriam*»¹...

¹ К вящей славе Британии и прочих (лат.).

Глава IX

Отъезд И.И. Сикорского за границу. — Его работа во Франции и переезд в Северную Америку. — «Sikorsky Aero-Engineering Corporation». Постройка аэроплана S-29А и отзывы о нем американцев. Аэропланы S-31, S-32, S-33, S-35 и подготовка к перелету на S-35 через Атлантический океан. — Гибель S-35. — Аэропланы S-35В, S-36, S-37, S-37В.

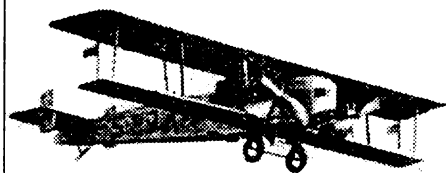
В 1917 г., с «углублением» революции, И.И. Сикорский, увидев полную невозможность и беспечность работы над усовершенствованием своих больших самолетов у себя на родине, где вычеркивалось даже само имя «Россия», вынужден был уехать во Францию, где по поручению французского правительства строил большие аэропланы, примеряясь к особенностям французской авиации и ее требованиям. Во Франции Сикорский проработал до октября 1918 г., т. е. до окончания войны. Французы, хорошо знавшие Сикорского как выдающегося конструктора, однако, не дали возможности развернуться его таланту и держали его скорее как чертежника; надо думать, победа над немцами вскружила им голову и считаться с Россией и русскими, исполнившими свой долг перед союзниками, было ниже их достоинства. В 1919 г. И.И. Сикорский переселился в Северо-Американские Соединенные Штаты, в Нью-Йорк, где ему после невероятного труда и лишений удалось мало-помалу твердо стать на ноги. Около него

сплотилось несколько русских эмигрантов, по большей части бывших офицеров нашей армии и флота, помогли также и русские довоенные эмигранты. Дружными усилиями им удалось организовать в 1923 г. маленькое русское предприятие для постройки аэропланов. Предприятие это получило название «Sikorsky Aero-Engineering Corporation».

Ввиду большого интереса, который представляет это русское предприятие в Америке, приводим по гектографическому журналу «Наша Стихия» (издание Общества офицеров Российского Военно-Воздушного Флота в Королевстве СХС¹, № 2, май 1923 г.) краткие сведения об истории его возникновения и выдержки из устава этого предприятия:

Устав «Sikorsky Aero-Engineering Corporation» утвержден 5 марта 1923 г. согласно законоположениям штата Нью-Йорк. Основной целью этого Общества являлась постройка, продажа и эксплуатация воздушных кораблей тяжелее воздуха, системы Сикорского. Разрозненный капитал Общества составлял 200 тыс. долларов, из коих 100 тыс. долларов — облигационного капитала (10 тыс. облигаций по 5 долларов номинальной стоимости каждая) и 100 тыс. долларов акционерного капитала (10 тыс. акций класса А по 5 долларов номинальной стоимости и 10 тыс. акций класса Б той же стоимости). Владельцы облигаций получают из чистого

¹ Югославия.



Первый построенный И.И. Сикорским в Америке большой двухмоторный аэроплан S-29A в полете. Нью-Йорк. Осень 1924 г.

дохода Общества 8% годовых два раза в год: в феврале и августе. Владельцы акций получают дивиденд из оставшейся чистой прибыли. Официальными учредителями Общества являлись следующие лица: Игорь Иванович Сикорский, Владимир Александрович Бари, американский гражданин, президент торгово-промышленной корпорации «Остра», Иван Варфоломеевич Кравченко, американский гражданин, инструментальный мастер. Директорами правления на первый год кроме указанных лиц были выбраны: Виктор Викторович Утгоф, военно-морской летчик, кавалер ордена Св. Георгия 4-й степени и французского ордена Почетного Легиона, Николай Петрович Стукало, домовладелец города Бруклина и бывший владелец механической мастерской.

И.И. Сикорский по договору передавал Обществу чертежи, расчеты и права на постройку своего воздушного корабля и соглашался работать в течение четырех лет, начиная от вознаграждения, которое могло увеличиться с развитием деятельности и доходности корпорации. За время нахождения на службе в Обществе И.И. Сикорский соглашался не

передавать свои новые изобретения в области авиации на сторону без согласия на то Общества.

Первоначально была открыта подписка на 5 тыс. облигаций на сумму 50 тыс. долларов, необходимых на постройку двух средних аэропланов Сикорского (на 8—12 пассажиров). Подписчиками являлись главным образом русские, служившие рабочими.

Сотрудник «New-York Herald Tribune Magazine» (г. Кембридж) описывает этот период деятельности Сикорского в своей статье «Aviation's Practical Dreamer» (опубликованной в этом журнале 21 октября 1928 г.) следующим образом:

Эмигрант без денег, Сикорский прибыл в Америку, не переставая мечтать о своих больших воздушных кораблях. В то время в Америке было мало охотников рискнуть своими деньгами для опытов с постройкой аэропланов. В авиации наблюдалось затишье: война окончилась, а коммерческой авиации еще не существовало.

Сикорский нашел работу: на очаровательном ломаном английском языке он читал лекции для вежливого YMCA¹. Не отказываясь ни от какой работы и едва сводя концы с концами, он был похож на женщину, потерявшую сво-

¹ Young man Christian association — Христианский союз молодых людей. И.И. Сикорский читал лекции в Америке по теории авиации и по астрономии, любителем и знатоком которой он был и раньше.

его ребенка: только возня с крыльями и моторами могла его утешить.

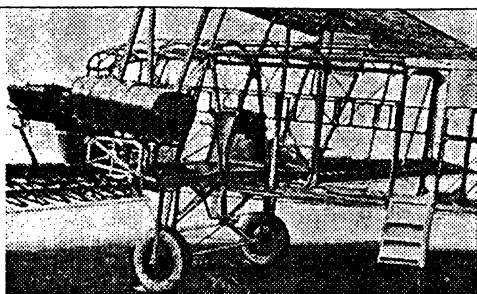
Сикорский собрал вокруг себя таких же, как и он сам, неимущих эмигрантов. До поздней ночи они вели беседы, мечтая в голубом дыму папирос о больших аэропланах и отдаваясь всей душой идее их постройки. Они копили деньги, пока не собрали сумму, нужную для того, чтобы приступить к постройке большого аэроплана. Для этих людей Сикорский оставался Сикорским. Они верили в гений своего соотечественника и в конечный успех затеянного им дела.

Разве, когда ему было двадцать лет, он не поставил Россию на первое место по авиации? И вот они начали работать с большой верой в успех, но, увы, с ничтожными средствами. Им приходилось прибегать к невероятным, фантастическим средствам: за невозможностью приобрести нужные части, они делали их из автомобильного лома, но они работали весело, так как осуществлялась их мечта...

В 1924 году русское предприятие «Sikorsky Aero-Engineering Corporation» построило двухмоторный большой аэроплан на 12—14 пассажиров — S-29A, который обратил на себя внимание авиационных кругов Америки.

Американские технические журналы называли этот аэроплан лучшим из существовавших тогда в Америке аппаратов подобного типа. Помимо большей грузоподъемности, скорости и безопасности отмечалась никем до Сикорского не достигнутая способность этого аэроплана набирать высоту

Конструктивные
детали аэроплана
S-29А. Установка
бензиновых и ма-
сляных баков сза-
ди моторов.



при работе лишь одного из двух его двигателей. Подробное описание S-29А было дано в журнале «Automotive Industries» 11 апреля 1925 г. в статье Лесли С. Жиллета «Safety Is Outstanding Feature of Sikorsky Plane Design»¹.

Аэроплан этот предназначался исключительно для коммерческого воздушного транспорта. Построен он был из стали и дюралюминия. На нем установлены были два двигателя «Либерти» по 400 л.с. каждый, которые помещались на нижней несущей плоскости по обеим сторонам фюзеляжа. S-29А развивал скорость до 185 км/ч; средняя его скорость была 169 км/ч, а скорость при посадке — 80,5—88,5 км/ч.

Аппарат хорошо слушался малейших движений рулей; отмечалось полное отсутствие вибрации, даже при работе одного мотора.

При постройке S-29А стальные трубки, представляющие собой его остов, соединялись между собою болтами и заклепками, сварка же и спайка металлических частей не применялись. Кабина S-29А имела объем 13,6 м³. Размеры: 6,1×1,

¹ Безопасность — выдающаяся особенность самолета конструкции Сикорского (англ.).

22×1,83 м. В ней размещалось десять удобных плетеных кресел, и было достаточно места для свободного передвижения пассажиров. Кроме того, имелось достаточно обширное помещение для багажа. Входная дверь с подъемной лесенкой помещалась сбоку, с левой стороны аппарата, имелись также два выхода на нижнее крыло для осмотра и поправки моторов в полете. Место для пилота и механика находилось позади каюты для пассажиров, в последнюю из пилотского помещения имелся особый вход.

Все провода, тросы и бензинопроводы помещались вне пассажирской каюты.

Устойчивость аэроплана при полетах на одном моторе достигалась специальной конструкцией двух слегка выгнутых рулей¹. Установка моторов и баков, прикрепленных четырьмя болтами, позволяла без труда за короткое время заменять в случае надобности моторы или баки другими, что для коммерческого аэроплана, предназначавшегося для срочных рейсов являлось важным преимуществом. Радиаторы, расположенные позади моторов могли, в целях регуляции охлаждения, подниматься или опускаться с помощью рычага, находившегося в кабине.

Размеры и главнейшие детали S-29A следующие:

| | |
|--------------|---------|
| Длина | 15,19 м |
| Высота | 4,12 м |

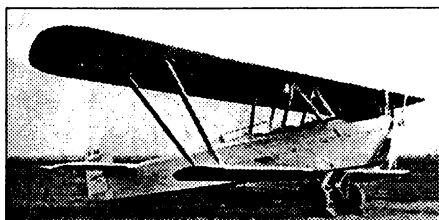
¹ Эти рули представляли характерную особенность больших многомоторных аэропланов Сикорского, его «Русского Витязя» и «Ильи Муромца».

| | |
|---|-------------------------|
| Размах верхнего крыла | 21 м |
| Ширина верхнего крыла | 3,12 м |
| Ширина нижнего крыла | 1,52 м |
| Наклон крыльев | 4° |
| Несущая поверхность крыльев, включая элероны | 92,22 м ² |
| Поверхность горизонтального стабилизатора | 5,39 м ² |
| Поверхность элеватора | 4,65 м ² |
| Рули (2), общая поверхность | 3,53 м ² |
| Вес аэроплана с водой для радиаторов | 3525,96 кг |
| Полезная нагрузка | 1916 кг |
| Общий вес | 5442 кг |
| Нагрузка на единицу поверхности | 59,03 кг/м ² |
| Нагрузка на лошадиную силу | 6,3 кг |
| Винты: | |
| диаметр | 3,15 м |
| шаг | 1,78 м |

К этим данным можно еще добавить сведения о S29-A, сообщенные французским журналом «L'Air» (15 марта 1925 г., № 129, с. 76):

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Скорость восхождения | 210 м/мин |
| Время подъема на 1525 м | 8 мин 8 с |
| Время подъема на 3050 м | 23 мин |
| Потолок | 3750 м |
| Разбег | 9,5 с |

Вице-президент «Airways Sistem Incorporated» полковник Гарольд Э. Хартни дал в американском журнале «Aero-Digest» (апрель 1925) очень лестный отзыв об аэроплане S-29A, на котором совер-



*S-32. Нью-Йорк.
Декабрь 1925 г.*

шил несколько полетов. Описывая полет 1 декабря 1924 г., полковник Хартни, находившийся рядом с И.И. Сикорским, который лично управлял аппаратом, говорит, что видел, как при отказе двигателя на высоте 1830 м над землей Сикорский включил второй двигатель и полет продолжился, причем никто из 14 пассажиров даже не заметил, что случилось нечто необычное. Этот случай, в связи со способностью аппарата S-29A не только лететь горизонтально, но и набирать высоту на одном только двигателе, вселил в полковника Хартни уверенность в большей безопасности S-29A, чем аппараты других систем.

S-29A предназначался для полетов продолжительностью 14 часов, через день. В этих воздушных рейсах аппараты типа S-29A должны были нести одну тонну груза, четырех пассажиров с приспособлениями для их еды, сна и т. д., при экипаже из трех человек. Радиус полета S-29A — 805 км. По сравнению с имевшимся в Америке почтовым аэропланом DH-4B, S-29A поднимал вчетверо больший груз, обладал большей скоростью, мог достигать большей высоты и как двухмоторный аппарат был более безопасен в смысле вынужденной посадки, а кроме того, мог пролетать без посадки большее расстояние. Все это вместе взятое уменьшало расходы по эксплуатации, что, ко-

нечно, имело значение для коммерческого предприятия.

Полковник Хартни был хорошо известен в авиационных кругах Америки, в войну командовал первой эскадрильей аэропланов американских экспедиционных войск.

Таким образом, отзыв об аэроплане Сикорского как о лучшем аэроплане подобного типа в Америке исходил от весьма компетентного лица. К сказанному можно добавить, что в 1925 г. на аппарате S-29A был совершен полет с 21 пассажиром; до 1926 г. на этом аппарате было совершено 500 полетов; кроме пассажиров на нем перевозились разнообразные грузы, например два пианино сразу. По газетным сведениям, S-29A продолжал летать в 1927—1928 гг., причем развозил по отдаленным городам США сигары и папиросы, за что получил название «United Cigar Stove».

Если сравнить S-29A с одним из последних типов «Илья Муромца» (1916 г.), то можно видеть, что S-29A сохранил в общих чертах главные особенности «Муромца», но далеко опередил своего русского предка в конструкции: дерево заменено сталью и дюралюминием; вместо четырех моторов — два, но их мощность (800 л.с.) больше развиваемой «Муромцем» (740 л.с.), что дает американскому потомку последнего значительное преимущество в скорости: 185 км/ч вместо 130 км/ч¹.

¹ Имелись и двухмоторные аэропланы типа «Илья Муромец» (с двигателями «Сальмсон» и «Санбим»), но участия в боевых полетах они не принимали и служили как учебные самолеты.

В 1925 году «Sikorsky Aero-Engineering Corporation» преобразовано в «Sikorsky Manufacturing Corporation». Здесь кроме S-29A было построено еще несколько типов как малых, так и больших аэропланов.

«Сикорски Уингз Ориол» — малый биплан с одним мотором в 90 л.с., скорость — 149—158 км/ч.

«Сикорски Уингз Дженни» с таким же мотором, скорость 151 км/ч.

S-31 «Файрчайлд» — малый биплан на пять человек, с мотором «Райт» J 4 (с воздушным охлаждением) в 200 л.с. По словам американского журнала «National Business Review», этот самолет отвечал всем требованиям, предъявляемым к современным аэропланам. Скорость его 193 км/ч. При испытании он поднимался на высоту 4878 м с семью пассажирами, т. е. более чем с 453 кг нагрузки. Полезная его нагрузка — 544 кг.

S-32 — биплан на пять человек, построен в 1925 г., двигатель — 400-сильный «Либерти», полезная нагрузка — 2200 фунтов (998 кг), до 1928 г. он сделал свыше 1500 миль над территорией Южной Америки.

S-33 «Мессенджер», двухместный, с двигателем 60-сильным «Лоуренс» (воздушное охлаждение).

К сентябрю 1926 г. был построен большой трехмоторный самолет S-35, сконструированный специально для перелета через Атлантический океан из Нью-Йорка в Париж.

Мысль построить такой аппарат явилась у Сикорского давно; для ее осуществления нужны были большие средства, которыми он как эмигрант не располагал. Нужно было прежде всего твердо стать на ноги в чужой стране. Для этой цели

Аэроплан S-35.
Нью-Йорк. 1926 г.



и был сконструирован и построен после упорного труда самолет S-29A, успехи которого дали возможность молодому русскому предприятию окрепнуть и вызвали доверие к И.И. Сикорскому широких слоев американского общества. Беспосадочный перелет через океан на расстояние 6000 км на таком большом аэроплане не только должен был установить небывалый рекорд, но и послужить началом «правильного» воздушного сообщения между Старым и Новым Светом.

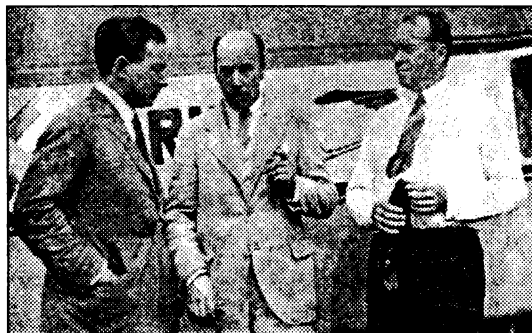
Перелет через океан не являлся новостью: 8 мая 1919 г. лейтенант американского флота А. Рид вылетел из Нью-Йорка на остров Ньюфаундленд, 15 мая он перелетел отсюда в Пунта Дельгада (Азорские острова), совершив этот перелет за 16 часов. 14 и 15 мая того же года британские летчики капитан Дж. Элькок и А. Браун перелетели из Сент-Джонса (остров Ньюфаундленд) в Ирландию. Вылетев 14 мая в 17 ч 28 мин, эти летчики прибыли в Ирландию в 9 ч 40 мин утра на другой день 15 мая. Перелет этот на расстояние свыше 8000 км они совершили за 16 ч 12 мин на аэроплане «Вайми-Виккерс» с двумя двигателями по 375 л.с. каждый.

Кроме Элькока, американские летчики Нельсон и Смит перелетели 2 августа 1924 г. из Шотландии (Кирквелл) в Северную Америку на аэроплане-амфибии с посадками в Исландии и Гренландии.

В январе 1926 г. через Атлантический океан в Южную Америку перелетел испанский летчик команданте (майор) Франко. Перелет был совершен на гидроаэроплане «Дорнье» «Плюс Ультра», построенном в Италии («Societa di Costruzioni meccaniche e aeronautiche»). Гидроплан этот — весь из металла, имел два английских двигателя по 450 л.с. каждый.

Кроме Франко экипаж этого аэроплана составляли: инженер-капитан Руис де Альда, лейтенант Дуран и механик Рада. Они вылетели из Уэльвы (рядом с Палосом, откуда Христофор Колумб отправился в свою первую экспедицию) в очень торжественной обстановке, в присутствии инфанта Карлоса, 22 января 1926 г. Первая посадка была на Канарских островах, в Лос-Пальмаса. Расстояние 1350 км они преодолели за 8 ч 15 мин при туманной погоде. 26 января перелетели из Лос-Пальмаса в Порто Прайя (острова Зеленого мыса), покрыв расстояние в 1800 км.

30 января утром вылетели из Порто-Прайя, достигнув через 20 часов острова Фернунду-ди-Наронья, покрыв расстояние в 2270 км, там они запаслись бензином и водой, причем с большими затруднениями из-за плохой погоды. На следую-



И.И. Сикорский (в центре) около своего аэроплана S-35 (1926 г.).

щий день в 3 часа дня вылетели в Пернамбуку, куда и прибыли благополучно, пролетев 500 км за 4 ч 13 мин.

Всего в течение 10 дней они пролетели свыше 5900 км.

Еще до Франко 30 марта 1922 г. из Португалии в Пернамбуку перелетели на аэроплане адмирал Гаго Континхо и команданте Сакадура Кабрал.

Все эти, как и последующие перелеты через океан, представляли собой рекорды, но они были еще далеки от того, чтобы иметь практическое значение. Совершившие эти перелеты летчики показали свою смелость, выносливость, искусство в управлении аэропланом, они, так сказать, наметили пути будущих воздушных линий, но ясно было, что правильное воздушное сообщение должно зависеть не от личных качеств летчиков, а прежде всего от конструкции специально предназначенных для этой цели самолетов. Такими аппаратами могли быть лишь большие многомоторные аэропланы, которые при случайной остановке одного из моторов могли бы беспрепятственно продолжать полет на остальных, а кроме того, управление этими воздушными кораблями производилось бы сменяющимися пилотами при участии всего экипажа корабля.

Как уже говорилось выше, эту мысль впервые высказал И.И. Сикорский в 1911—1912 гг., когда строил свой «Русский Витязь», этот первый в мире большой многомоторный аэроплан, ставший родоначальником «Супер-Голиафов» Фармана, двенадцатимоторных «Дорнье» и других современных воздушных гигантов. Мысль эта, как мы видели, блестяще подтвердилась во время войны при полетах воздушных кораблей типа «Илья Муромец».

Аэропланом, в большей или меньшей степени отвечающим условиям безопасного перелета через океан, должен был быть новый самолет И.И. Сикорского S-35. Чтобы представить себе широту замысла Сикорского, достаточно сказать, что этот самолет должен был пролететь без посадки 5889 км и взять с собой на борт 6840 кг бензина и масла.

Главнейшие его показатели были следующие:

| | |
|--|-------------------------|
| Длина верхнего крыла | 30,79 м |
| Длина нижнего крыла | 23,17 м |
| Высота аэроплана | 4,88 м |
| Общая поверхность крыльев | 101,835 м ² |
| Вес аэроплана | 4309 кг |
| Нагрузка на крылья | 106,9 кг/м ² |
| Нагрузка на лошадиную силу | 8,6 кг |
| Запас горючего (бензин, масло) | 6893 кг |
| Вес аэроплана с полным запасом горючего | 10 974 кг ¹ |

S-35 был снабжен тремя двигателями «Гном-Рон-Юпитер» по 420 л.с. каждый, т. е. общая мощность его двигателей была равна 1260 л.с.

Размеры каюты: длина 4,71 м, высота 1,82 м и ширина 0,91 м. Объем каюты 7,8 м³, каюта вмещала 12 пассажиров.

Экипаж S-35 во время перелета через океан должен был включать командира, его помощника, штурмана (навигатора) и механика — он же радиотелеграфист. Помещение пилота находилось в

¹ Кроме того, вес экипажа, багажа, инструментов (так называемое специальное снаряжение) — около 600 кг.

передней части аппарата, куда вела дверь из пассажирской каюты. Кроме входной двери имелись два выхода на нижние крылья, дававшие доступ к двигателям во время полета. Двигатели располагались следующим образом: два на нижних несущих поверхностях по сторонам и третий впереди фюзеляжа. В каюте были установлены: электрическое освещение, вентиляция, отопление и небольшая кухня, позволявшая иметь горячую пищу. Установлен был достаточно сильный беспроволочный телеграф, позволявший связываться во время полета с берегом и находящимися в море судами.

S-35 был построен из стали и дюралюминия. Для перелета через океан на нем установлены были добавочные баки для бензина, внутри крыльев. На случай несчастья и вынужденной посадки на воду аппарат был снабжен особыми воздушными резервуарами, помещенными между стенами кабины, в полу и т. д., что давало ему возможность держаться на воде. Кроме того, имелась складная лодка.

При испытательных полетах самолет S-35 развивал скорость свыше 225 км/ч. При полезном грузе 4535 кг он поднимался со скоростью 250 м/мин при работе трех его моторов и 60 м/мин при работе двух моторов. При грузе 2500 кг S-35 мог лететь на одном моторе и легко набирал высоту 5400 м за 45 мин.

Аппарат этот обладал исключительной устойчивостью, слушался малейшего движения рулей. Отмечено было полное отсутствие вибрации. Наибольшая высота, достигнутая аэропланом S-35, составляла 6708 м.

Все описанные качества этого самолета не могли не обратить на него внимания — не только в американских технических журналах, но и в по-

вседневной печати, американской и европейской, S-35 сделался одной из основных тем.

Средства на перелет через океан дало общество «The Aeronauts Inc.». Владелец отелей в Нью-Йорке Раймонд Ортег предложил награду в 25 тыс. долларов тому, кто, по его словам, построит воздушный мост между Нью-Йорком и Парижем. Все это в связи с действительно исключительными качествами аэроплана S-35, дававшими полную надежду на успех перелета, привело к тому, что недостатка в желающих совершить этот перелет не было. Французское правительство, внимательно следившее за успехами авиации, не могло, конечно, принять официального участия в приготовлениях к перелету, но все же уведомило правительство Соединенных Штатов, что в перелете будет участвовать знаменитый французский летчик — «ас из асов» капитан Рене Фонк, который должен был быть командиром этого воздушного корабля в перелете через океан.

Это назначение Р. Фонка вызвало неудовольствие среди американцев, причем полковник Хартни доказывал, что Фонк не сможет управлять этим аэропланом. Он, по-видимому, имел своего американского кандидата, и после того, как Фонк был утвержден командиром S-35, Хартни вышел из состава Общества, субсидировавшего перелет.

В состав экипажа вошли: капитан Р. Фонк и радиотелеграфист Клавье — французы; помощник командира — лейтенант американского флота Кертин и механик — русский лейтенант флота Исламов.

2 сентября 1926 г. S-35 должен был лететь в Вашингтон для представления президенту Кулиджу и министрам, военному и морскому.

5 сентября должны были состояться освящение этого аэроплана и молебен в присутствии всей русской колонии, а 8 сентября мэр города Нью-Йорка Уокер должен был торжественно дать имя аппарату S-35, который получал название «Нью-Йорк—Париж».

Затем, после ряда полетов в присутствии американских авиационных специалистов, 21 сентября 1926 г., S-35 «Нью-Йорк—Париж» должен был лететь в Европу. Маршрут его был следующий: аэродром Рузвельта на Лонг-Айленде близ Нью-Йорка—Бостон—Галифакс—Бретон (Ньюфаундленд)—Бонависта (Ньюфаундленд), затем направление менялось на восток, приблизительно по курсу океанских кораблей через Атлантику на юго-восточную оконечность Ирландии, далее Корнуолл—Шербур—Париж. Вылет предполагался в 17 ч, с расчетом прибыть в Париж в 11 ч утра на второй день полета.

Настал день перелета 21 сентября, ожидавшийся с видимым нетерпением как в Америке, так и в Европе. С понятным волнением следили за приготовлениями к перелету русские эмигранты, рассеянные по всему свету. Судьбе, однако, было угодно закончить эти приготовления самым неожиданным образом: во время разбега аэроплан этот, несший очень большой груз, не развив еще достаточной скорости для взлета, рано оторвался от земли, коснулся ее своим шасси, не выдержавшим такого удара, и при невыключенных моторах потерпел аварию и загорелся, причем погибли: русский механик лейтенант Ислямов и француз радиотелеграфист Клавье. Фонк и Кертин успели выскочить из аппарата. Так описывали этот слу-

чай газеты. Произведенным следствием выяснено было с несомненностью, что причиной гибели S-35 не были какие-либо дефекты в его конструкции. Некоторые обвиняли Фонка, Фонк обвинял погибшего механика Ислямова, якобы рано отцепившего дополнительное шасси. И.И. Сикорский отказался от обвинений кого бы то ни было, приписывая катастрофу несчастному случаю.

Особенно резко обвиняли Фонка полковник Хартни, предупреждавший, что Фонк разобьет аппарат, и русский летчик В. Янченко.

Последний в газете «Новое Русское Слово» подчеркивал ученическую ошибку Фонка, хотевшего во время разбега (с поднятым хвостом аппарата) сделать поворот аэроплана, чтобы избежать встретившуюся на аэродроме кочку.

Кто был виновником катастрофы, пусть решат специалисты. Можно сказать лишь, что гибель аппарата S-35 нанесла тяжелый удар И.И. Сикорскому и молодому русскому предприятию, хотя авторитет Сикорского в глазах американцев и не пострадал.

Эта катастрофа имела и хорошую сторону. Вскоре после гибели S-35 со всех сторон начали поступать пожертвования от русских эмигрантов на постройку нового аэроплана для перелета через океан¹. Гибель этого аппарата болезненно отозвалась в сердцах русских людей.

В Нью-Йорке образовался комитет по сбору средств на постройку нового аппарата.

¹ В числе пожертвований на постройку нового S-35, собранных в Югославии, обращали внимание 10 долларов «от группы армян и евреев румынского города Галаца».

Конечно, малоимущая русская эмиграция не могла дать для этого нужных средств, но желание поддержать русское дело объединило, казалось, неспособных к объединению эмигрантов, подняло упавший дух русских участников «Sikorsky Manufacturing Corp.» и способствовало тому, что американцы отнеслись со вниманием к этому предприятию. Нужда в сборе пожертвований среди русской эмиграции вскоре миновала.

Предприятие Сикорского получило большие заказы, что дало возможность приступить к постройке даже не одного, а двух улучшенного типа воздушных кораблей, получивших название S-35B.

Не было недостатка и в летчиках, пожелавших принять участие в новом перелете через океан. Среди них снова оказался Р. Фонк, отправившийся во Францию за новыми моторами. 6 марта 1927 г. на обеде, устроенном Обществом русских летчиков во Франции, вице-президентом которого Фонк состоял, он, по словам участников этого обеда, очень хвалил аппарат Сикорского, говоря, что этот аппарат опередил все существующие аппараты по крайней мере на десять лет. В докладе, который Фонк прочитал своим соотечественникам, он скромно называл этот аппарат своим, говоря, что в нем только крылья американские, все же остальное французское. Вероятно, он поступил так под влиянием обвинений в непатриотичности, так как собирался лететь не на французском аппарате, а на «американском». И.И. Сикорский в этом докладе упоминался только вскользь.

Нужно сказать, что, быть может, от чрезвычайного национального самолюбия французы не особенно любят упоминать имя нашего талантлив-

вого соотечественника. Конечно, специальные технические журналы не могут замалчивать имя Сикорского как создателя первых в мире больших многомоторных аэропланов, зато журналы, предназначенные для широкой публики, не считают нужным вспоминать о русском изобретателе. В популярной французской «Encyclopédie par l'image», в разделе «Авиация», описываются разнообразные аппараты вплоть до никогда не летавших, помещены снимки «Голиафов» Фармана, «Левиафанов» Бреге, английских аппаратов «Хандли-Пейдж» и других, но об аэропланах Сикорского не только не упоминается, но даже говорится, что первыми типами больших аэропланов были германские аэропланы «Гота». Однако французы знали о «Русском Витязе» и «Илье Муромце», потому что в альбоме о войне 1914—1918 гг., изданном журналом «Illustration», имеется снимок «Ильи Муромца Киевского», относящийся к 1915 г.

Как бы то ни было, когда И.И. Сикорский в 1926 г. построил S-35 для перелета через океан, это привлекло всеобщее внимание. Попытка совершить этот перелет не удалась не по вине Сикорского. Несчастье, постигшее S-35, вызвало лихорадочное стремление, с одной стороны, строить во всех больших государствах аппараты, подобные S-35, а с другой — вообще во что бы то ни стало совершить перелет через океан. Подобные S-35 аппараты строились в Северной и Южной Америках, во Франции, Германии, Англии, Италии и других государствах. Приготовления к перелету и постройка аппаратов держались в большой тайне.

Новый аппарат Сикорского S-35B мог быть готов лишь к осени 1927 г. Уже в мае 1927 г. стремление перелететь во что бы то ни стало из Америки в Париж или обратно приняло характер какой-то «трансатлантической лихорадки», повлекшей за собой многочисленные жертвы. 6 мая погибли капитан Сен-Ромен, лейтенант Мунер и механик Пети, вылетевшие на аэроплане «Франс-Америк латин» из Сенегала в Южную Америку. 8 мая та же участь постигла французских летчиков — капитана Ненгессера и капитана Коли, вылетевших на одномоторном (в 450 л.с.) аэроплане «Белая Птица» из Парижа в Нью-Йорк. Во Франции вылет этих летчиков и ожидание успешного завершения перелета дали повод для больших патриотических манифестаций.

Совершенно неожиданно 20—21 мая 1927 г. молодой американский летчик Чарльз Линдберг совершил перелет из Нью-Йорка в Париж, пробыв в воздухе 33 ч 22 мин. Он летел один, взяв с собой только кошку. На аппарате не было никаких особенных приборов, и смелый летчик руководствовался в полете обыкновенной ученической географической картой.

Его моноплан (фирмы «Райан») назывался «Дух Сент-Луиса» и имел 250-сильный двигатель «Райт». Длина аппарата — 10 м, размах крыльев 13,95 м, фюзеляж построен из стальных трубок. Вес аппарата — 2140 кг; запас бензина — 1960 л.

Этим перелетом Чарльз Линдберг доказал свою исключительную смелость, выносливость, искусство в управлении аппаратом, а также надежность мотора, проработавшего более 33 часов. Линдберг побил рекорд на дальность в беспосадочном полете, установленный французскими летчиками Д. Костэ

и Ж. Риньо. Они пролетели¹ из Парижа до Джаска 5396 км, Линдберг покрыл расстояние в 5836 км.

Попытка итальянского авиатора Де Пинедо, вылетевшего 23 мая из Ньюфаундленда в Италию через Азорские острова, окончилась неудачей. К счастью для этого летчика, вынужденного приводниться на океан, он был подобран случившимся поблизости парусным судном.

3 июня 1928 г. в 6 ч 4 мин по американскому времени (11 ч 45 мин по европейскому) из Нью-Йорка вылетел на аэроплане «Коламбия» американский летчик Кларенс Чемберлен со своим спутником, американским богачом Левиным, финансировавшим этот перелет. Они пролетели без посадки за 51 ч 12 мин расстояние в 6234 км и опустились в г. Эйслебене в Саксонии, когда у них вышел весь бензин. Этим полетом был побит рекорд, установленный незадолго перед тем Линдбергом.

Аэроплан «Коламбия» — моноплан с одним двигателем в 450 л.с.²

Все эти перелеты были совершены, как можно видеть из кратких о них сведений, на одномоторных аппаратах. Таким образом, как уже было упомянуто выше, смелые перелеты представляли собой выдающиеся спортивные рекорды, составлявшие рекламу для заводов, на которых эти аппараты и

¹ Полет этот был совершен на аппарате «Бреге-19» с 500-сильным двигателем «Испано-Суиза».

² Итальянские летчики А. Феррарин и К. дель Прете, вылетевшие из Рима на аппарате «Савойя» в 19 ч 51 мин 3 июля 1928 г., совершили посадку в Женитабе (Бразилия) в 19 ч 50 мин 5 июля, покрыв расстояние по прямой линии в 7200 км за 47 ч 59 мин, побив таким образом рекорд «Коламбии».

моторы были построены, но, конечно, не могли иметь практического значения. С этой последней точки зрения больший интерес представляет полет на большом трехмоторном моноплане F-7 «Америка», совершенный 30 июня 1927 г. известным американским летчиком Ричардом Э. Бэрдом¹ со спутниками — лейтенантом Р. Невиллом, пилотом Б. Балчемом и механиком Б. Акостой. Аппарат этот был оборудован подобно S-35, имел беспроволочный телеграф и складную лодку. Разница — и значительная — была в двигателях, общая мощность которых составляла только 660 л.с.

Согласно описанию этого аэроплана во французских газетах, размеры, детали и другие показатели его были следующие:

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| Размах крыльев | 25 м 25 см |
| Ширина | 2,2 м |
| Несущая поверхность | 50 м ² |
| Вес пустого аэроплана | 2693 кг |
| Бензина | 5000 л (около 3420 кг) |
| Масла | 250 л (около 217,6 кг) |
| Экипаж (3 человека) | 267,6 кг |
| Беспроволочный телеграф | 63,6 кг |
| Съестные припасы и вода | 18,165 кг |
| Две надувные лодки | 8,16 кг |
| Сигнальные ракеты | 4,535 кг |
| Фотографический аппарат | 3,63 кг |
| Спасательные пояса | 2,72 кг |

¹ 10 мая 1926 г. Р. Бэрд перелетел через Северный полюс на аэроплане, на два дня опередив экспедицию Амундсена, который перелетел полюс на управляемом аэростате «Норвегия».

| | |
|---------------------------------|----------|
| Два хронометра | 1,815 кг |
| Навигационные инструменты | 3,175 кг |
| Полезный груз около | 4340 кг |

При взлете аппарат должен был нести нагрузку 100 кг/м² несущей поверхности и 10 кг/л.с.

Сравнивая эти данные с аппаратом Сикорского S-35, можно видеть, что последний, превосходя F-7 и своими размерами, и мощностью двигателей (почти вдвое), поднимал и вдвое больший груз при меньшей нагрузке на лошадиную силу.

О скорости S-35 и никем до Сикорского не достигнутой способности аэроплана набирать высоту при работе не всех, а лишь двух моторов, сказано было выше.

На аппарате F-7 «Америка» Бэрду удалось достичь берегов Франции. Потеряв из-за тумана ориентировку, Бэрд был вынужден летать ночью в районе берега и держался в воздухе, пока хватило бензина. Аппарат спустился на воду у берегов Нормандии (Вер-сюр-Мер) в 200 м от берега. Летчики благополучно добрались до суши на имевшихся у них надувных лодках. Аппарат затонул и был извлечен позднее.

Лететь Бэрду пришлось при очень тяжелых условиях. С момента вылета из Нью-Йорка до посадки у берегов Франции американские летчики не видели из-за сплошного тумана и дождя ни моря, ни суши¹.

На аэроплане, однотипном F-7, 28 июня 1927 г. был совершен перелет через Тихий океан из Сан-

¹ 31 мая 1928 г. австралийские летчики Кингсфорд Смит Ульм, штурман, лейтенант американского флота Лайон и радиотелеграфист Уорнер совершили на трех-

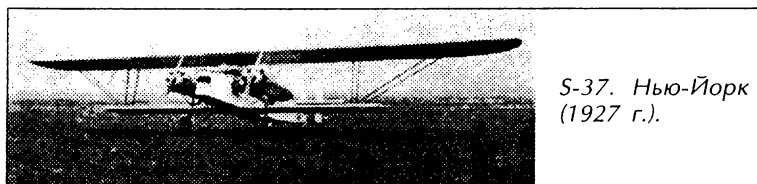
Франциско до Гонолулу на Гавайских островах. Расстояние в 3870 километров было покрыто за 25 ч 51 мин.

Лавры, пожатые Линдбергом, оставили в тени этот полет Бэрда, в котором сказалось преимущество многомоторного аппарата над малыми одномоторными. Аппарат этот был значительно меньше и малосильнее аппаратов Сикорского, тем не менее, несмотря на неблагоприятные условия перелета, он смог достичь берегов Франции. Хотя S-35 и не было суждено совершить такой перелет, все же мысль Сикорского, отстаиваемая им еще с 1911 г., нашла подтверждение и здесь.

В то время, как строился аэроплан И.И. Сикорского S-35B, предназначенный заменить погибший S-35, «трансатлантическая» лихорадка продолжала свирепствовать по обе стороны океана. Казалось бы, что после перелетов Линдберга, Чемберлена, Бэрда не было больше нужды испытывать судьбу. Но нашлось еще очень много смельчаков, пожелавших во чтобы то ни стало перелететь океан. Многие из них заплатили за эту попытку жизнью. За девять месяцев 1927 г. при попытках перелететь Атлантический или Тихий океан погибли 26 летчиков¹.

моторном аппарате «Саузерн-Кросс» перелет из Окленда (Калифорния) в Австралию. Первый этап: взлет 31 мая в 9 ч утра — посадка 1 июня в 12 ч 18 мин в Гонолулу (Гавайские острова; покрыто 3379 км за 27 ч 27 мин, при благоприятных метеорологических условиях). Второй этап: Гонолулу—остров Фиджи (5045 км за 34 ч 33 мин) — прибытие 5 июня (на экваторе выдержали бурю).

¹ В том числе: 16 августа — аэроплан «Золотой орел» (летчики Скотт и Фрост), аэроплан «Мисс Милдред Доран» (летчики Педлер, Кнорп и 16-летняя мисс М. До-



S-37. Нью-Йорк
(1927 г.).

Вследствие такой массовой гибели летчиков американское морское и военное министерство воспретило своим офицерам участвовать в перелетах через океан. Это распоряжение коснулось и двух американских офицеров (Кертина и Эдварда), собиравшихся лететь на аппарате Сикорского S-35В. Таким образом, момент для перелета оказался неблагоприятным, полет расстроился и «Sikorsky Manufacturing Corporation» занялось усиленной постройкой других типов аэропланов, сконструированных Сикорским и заказанных как частными лицами и предприятиями, так и американским военным ведомством. Из этих типов аэропланов, выпущенных «Sikorsky Manufacturing Corporation» в 1927 г., приведем следующие:

S-36 — амфибия¹ на 8 человек с двумя моторами (воздушного охлаждения) по 200 л.с. Этот самолет представляет соединение лодки (способной катиться и по земле на колесах) с аэропланом. Моторы находились под верхней несущей поверхностью;

ран), аэроплан «Разум Далласа» (пилоты Эрвин и Эрхваль) — погибли в Тихом океане. 31 августа аппарат «Сент-Рафаэль» (Англия) — пилоты Минчен и Гамильтон и княгиня Левенштейн-Вертхейм. 6 сентября — «Старая Слава» из Нью-Йорка.

¹ Амфибия — самолет, способный по желанию садиться на сушу или на воду.

рули — на высоте ее, соединены с крылом легким фюзеляжем. Нижнее крыло несет вспомогательные поплавки и, поддерживая верхнее крыло, увеличивает прочность последнего. Профиль крыла выработан И.И. Сикорским путем долголетнего опыта. Аппарат построен из металла (дюралюминий). Кроме помещения для двух пилотов в средней части лодки имеется обширная каюта на 6 пассажиров.

Размеры, детали и другие показатели этого самолета-амфибии следующие:

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| Размах верхнего крыла | 19 м |
| Длина аппарата | 10 м |
| Высота на колесах | 3,65 м |
| Несущая поверхность | 54 м ² |
| Вес пустого аппарата | 1800 кг |
| Полезная нагрузка | 900 кг |
| Общий вес | 2700 кг |
| Нагрузка на кв. м | 50 кг |
| Нагрузка на лошадиную силу | 6,2 кг |
| Скорость | 194 км/ч |
| Скорость при посадке | 80 км/ч |
| Скорость на одном моторе | 135 км/ч |
| Скорость подъема в первые минуты ... | 185 м/мин |
| Потолок | 4500 м |

Самолет этого типа был приобретен компанией, эксплуатирующей нефтяные источники в Колумбии. Другой самолет был приобретен племянницей бывшего президента Вильсона г-жой Фрэнсис Грейсон. По ее желанию он был приспособлен для перелета через океан: увеличены несущие поверхности, их площадь, вес аэроплана в полете дове-

ден до 3850 кг. Соответственно с этим увеличилась нагрузка на единицу поверхности (62 кг/м² вместо 50 кг/м²) и уменьшилась скорость до 160 км/ч.

К сожалению, эта эксцентричная американка, несмотря на крайне неблагоприятные метеорологические условия, пожелала во что бы то ни стало лететь на Рождественские праздники в Копенгаген. Аппарат попал в снежную бурю и 25 декабря 1927 г. пропал без вести¹.

Второй тип аэроплана, выпущенный «Sikorsky Manufacturing Corporation» в 1927 г. — большой пассажирский на 18 человек воздушный корабль S-37, с двумя двигателями «Пратт—Уитни Уосп», воздушного охлаждения, по 400 л.с. каждый.

Нормальная грузоподъемность этого аппарата — 31 745 кг². Скорость — 195 км/ч. Потолок — 5000 м.

Аппарат этот представлял собою тип S-35 для перелета через океан с улучшениями и усовершенствованиями в конструкции крыльев и фюзеляжа: шасси с масляными компрессорами, а кроме того, с него был снят третий мотор спереди кабины, отчего несколько уменьшились скорость и потолок, что коммерческому аэроплану, предназначенному для правильного воздушного сообщения, давало известную экономию, не меняя летучести самолета. От указанных изменений выдающиеся качества аэроплана S-35, о которых сказано было выше, не пострадали.

¹ Кроме г-жи Ф. Грейсон погибли лейтенант Оскар Омдаль и г. Фред Келлер.

² В том числе платный груз, включая пассажиров — 1850 кг.

Этот воздушный корабль был приобретен Обществом, обслуживающим Южно-Американскую воздушную линию, причем он получил название: «Южная Звезда». О том, насколько этот аппарат оправдал возлагавшиеся на него надежды, можно судить по телеграмме, посланной И.И. Сикорскому 27 июля 1929 г. экипажем «Южной Звезды» после первого ее перелета из Нью-Йорка в Буэнос-Айрес:

Из Буэнос-Айреса, Аргентина.

«Южная Звезда» прибыла сюда сегодня в превосходном состоянии после перелета из Нью-Йорка вдоль Западного берега Южной Америки, перелетев Анды из Сан-Диего на высоте 19 000 фут (5793,1 м), неся 8 человек и полезный груз всего 5000 фунтов (2267,5 кг). Первый большой транспортный аэроплан для перелетов. Поздравление конструктору такого большого корабля,

Джон Монтгомери.

Тот же S-37, приспособленный для военных целей и получивший название S-37B-бомбардировщик, построен для военного ведомства Северо-Американских Соединенных Штатов. Он предназначался для ночных бомбардировок, был снабжен двумя двигателями «Пратт—Уитни Хорнет» по 525 л.с. и мог поднимать до 5000 кг полезного груза.

В конце 1927 г. предприятие Сикорского разработало новую модель аэроплана-амфибии S-33 с двумя двигателями «Пратт—Уитни Уосп», по 400 л.с. каждый, на 10—12 пассажиров.

Глава X

Дальнейшие успехи И.И. Сикорского. — «Амфибия Сикорский S-38».

1928 г. стал для И.И. Сикорского юбилейным. В 1908 г., т. е. двадцатью годами ранее, Сикорский 19-летним юношей начал свои первые опыты с постройкой летательных аппаратов, а 26 мая (13 мая по старому стилю) исполнилось 15 лет со дня первого полета его «Русского Витязя». Этот юбилейный год был отмечен выпуском нового аппарата-амфибии «Амфибия Сикорский S-38», о котором американская (а частью и европейская) как специальная, так и общая пресса дала прекрасные отзывы¹. Ввиду того, что аппарат этот может садиться одинаково легко как на воду, так и на сушу, равно как и взлетать с земли и воды, причем и в воздухе, и на суше, и на воде он показал выдающиеся качества, можно не без основания полагать, что S-38, являющийся улучшенным типом амфибии S-36 — первого в мире большого двухмоторного аппарата такого типа, — снова, подобно своему предку «Русскому Витязю», произведет известного рода переворот в авиации.

Достаточно сказать, что этот тип аппарата-амфибии, служащий для воздушного транспорта, кроме быстроты, комфорта и безопасности дает

¹ См. Aero-Digest, August 1923; Flug Sport № 18, August 1928; New York Herald Tribune Magazine, Oct 21, 1928.

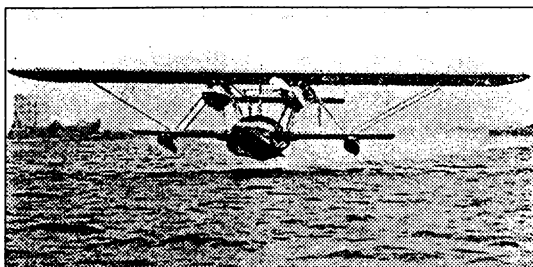


Аэроплан И.И. Сикорского S-37. На таком аппарате («Южная Звезда») совершен 27 июля 1929 г. перелет из Нью-Йорка в Буэнос-Айрес.

еще помимо удобств и сбережения времени для пассажиров, огромную экономию для Обществ, обслуживающих воздушные сообщения. «Амфибия S-38» не нуждается в аэродромах так, как аэропланы обычного типа, а аэродромы эти дорого стоят, особенно в густонаселенных местностях, и обычно удалены от городов.

Амфибии же, обладая возможностью садиться на воду, могут садиться в центре больших городов, где обычно имеется большая река, озеро, море и т. д.

Поэтому отпадает надобность в добавочных перевозочных средствах с аэродрома в центр этих городов. Кроме того, взлетая одинаково легко и с земли, и с воды, эти аппараты могут садиться на водные поверхности тех населенных мест, которые почему-либо не могут иметь аэродромов. Таким образом, эти местности вводятся в сеть воздушных сообщений, которые до этого не могли обслуживаться сухопутными аэропланами за неимением в этих местах аэродромов, а гидропланами из-за их прикованности к водной базе.



Амфибия S-38, поднимающаяся с воды в центральной части Нью-Йорка (1928 г.).

Полеты над большими водными пространствами на аэропланах или продолжительные полеты над землей на гидропланах, при всех совершенствах этих обоих типов самолетов и надежности моторов, едва ли могут привлечь большое число пассажиров, совершающих воздушные путешествия не из любви к приключениям и сильным ощущениям, а по своим делам, связанным с экономией времени. «Амфибия S-38» устраняет опасность при посадке в обоих случаях, почему и носит девиз: «Land when and where you wish» («Земля — где и когда вам угодно»). Воздушные сообщения при таких условиях становятся во много раз безопаснее поездок с головокружительной (хотя и небольшой по сравнению с аэропланами) быстротой на автомобилях, в поездах-экспрессах.

Новый воздушный корабль И.И. Сикорского показал на испытаниях в июне 1928 г. прекрасные качества, почему Министерство торговли и выдало «удостоверение или одобрительный отзыв», гласящее, что S-38 «совершенно отвечает правилам Министерства торговли, установленным для аэропланов и гидропланов...»

| | | |
|---|----------------------|--------------------------|
| Полезный груз | 1496,5 кг | 1814 кг |
| Наивысшая скорость | 206 км/ч | 200,4 км/ч |
| Скорость при посадке | 84,5 км/ч | 88,5 км/ч |
| Скорость в полете над поверхностью моря (при 1650 об/мин для винта) | 180,3 км/ч | 177 км/ч |
| Скорость подъема | 286,5 м/мин | 268,2 м/мин |
| Подъем в течение 10 мин | 2331,7 м | 2209,8 м |
| Потолок | 6086 м | 5998 м |
| Разбег по земле (при тихой погоде) | 8 с | 10 с |
| Разбег по воде (при тихой погоде) | 14 с | 16 с |
| Распределение полезного груза (1814 кг) | | |
| Дальность полета | 820 км | 1230 км |
| Экипаж (2 пилота) | 154 кг | 154,2 кг |
| Снаряжение | 56,6 кг | 56,7 кг |
| Бензина | 489 кг на 5 ч полета | 734,6 кг на 7,5 ч полета |
| Масла | 56,7 кг | 83,9 кг |
| Extra | 27,2 кг | — |
| Всего | 811,7 кг | 1029,5 кг |
| Оплачиваемый груз | | |
| Девять пассажиров | 693,8 кг | 693,9 кг |
| Багаж | 81,63 кг | 81,63 кг |
| Почта и посылки | 226,75 кг | Extra 9,07 кг |
| Всего оплачиваемого груза | 1002,2 кг | 784,5 кг |
| Всего полезного груза | 1814 кг | 1814 кг |

Данные этих испытаний и размеры «Амфибии S-38» следующие:

| | |
|--|---------------------|
| Водоизмещение лодки, вмещающей каюту для пассажиров, рубку для пилотов и отделения для багажа и предметов морского снаряжения | 12 289 кг |
| Длина лодки | 9,1 м |
| Ширина лодки | 1,57 м |
| Вес пустого аэроплана | 2721 кг |
| Нагрузка на единицу поверхности при 1814 кг полезного груза | 67,6/м ² |
| Нагрузка на лошадиную силу (при том же полезном грузе) | 5,5 кг |

«Амфибия S-38» имеет два двигателя Пратт энд Уитни «Уосп» по 400 л.с. каждый (двигатели эти, дающие до 1900 об/мин, могут быть заменены и другими двигателями этого типа, например «Пратт—Уитни Хорнет» или «Райт Циклон» в 500 л.с.).

Размеры S-38

| | |
|--|---------|
| Размах крыльев | 21,8 м |
| Длина | 12,27 м |
| Высота | 4,2 м |
| Ширина хода | 2,9 м |
| Длина верхнего крыла | 21,8 м |
| Длина нижнего крыла | 11,2 м |
| Ширина верхнего крыла | 2,5 м |
| Ширина нижнего крыла | 1,5 м |
| Наклон верхнего крыла | 0° |
| Наклон нижнего крыла | 1° |
| Расстояние между несущими поверхностями | 2,38 м |

| | |
|---|---------------------|
| Несущая поверхность верхнего крыла (включая 3,9 м ² элеронов) | 53,4 м ² |
| Несущая поверхность нижнего крыла (включая 3,9 м ² элеронов) | 13,6 м ² |
| Общая несущая поверхность | 66,9 м ² |
| Поверхность стабилизатора | 4,1 м ² |
| Поверхность элеватора | 2,4 м ² |
| Поверхность рулей (направления) | 1,9 м ² |

Двигатели подвешены под верхней несущей поверхностью. Баки из дюралюминия для бензина и масла помещены в среднем отсеке верхнего крыла. Вместимость бензиновых баков — 1136 л и двух масляных — по 45,4 л каждый. Стабилизатор соединен с верхним крылом посредством двух металлических балок и не связан с лодкой. Рули (2) расположены в струе соответствующего винта. Стабилизатор и рули находятся довольно высоко, что предохраняет их от волн при посадке или при подъеме на беспокойной воде. Рули специальной системы (патент И.И. Сикорского) обеспечивают устойчивость аппарата и при полете на одном двигателе.

Шасси для спуска на землю подвижное, опускается или поднимается особым гидравлическим приспособлением, отдельно с каждой стороны. На это требуется не более 50 с.

Штурвал подвижный, что дает возможность пилотам, имеющим каждый свое место, меняться за рулем и передавать управление не покидая своих мест.

«Амфибия S-38», как видно из предыдущего, имеет нижнее крыло почти вдвое меньше верхнего, поэтому относится к типу полуторапланов.



S-38. Нью-Йорк.
1928 г.

Нижнее крыло служит для прикрепления поплавков, разделенных водонепроницаемыми переборками на две части, а также представляет собой опору для стоек, усиливающих прочность верхнего крыла. Поплавки отстоят от срединной линии аппарата на 3,6 м.

Аппарат построен из дюралюминия и хромованадиевой стали. Шпангоуты деревянные, покрыты особым нержавеющей и не разъедаемым морской водой дюралюминием («Альклад»).

Лодка разделена водонепроницаемыми переборками на шесть частей, пол — двойной. Амортизаторы состоят из масляных компрессоров и стальных спиральных пружин, поглощающих толчки при соприкосновении аппарата с землей. В носовой части лодки помещается отделение, в котором хранятся предметы и снасти, необходимые для швартовки или установки на якорь «Амфибии» (якорь, цепи, тросы и т. п.). Рядом с этим помещением имеется отделение для багажа, могущее легко быть приспособлено под беспроволочный телеграф. Еще далее на границе передней и средней трети лодки находится рубка пилотов, соединяющаяся с пассажирской каютой. Ввиду того, что моторы размещены по сторонам и высоко под верхним крылом, пилоты могут хорошо видеть как перед собой, так и по сторонам.

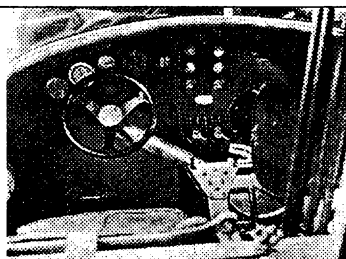
Каюта пассажиров очень светлая благодаря большим окнам из небьющегося (не дающего осколков) стекла в борту лодки и ее крыше. В каюте свободно устанавливается восемь—девять плетеных кресел; путем перестановки и установки длинных скамей-диванов число пассажиров может быть доведено без тесноты до двенадцати. Кроме того, каюта может быть превращена в спальную на четыре пассажира или в комфортабельную каюту-салон воздушной яхты.

Входная дверь расположена вверху кабины, в которую спускаются по лестнице. В кормовой части лодки помещается уборная.

С полезным грузом в 1496,6 кг «Амфибия S-38» может лететь, не снижаясь, на одном двигателе.

Таков в общих чертах этот воздушный корабль И.И. Сикорского. Можно еще добавить, что, по сообщению «Aero-Digest», S-38 настолько хорошо слушается рулей, что при маневрировании на воде пилот мог провести аппарат между двумя препятствиями, имея между ними и концами крыльев всего лишь пять футов (1,7 м) свободного пространства. Эта прекрасная управляемость S-38 отмечена была также и при полете с одним выключенным мотором, причем в аппарате не замечалось никакой вибрации.

Помещение пилотов. Двойное управление «Амфибии S-38». (1928 г.).



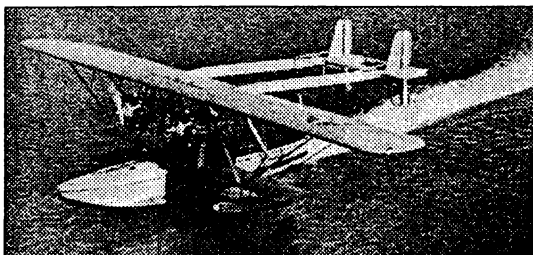
Все эти качества «Амфибии S-38» не могли не обратить на себя внимания, и «Sikorsky Aviation Corporation» начало выпускать аппараты этого типа сериями. Американские большие компании воздушных сообщений, например «Pan American Airways Incorp.», ввели эти аппараты для обслуживания важных воздушных линий. Такова, например, линия Буффало—Нью-Йорк—Торонто. По газетным сообщениям, линию Майами—Куба—Гаити открыл на аппарате Сикорского S-38 не кто иной, как знаменитый Линдберг, который остался очень доволен аппаратом. Вообще, практичные янки сумели оценить выгоды и преимущества этого аппарата. Американская знаменитость боксер Тенней избрал для своего путешествия в Нью-Йорк именно этот тип аппарата. Большую часть своего воздушного путешествия он мирно спал в каюте аэроплана-амфибии, прибыв вовремя на состязание и тем избавил устроителя последнего от громадных убытков, так как по американскому обыкновению в этот матч было вложено свыше миллиона долларов. Этим полетом Тенней лишний раз подтвердил, что в Америке время — не только деньги, но и очень большие деньги.

«Амфибия S-38», как видно из изложенного, предназначается для вполне мирных целей: для безопасных, быстрых и удобных перелетов на большие расстояния¹. В свое время для таких же целей предназначался и ее предок «Илья Муромец», превращенный силой обстоятельств из комфортабельного пассажирского воздушного кораб-

¹ «Амфибия S-38» принята в Американском воздушном флоте как аппарат для дальней разведки.

ля в опасное для врага оружие. То, что в последнее время так усиленно говорят и пишут о мире во всем мире, о всеобщем разоружении, а также и то, что повсюду усиленно стараются создавать громадные воздушные флоты, дает основание предполагать, что недалеко время новых, еще более ужасных, чем раньше, вооруженных столкновений. Нет сомнения, что аппараты Сикорского типа S-38 легко могут быть обращены в орудия разрушения и, далеко опередив в этом отношении своего предка — русского воздушного богатыря «Илью Муромца», станут в умелых руках еще более опасным и грозным оружием против неприятеля. Воздушные корабли этого типа, не нуждающиеся в специально оборудованных аэродромах и способные садиться в местах, где их менее всего можно будет ожидать, понесут в глубокий тыл неприятеля не только взрывчатые вещества и химические бомбы, но и воздушные десанты. Последние при известной доле смелости и решимости добровольцев-партизан смогут в достаточной мере спутать мобилизационные планы противника.

В начале великой войны, в августе 1914 г., боязнь появления в тылу подобных партизан-летчиков была настолько велика, что, например, в Риге, отстоявшей в то время на сотни верст от мест активных военных действий, видели и слышали неприятельские аэропланы не только днем, но и ночью. Само собой разумеется, никаких аэропланов тогда не появлялось, но все-таки последовало распоряжение вооружить городских винтовками «для стрельбы по аэропланам»... Очевидцы видели «собственными глазами» немецкие аэропланы, спускавшиеся в имениях лифляндских помещи-



«Амфибия S-38», принятая во флоте США как аппарат для дальней разведки (1928 г.).

ков-баронов на специально подготовленные для этой цели бетонные площадки. За площадки для посадки аэропланов принимали площадки для лаун-тенниса, а лояльных, хотя, быть может, и сочувствовавших в душе своим сородичам немецких баронов подозревали в шпионаже и считали злостными изменниками.

Аппаратам S-38 не понадобятся площадки для тенниса, а призрак неприятельских аэропланов, вызывавший панику в 1914—1915 гг., в настоящее время может обратиться в реальную, ясно ощутимую и, надо думать, ужасную по своим последствиям действительность.

Нет сомнения, что И.И. Сикорский будет продолжать свою плодотворную работу над усовершенствованием своих воздушных богатырей. Предугадывать, что будет им сделано в этом направлении, конечно, излишне. Можно лишь упомянуть о том, что, судя по тем предположениям, которые И.И. Сикорский высказывал еще в 1920 г., а затем повторил их в своем докладе, прочитанном в Париже в феврале 1929 г., очередным вопросом авиации должна быть постройка воз-

душных кораблей, способных летать на совершенно недостижимой в настоящее время высоте — 30—40 км над земной поверхностью. По мнению И.И. Сикорского, такие самолеты должны, помимо своей исключительной прочности, иметь непроницаемый для воздуха корпус. Моторы такого аппарата, громадной мощности, должны получать воздух для карбюрации под давлением. Экипаж такого воздушного корабля будет находиться в условиях, близких к подводной лодке. Такие воздушные корабли смогут развивать ввиду малого сопротивления в сильно разреженном воздухе¹ огромную скорость — свыше 500 км/ч.

Насколько все эти предположения оправдаются на деле, покажет будущее. Полеты в стратосфере — не фантазия в духе Жюль Верна, а дело недалекого будущего и доказательством этого может служить полет немецкого летчика Нойнхофера, который 26 мая 1929 г. на аппарате Юнкерса набрал высоту 12 739 м за 1 ч 11 мин.

Можем лишь пожелать нашему талантливому соотечественнику дальнейших успехов в его неутомимой деятельности на пользу будущей свободной и великой России.

¹ Толщину слоя воздуха принято считать 60—80 км, хотя воздух имеется и на высоте около 200 км. Атмосферное давление на высоте 5000 м равно 406,5 мм рт. ст., на высоте 10 000 м — 217,4 мм рт. ст. Принято считать, что температура воздуха понижается в среднем на 0,5°С каждые 100 м. Таким образом, температура на высоте 12 000 м должна быть на 60°С ниже таковой на поверхности Земли. На высоте около 13 000 м установлена температура 55°С, давление — 145 мм. рт. ст.

Заключение

Данная книга, как уже было сказано, представляет собою лишь попытку собрать воедино материалы, относящиеся к воздушным кораблям И.И. Сикорского. Разумеется, нельзя делать на основании этих материалов какие-либо окончательные выводы и давать полную и беспристрастную оценку нашему выдающемуся изобретателю — время еще не пришло. Приведенные в очерке сведения могут, однако, дать представление как о том, что сделал И.И. Сикорский за двадцать лет своего неустанного и упорного труда, так и о том, как протекало развитие его воздушных богатырей на их родине — в России.

Не нужно быть специалистом, чтобы видеть, какую пользу принесли они России, что могли дать они России при полном, своевременном и надлежащем их использовании и, наконец, что относительно медленное и неполное развитие этих воздушных кораблей в России не зависело от тех или иных недостатков в их конструкции или от «неприложимости» этого типа самолетов к потребностям русской жизни.

Причины этого надо искать более глубоко — в наших национальных особенностях или, вернее, в наших недостатках. Вникнуть в эти причины, спокойно разобраться в них и сознаться в наших ошибках и слабостях — это значит извлечь пользу из уроков прошлого и избежать в будущем повторения подобных ошибок, обошедшихся нашей

родине очень дорого. Конечно, можно было бы, не углубляясь так далеко, сослаться на нашу техническую неподготовленность и отсталость. Хотя это и будет по существу верным, но не даст нам определенного ответа на вопрос. В самом деле — в России было немало талантливых ученых, специалистов по всем вопросам техники; эти специалисты нисколько не уступали заграничным, а иногда и превосходили последних. С мнением наших ученых считались в странах с высоко развитой техникой и промышленностью, сырого материала было более чем достаточно, смысленность и искусство русских рабочих бывали порой изумительны¹, а «отсталость» отрицать, конечно, невозможно. Зависела она не от отсутствия средств или неумения взяться за дело, а главным образом от нашего равнодушия, от нежелания дружно и серьезно взяться за работу, оставив в стороне разрешение всевозможных «социальных проблем». Это нежелание, а порою и попросту русская лень, при отсутствии у нас привитого воспитанием уважения к своему русскому, вместе с преувеличенным представлением о достоинствах всего иностранного, вело к более легкому выходу — получать все в готовом виде из-за границы. К сожалению, подобные взгляды глубоко укоренились в широких слоях нашего так называемого интеллигент-

¹ Напомним, как Телушкин исправил шпиц церкви Петропавловской крепости без установки дорого стоявших лесов и как русские подрядчики доставили и установили огромные гранитные монолиты для памятников Петру Великому и Александру I (Александровская колонна) в Петербурге.

ного общества, и робкие попытки отдельных лиц отстаивать русскую самобытность готовы были отождествлять с отсталостью, надеяя пытавшихся стать на защиту национального достояния и достоинства различными эпитетами вроде наемников правительства, квасных патриотов, черносотенцев и проч. Слепление лучами пресловутой западной культуры в конце концов принесло свои плоды и довело Россию до настоящего положения.

Мы видели, что судьба созданного И.И. Сикорским воздушного богатыря напоминает судьбу былинного богатыря Ильи Муромца, имя которого носили с честью самолеты Сикорского. Эпический Илья Муромец, прежде чем стать богатырем и начать совершать свои подвиги, просидел сиднем на печи тридцать лет без рук, без ног и даже протер под собой от такого долговременного сидения яму. Вывели его из такого безотрадного положения калики перехожие — нищая братия, случайно проходившая мимо и приказавшая Илье Муромцу встать «на резвы ноги».

Не сказала ли в этой былине характерная русская черта — способность совершать богатырские подвиги лишь после того или иного внешнего воздействия?

Для того чтобы воздушные богатыри Сикорского твердо стали «на резвы ноги», нужно было русским людям потерять родину, переплыть океан и в чужой стране, преодолевая неизмеримо более тяжелые препятствия, чем у себя дома, в России, добиться блестящего успеха¹.

¹ Кроме указанных выше успехов, которых достигло в Америке предприятие Сикорского, нелишним будет упо-

Заслуги И.И. Сикорского состоят не только в том, что он создал большие многомоторные аэропланы и тем произвел переворот в авиации, но еще и в том, что, потеряв все в России, он не пал духом, не оставил мысли продолжать начатое им дело, а сплотив в Америке около себя русских людей, невзирая на встреченные там невероятные трудности и препятствия, сумел развить это дело и поставить его на большую высоту. Без гроша денег в стране с богатейшими предприятиями, где человек обращен в деталь машины, эта горсть русских людей взялась дружно за работу, твердо веря в конечный успех дела, затеянного Сикорским. Со стороны такая попытка казалась бесплодной фантазией людей, все еще грезивших былым величием их родины. Тем не менее эта фантазия осуществилась, несмотря на неудачи, порой очень тяжелые и равносильные полному краху. Русские мечтатели во главе с Сикорским добились, наконец, успеха и тем показали, что может сделать русский гений при желании и дружной работе. Эти русские американцы, не обращаясь к политике, сделали для русского национального дела больше, чем все столь многочисленные в эмиграции группы и партии тех или иных оттенков, занимающиеся определением «платформ» для будущей России. Своей неустанной работой в отнюдь нелегких условиях И.И. Си-

мянуть о том, что русские летчики и инженеры в Америке сумели зарекомендовать себя настолько хорошо, что при образовании новых предприятий финансировавшие их лица ставили условие, чтобы половина инженеров были русскими.

корский и окружавшие его русские люди показали тот правильный путь, которым должно идти и возрождение нашей родины, и очищение ее от мусора, грязи, крови и пепла. Россия возродится не при помощи вооруженной интервенции иностранных держав, не звонкими лозунгами, заимствованными извне и чуждыми русской жизни, и даже не появлением «волевого» вождя, который придет, увидит и победит, а лишь длительной, дружной и упорной работой всех русских людей, оставшихся верными национальным заветам. Чем напряженней и дружнее будет эта работа, прежде всего над перевоспитанием самих себя, тем скорее освободится Россия от шайки хищников, называющих себя представителями «рабоче-крестьянской» власти, а в действительности паразитирующих на лишенном воли парализованном государственном организме.

Современные властители России напоминают собою одну разновидность ос, чрезвычайно наглых и прожорливых. Эти осы избирают свои жертвы среди крупных, сильных, но не воинственных насекомых. Нанося своим жалом уколы в их нервные ганглии, эти хищные осы не убивают свою добычу, а лишь парализуют ее, приводя в состояние оцепенения, делая из нее таким образом как бы «живые консервы».

Не представляет ли современная Россия с ее 130-миллионным земледельческим населением такие живые консервы для прокормления «третьего интернационала»?

Пораженная ядовитым жалом в свои нервные центры, простертая в параличе Россия беспомощно лежит «без рук, без ног», ожидая калик пере-

хожих или кого-то другого, кто прикажет ей встать на «резвы ноги». Не проще ли, однако, было бы, не дожидаясь этих целителей, встряхнуться самим, побороть напряжением воли этот паралич и, смело взглянув в лицо своим поработителям, убедиться в том, что под личиной «рабоче-крестьянской» власти скрывается всего лишь хищник — паразит, живущий за счет живого, могучего, но лишенного воли организма русского народа.

Кнут Гамсун, которого трудно заподозрить в излишнем славянофильстве, писал когда-то про Россию следующее:

Славяне (т. е. русские) — народ будущего, завоеватели мира после германцев. Неудивительно поэтому, что у такого народа может возникнуть литература безграничная в своем величии и паразитическая...

И вот эти будущие завоеватели мира в настоящее время представляют собой лишь живые консервы для питания паразита-хищника. Нет сомнения, что Россия выдержит его ядовитые укусы, переживет лихолетье, как переживала она и прежде тяжелые, обрушивавшиеся на нее испытания, делаясь после них еще крепче и величественней. Но, чтобы ускорить этот процесс оздоровления, не следует пассивно ждать избавителей «старцев незнатных — нищу братию», а нужно неустанно работать над тем, чтобы укрепить и закалить свою волю.

Слова И.И. Сикорского: «Нам нужно работать, а главное учиться тому, что поможет нам восста-

новить родину, когда она того от нас потребует»¹, слова, подтвержденные им на деле, должны найти отклик в душе каждого русского, которому дорога была его родина не только в дни ее величия, но и в дни ее падения, неслыханного позора и унижения.

Эта работа над перевоспитанием самих себя должна глубоко проникнуть в сознание всех русских людей, не склонивших свою шею под ярмо утопического коммунизма.

Тяжела и порой беспросветна жизнь русских эмигрантов с ее будничной, серой действительностью, заботами о хлебе насущном, но и в этом безотрадном существовании не должно покидать нас сознание того, что переживаемые испытания необходимы для грядущей великой и свободной России.

Если нам не суждено будет, выражаясь аллегорически, собрать плоды с посаженных нами и выращиваемых с таким трудом деревьев, то пусть этими плодами воспользуются наши внуки — «*Carpent tua roma nepotes*»², как говорит Вергилий. Мы же постараемся найти утешение и поддержку в словах фернейского философа³:

Труд удаляет от нас три главнейших несчастья: скуку, порок и нужду. Будем обрабатывать наш сад, — это единственное средство сделать нашу жизнь сносной.

¹ См. Письмо И.И. Сикорского в редакцию газеты «Русский Военный Вестник» (15 мая 1927 г., № 92) и статью В. Кладищенского «У И.И. Сикорского» в той же газете (15 апреля 1928 г., № 110).

² Пожнут твои плоды потомки (лат.).

³ Вольтера.

Содержание

| | |
|--------------------------|-----|
| <i>Предисловие</i> | 3 |
| Глава I | 5 |
| Глава II | 25 |
| Глава III | 39 |
| Глава IV | 64 |
| Глава V | 91 |
| Глава VI | 106 |
| Глава VII | 124 |
| Глава VIII | 144 |
| Глава IX | 174 |
| Глава X | 204 |
| <i>Заключение</i> | 216 |

По вопросам оптовой покупки книг
издательства АСТ обращаться по адресу:
Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги издательства АСТ
можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140,
АСТ — «Книги по почте».

Научно-популярное издание

РУССКИЕ ВОЗДУШНЫЕ БОГАТЫРИ
И. И. СИКОРСКОГО

Ответственный за выпуск *И. В. Резько*

Подписано в печать с готовых диапозитивов 28.01.05.
Формат 84×108¹/32. Бумага газетная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 11,76. Тираж 3000 экз. Заказ 399.

ООО «Издательство АСТ».
667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 98.

Наши электронные адреса: WWW.ACT.RU
E-mail: astpub@aha.ru.

ООО «Харвест». Лицензия № 02330/0056935 от 30.04.04.
РБ, 220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Республиканское унитарное предприятие
«Издательство «Белорусский Дом печати».
220013, Минск, пр. Ф. Скорины, 79.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

РУССКИЕ ВОЗДУШНЫЕ БОГАТЫРИ И. И. СИКОРСКОГО

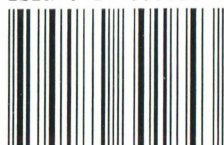
Настоящее издание посвящено русской авиации —
летательным аппаратам И. И. Сикорского.

К.Н. Финне в 1914 г. был назначен начальником медицинской
службы эскадры воздушных кораблей. Это было первое в мире
авиационное соединение, в составе которого, находились
самолеты «Илья Муромец» — тяжелые четырехмоторные
бомбардировщики конструкции И. И. Сикорского.

Близкая дружба автора с создателем небесного гиганта
и ведущими командирами эскадры, а также интересные
наблюдения делают книгу незаменимой
для истории первых лет российской авиации.

Предназначена для читателей, интересующихся
военной историей и техникой.

ISBN 5-17-030184-7



9 785170 301843