

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

АВИАЦИЯ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ



В.Г. РОХМИСТРОВ

Владимир Геннадьевич Рохмистров

Авиация великой войны

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4977381

Авиация великой войны / В.Г. Рохмистров.: АСТ, ВЗОИ; Москва; 2004

ISBN 5-17-015605-7, 5-9602-0002-3

Аннотация

Первая мировая война явилась своеобразным испытательным полигоном для применения результатов технического прогресса. В это время значительно усилилась роль авиации. Если в начале войны использовалась лишь авиаразведка, то к концу 1918 г. боевые действия охватили все воздушное пространство. Самолеты-разведчики, истребители, бомбардировщики и штурмовики – все они сформировали новый род войск и изменили стратегию и тактику ведения войны.

Содержание

Почему люди не летают как птицы	4
Пролог	42
1914 год. «Если бы войско знало, войско побил бы войско»[17]	49
Июль	51
Август	55
Героическая Бельгия	59
Самсоновская катастрофа	113
Конец ознакомительного фрагмента.	121

Владимир Геннадьевич Рохмистров Авиация великой войны

Почему люди не летают как птицы

На глазах очки, на ушах – клапаны; в руках – железные палки и – вот – в клетке из проволоки, с холщовой крышей над головой, поднимается с разбега в пятнадцать сажен птичка божия, ощупывая бока.

А.С. Грин. Состязание в Лиссе¹

Великая война – так называлась поначалу в Европе война 1914–1918 гг. Этим названием европейцы ясно давали понять, какое она имела для них значение, оставив в сознании поколений глубокий след. «Без сомнения, в странах, принимавших участие в этой войне, мало осталось людей, не затронутых ею, – писал Олдингтон в „Смерти героя“. – Тем, кого перемирие застало еще детьми... просто не понять, в каком безмятежном спокойствии мы пребывали когда-то».

Но этому названию не дано было закрепиться в исто-

¹ Рассказ написан весной 1910 г., вскоре после авиационной недели в Петербурге.

рии. И не только потому, что наименование «Великая война» уже было дано когда-то фактически завершившейся в 1410 г. знаменитой Грюнвальдской битвой войне 1409–1411 гг. между Тевтонским орденом с одной стороны и Польским королевством и Великим княжеством Литовским – с другой. А прежде всего потому, что, неудовлетворенная результатами Первой, Германия вскоре развязала Вторую мировую войну.

Не осталась она в истории и как Отечественная, каковой ее хотели признать по политическим соображениям Германия и Россия. И не только потому, что Отечественной в России уже называлась война 1812 года, а Германия тщетно пыталась оправдать войну, происходившую большей частью за ее пределами, защитой Отечества. А также и не потому, что война эта касалась интересов не только этих двух стран. Но прежде всего потому, что после этой войны ни в той, ни в другой стране фактически не осталось того Отечества, которое они хотели защитить.

Эта война не только перекроила карту Европы, она изменила сознание европейцев.

* * *

Но что человека вечно тянет взлететь подобно птице? Рисунки и скульптурные изображения древних египтян, сделанные за несколько тысячелетий до нашей эры, нередко

представляют фигуры людей с крыльями. Такие же изображения можно найти в ассиро-вавилонских, греческих, римских памятниках. В античные века и в эпоху средневековья совершались безуспешные попытки осуществить полет, подражая пернатым обитателям планеты. Люди придумывали различные конструкции крыльев и пытались с их помощью взлететь, оторваться от матушки-земли. Затем, осознав всю бесплодность попыток взлететь с земли, испытатели начали забираться на возвышенности и колокольни, пытаясь начать полет с планирования. Но и эти попытки заканчивались увечьями либо смертью.

Однако вера в возможность машущего полета была настолько сильна, что даже крупнейший ученый эпохи Возрождения Леонардо да Винчи (1452–1519) создал несколько проектов летательных аппаратов с машущими крыльями, и полная бесперспективность мускулолетов была впервые научно обоснована лишь в конце XVII века итальянским ученым Д. Борелли, который выявил всю значительность различия мышечного аппарата птиц и человека. Одновременно с ним английский механик Р. Гук (1635–1703] пришел к выводу, что человек сможет полететь только при помощи механического двигателя.

В XVIII веке в Европе зарождается машинно-фабричное производство. Это вызывает интенсивное развитие науки и техники и способствует укреплению научного подхода к решению проблемы полета. После долгих опытов исследовате-

ли приходят к мысли использовать для осуществления полета подъемную силу, возникающую при быстром движении слегка наклоненной относительно воздушного потока пластины. К этому времени уже хорошо изучены воздушные змеи различных конструкций, а академик Эйлер (1707–1783) впервые вычисляет подъемную силу.

В это же время русский ученый М.В. Ломоносов (1711–1765) проводит исследования в области физики атмосферы и метеорологии. В связи с этими исследованиями у Ломоносова возникла мысль о создании летательного аппарата, с помощью которого можно было бы поднять над землей метеорологические приборы. Ученый обратился к идее создания вертикально взлетающего аппарата; его «аэродромическая машина» представляла собой летательный аппарат типа вертолета. Полет подобной модели впервые удалось осуществить в 1784 г., и осуществили его французские изобретатели Лоннуа и Бьенвеню, используя в качестве источника энергии силу упругости сжатого лука.

Впрочем, также издревле известен и другой путь к покорению человеком воздуха. Этот путь заключается в использовании статического принципа полета, основанного на законе Архимеда. Шествие по этому пути в какой-то момент показалось более перспективным; вес летательного аппарата стал считаться не только важнейшим, но и принципиальным препятствием. Следуя по пути решения проблемы по-

лета при помощи аппаратов легче воздуха, 5 июня 1783 года² во Франции братья Монгольфье осуществили первый запуск шара – оклеенного бумагой холста с веревочной сеткой, наполненного горячим воздухом. Благодаря легкой, герметичной и устойчивой по форме оболочке удалось реализовать принцип, по которому в сплошной среде тело, обладающее весом меньше вытесненной им массы этой среды, всплывает вверх.

19 сентября братья Монгольфье в Версале подняли в воздух баллон с животными, а 21 ноября 1783 года в Париже наконец-то состоялся первый полет людей. Счастливыми оказались де Розье и д'Арланд; они пробыли в воздухе 20 минут и пролетели около 9 км. Вскоре после этого, 1 декабря 1783 года, состоялся полет человека на аэростате более совершенной конструкции, созданной французским ученым Ж. Шарлем. Аэростат был наполнен водородом и имел подъемную силу в несколько раз превышавшую подъемную силу аэростата братьев Монгольфье. Шарль преодолел на своем аппарате расстояние около 40 км.

Наступила эра воздухоплавания.

Однако у этого способа передвижения по воздуху имелись существенные недостатки. Основным являлась невозможность совершать полет по заранее намеченному маршруту – налицо была полная зависимость от направления дви-

² Все даты (кроме заключенных в скобки) даются по Григорианскому календарю (новый стиль).

жения и силы ветра. С одной стороны сначала возникла идея, в целях упрощения управления летательным аппаратом легче воздуха, придать аэростату вытянутую форму. С другой – начало XIX века ознаменовалось широким распространением паровых машин. Первым применить паровой двигатель для управления аэростатом предложил английский ученый Д. Кейли (1773–1857]. Он же в 1816 г. дал в своем проекте расчет конструкции аэростата длиной 90 м с экипажем 7 человек. В 1852 г. состоялся первый полет управляемого аэростата с паровым двигателем мощностью 3 л. с. с толкающим винтом, осуществленный французом А. Жиффаром. Так родился дирижабль, что в переводе с французского означает «управляемый».

Казалось, что создание летательного аппарата легче воздуха означает полный переворот в развитии идеи полета. Стремление усовершенствовать аэростат надолго отвлекло внимание ученых от летательных аппаратов тяжелее воздуха. Но работы по созданию и изучению управляемых аэростатов (дирижаблей) способствовали не только развитию этого вида воздушных сообщений. Они способствовали также накоплению большого практического опыта, сыгравшего впоследствии значительную роль в создании летательных аппаратов тяжелее воздуха. Ведь именно на воздухоплавательных устройствах были впервые применены и испытаны тепловые двигатели, пропеллеры, аэродинамические рули, исследованы принципы уменьшения аэродинамического

сопротивления.

Кроме того, одной из основных причин, долго препятствовавших появлению самолета, являлось отсутствие легкого и достаточно мощного двигателя. Паровые машины, хотя они и были к концу XIX века значительно облегчены и усовершенствованы, из-за парового котла оказались мало пригодными для авиастроения. А основным препятствием на пути создания реактивного самолета являлась чрезвычайная неэкономичность известных в те годы двигателей прямой реакции. Даже в случае достижения требуемой тяги, продолжительность полета измерялась секундами. Опыты с электрическими двигателями сдерживались большим весом гальванических батарей питания. Только в наши дни, благодаря созданию солнечных батарей, появились некоторые перспективы воплощения этой идеи. А в те годы наибольший интерес у воздухоплавателей в конце концов вызвал изобретенный и сконструированный в 1860 г. французом Э. Ленуаром (1822–1900) двигатель внутреннего сгорания.

И вот, в середине XIX века, когда трудности создания дирижаблей начали все более вызывать сомнения в умах воздухоплавателей, вновь повсеместно возродился интерес к крылатым машинам. Теперь работы повелись сразу в двух направлениях: одни ученые создавали машины с паровыми, другие – с реактивными двигателями. Кроме того, изучение планирующих движений птиц показало возможность полета на безмоторном аппарате тяжелее воздуха – планере. Также

наряду с разработкой проектов монопланов, прообразом которых являлась птица, в середине XIX века зародилась идея самолета с несколькими несущими поверхностями, что позволяло существенно уменьшить вес и габариты летательного аппарата.

Принципиальная схема аэроплана – фюзеляж в виде лодки с неподвижно закрепленным над ней крылом и крестообразным хвостовым оперением – была определена еще в 1799 г все тем же Д. Келли. Вскоре Келли в процессе разработок добавил к этой конструкции шасси, рули направления и высоты, неподвижные стабилизаторы, образующие хвостовое оперение и пропеллер. Затем, к концу XIX века, в основном отработались свойства несущих поверхностей и определился тип двигателя.

Первый полет человека на аппарате тяжелее воздуха был осуществлен французским инженером Адером 9 октября 1890 г.³ Это был аэроплан с легким паровым двигателем

³ Некоторые исследователи утверждают, что первым на аппарате тяжелее воздуха взлетел на самолете своей конструкции русский генерал-майор в отставке А.Ф. Можайский (1825–1890). (7) 20 июня 1883 г. вблизи станции Дудергоф в Красном Селе, возле лагеря кавалерийского училища, он построил наклонную плоскость, скатываясь по рельсам которой, аппарат должен был набрать необходимую для взлета скорость. При испытаниях аппарат приподнялся, ему, по всей видимости, удалось отделиться от земли, но при взлете он накренился, задел за забор, окружавший место постройки, крылом и сломался. Как показали расчеты, сделанные конструкторами уже в начале XX века по чертежам Можайского, этот самолет не смог бы летать из-за множества ошибок, допущенных изобретателем в оценке аэродинамических качеств аппарата.

мощностью 40 л.с.

Затем, благодаря опытам немецкого инженера Отто Лилиенталя (1848–1896), трагически погибшего 9 августа 1896 года, исследователи поняли всю необходимость создания прежде всего обладающего хорошей управляемостью и устойчивостью планера. В 1896 году за эти разработки принялись два американских инженера Шанют и Херринг. Эстафету подхватили их соотечественники – братья Вилбур и Орвил Райт, начавшие работать над совершенствованием планеров летом 1900 года. В 1903 году они построили легкий 16-ти сильный бензиновый двигатель и, после целого ряда попыток, 17 декабря 1903 года совершили первый полет продолжительностью 12 секунд. Затем за 59 секунд было преодолено расстояние в 259 м. В 1905 году уже был совершен полет, позволивший преодолеть расстояние в 17 км, а затем – в 37 км. В 1908 г. Вилбур Райт продержался в воздухе 2 часа 20 минут. Несмотря на то, что в Европе ничего не знали о проводимых братьями Райт опытах, там также удалось создать аэроплан. Впервые отделился от земли на аппарате тяжелее воздуха собственной конструкции с легким бензиновым двигателем Антуанет в 50 л. с. французский воздухоплаватель Альберто Сантос-Дюмон. На биплане собственной конструкции он продержался в воздухе 21 секунду, успев преодолеть расстояние в 220 метров. Это произошло 12 ноября 1906 года; с тех пор этот день считается днем

рождения европейской авиации⁴. С этого времени начался, наконец, новый и последний этап в истории развития самолета, продолжающийся и по сей день – совершенствование его конструкции и свойств.

Параллельно процессу освоения возможности полета развивалась и история использования человеком нового вида передвижений. Поначалу полеты, кроме изучения свойств и возможностей этого нового вида передвижения, носили чисто развлекательный характер. Но это продолжалось недолго. Первое практическое использование аэростата произошло в период Великой французской революции в 1794 г. И первое же практическое использование этого нового средства передвижения произошло в военных целях; с его помощью была произведена разведка под Флерюсом. И только в 1804 г. русская Академия наук организовала первый в мире полет воздушного шара с научными целями. 30 июня в Петербурге, с плаца 1-го Кадетского корпуса, академик Я.Д. Захаров поднялся на воздушном шаре, управляемом бельгийским воздухоплавателем Робертсоном. Во время полета были проведены замеры давления, температуры, взяты пробы воздуха на различных высотах, выполнены опыты со статическим электричеством и магнитом, некоторые про-

⁴ Впервые отделиться от земли на аэроплане собственной конструкции Сип-тос-Дюмону удалось 22 августа 1906 г. И, хотя преодоленное им в тот раз расстояние было совсем незначительным, именно с этого момента в Европе окончательно перестали сомневаться в возможности летать на аппаратах тяжелее воздуха.

стейшие физиологические эксперименты. Однако идея использования летательного средства в военных целях никогда не покидала умы людей. Весной 1812 г. немецкий механик Франц Леппих обратился к русскому посланнику в Штутгарте Алепиусу с предложением построить для русского правительства управляемый воздушный шар. Как писал Алепиус Александру I: «...Леппих обещал мне построить пятьдесят таких воздушных кораблей в течение трех месяцев... По сделанным доселе расчислениям наиудобнейшие воздушные корабли могут вмещать в себе 40 человек и поднимать 12 000 фунтов⁵. В числе артиллерийских предметов, коими он хочет снабдить себя, ожидает он особливо большого действия от ящиков, наполненных порохом, которые брошены будучи сверху, могут разрывом своим, упав на твердые тела, опрокинуть целые эскадры».

Леппих по приглашению Александра I поселился в России под именем Шмидта и начал в обстановке полной секретности осуществлять свой проект под видом устройства земляной машины. Градоначальник Москвы Ростопчин докладывал царю: «Нельзя не удивляться деятельности Леппиха: он встает первым и ложится спать последним. Рабочие трудятся по 17 часов в день; их уже более ста человек в его мастерской». Однако все опыты предприимчивого немца окончились неудачей; уровень развития техники того време-

⁵ Русский фунт равнялся сороковой части пуда, примерно 0,41 кг, то есть 12 000 фунтов соответствует весу около 5 т (300 пудов).

ни еще не позволял добиться устойчивого управляемого полета огромного аэростата объемом около 8 тыс. м³. В 1813 году Леппих, потратив на работы 180 тыс. рублей, покинул Россию с репутацией шарлатана. Наполеон был выпровожен из России и без «немецкого чуда». Однако приоритет немецких умов на такого рода ведение боевых действий никем так и не был оспорен.

К середине XIX века воздухоплаватели уже участвовали в военных действиях в новом качестве. В 1849 г. с аэростата была произведена бомбардировка Венеции – первая бомбардировка с воздуха. А в 1859 г. аэростат участвовал в сражении при Соль-Ферино. В России генерал-майор Краевский в 1869 г. писал: «... для успеха в современной войне недостаточна уже одна тайна суворовских побед... необходима еще другая, новейшая, тайна побед, новое средство ведения войны... применение воздухоплавания на войне русскою армиею было бы бесполезно...»

Военно-ученый комитет, подробно изучив вопрос применения аэростатов в военных действиях, пришел к заключению, адресовав его русскому военному министру (5) 18 декабря 1869 г.: «Было бы несправедливо пренебрегать таким средством, с помощью которого является возможность своевременно раскрывать силы противника, стягиваемые к полю сражения, или предотвращать скрыто подготовляемые им удары, определять расположение атакуемой крепости или работ осаждающего, наконец, наблюдать на более или ме-

нее значительном расстоянии операции противника по переправе через реки, по занятию лесных или пересеченных пространств, по обороне берегов и пр. Во всех случаях воздушные рекогносцировки, произведенные при благоприятных обстоятельствах, могут доставить неоценимые услуги».

Однако несмотря на то, что опыты с применением аэростатов в военных целях в России проводились, в русско-турецкой войне 1877–1878 гг. аэростаты не участвовали, в то время как в армиях Европы и Америки уже были организованы воздухоплавательные части. Во Франции в 1878 г. была учреждена воздухоплавательная школа в Медоне и создана специальная военная воздухоплавательная комиссия. Англия к этому моменту уже имела свою воздухоплавательную школу в Вулвиче и несколько воздухоплавательных рот. Также была создана рота воздухоплавателей в Германии. А с 1884 г. создается военное воздухоплавание и в России. И с этих пор применение летательных аппаратов легче воздуха в военных целях уже становится делом обычным. Для этой цели даже были созданы специальные привязные аэростаты, которые использовались как высотные наблюдательные пункты.

Привязные аэростаты применялись, хотя и очень ограниченно, для разведки в русско-японскую войну 1904–1905 гг. Сначала лейтенант воздухоплавательной службы Лавров организовал в Порт-Артуре постройку самодельного воздушного шара. Затем с этого шара был рассмотрен неприятель-

ский укрепленный лагерь, который выстрелами с наших броненосцев был расстрелян 12-дюймовыми снарядами, так что японцы поспешно должны были его бросить и перенести в более отдаленную от Порт-Артура местность. Однако (23 ноября) 5 декабря 1904 г. Лавров погиб и работы с самодельным привязным шаром прекратились. Эстафету подхватил командир воздухоплавательного батальона Кованько А. М., прибывший месяц спустя с двумя змейковыми аэростатами на Дальневосточный театр военных действий по настоянию военного министра Сахарова. Затем подключился к боевой работе и батальон Н. Г. Баратова.

Параллельно этому развивались и средства защиты от вновь появившихся воздушных средств разведки и нападения. К концу XIX века в Германии были достигнуты немалые успехи в практике стрельбы по воздушным шарам. Германский военный агент писал в 1892 г.: «Опыты на Куммерсдорфском полигоне показали, что воздушный шар, находившийся на высоте 150–250 м, при стрельбе с расстояния 5000 м спустился один раз после десятого, а другой раз после двадцатого выстрела.

Опыты на полигоне в Группе (недалеко от Грауденца) показали, что воздушный шар, находившийся на высоте свыше 200 м, опустился после четвертого залпа крепостной артиллерии».

Но, несмотря на столь явные успехи воздухоплавателей, с началом XX века аэроплан все больше и больше завоевы-

вал внимание общественности. И тут всех опередили французы. Когда 17 октября 1891 г. избранная публика, «весь Париж», хлынула в распахнутые двери выставки на Елисейских полях, «гвоздя» экспозиции – летательного аппарата «Эол» французского инженера Клемана Адера – уже не было на месте. Загадочная машина, о которой мало что знали даже вездесущие газетчики, исчезла с выставки за несколько часов до открытия, сразу же после того, как «Эол» осмотрел военный министр Франции. Позже пресса писала, что Адер продолжает работу в интересах военного ведомства, конечная цель – «выработка воздушной стратегии и тактики, создание авиационной армии». Французские военные теоретики уже тогда, едва ли не за четверть века до начала Великой войны поняли – авиации предстоит изменить тысячелетние представления о стратегии и тактике военных действий. Теперь реки, горы и моря – все эти непреодолимые преграды предшествующих войн – послужат отличными ориентирами для новых участников военных действий.

Конечно же, выгоды нового вида техники видели не только французские военные. В Америке братья Райт уже к осени 1908 года совершили немало полетов над дюнами американского побережья в Атлантике. Велись работы по освоению воздушных машин и в Европе. Теперь уже исследователи стремились ко все большему расширению возможностей аэропланов. В Европу прибывает Вилбур Райт с намерением продать патент на свой аппарат. А с 1909 г. начина-

ются непрекращающиеся соревнования за первенство в небе между Анри Фарманом и Луи Блерио. 25 июля 1909 г. Луи Блерио вырывается вперед, впервые перелетев по воздуху Ламанш за 37 минут. В 1910 году Губерт Летам поднял на своем аппарате кинооператора; фильм с небывалыми видами Парижа «с высоты птичьего полета» демонстрировался во всех кинотеатрах французской столицы. Все это побудило французское военное командование закупить аэропланы для своих нужд. 13 аэропланов и 4 воздушных судна принимают участие в 1910 г. на маневрах французской армии в Пикардии. Они были предназначены для воздушной разведки, с каковой целью проведены интересные испытания; были проведены фотосъемки с воздуха и передача разведанных по радио. В последующие несколько лет совместными усилиями конструкторов, летчиков и предпринимателей «аэроплан, бывший так недавно простой игрушкой, прыгавшей на расстояние нескольких метров, превращается в летательную машину, поднимающуюся до 4 тыс. м, пролетающую безостановочно более 8 час. и более 800 км», – писал в начале 1912 г. русский журнал «Техника воздухоплавания». И в том же году французский журнал «Артиллерийское ревью» заметил: «Итало-турецкая война предоставила аэроплану случай доказать свою пригодность не только в смысле орудия разведки⁶, но также и как средства для нападения; поль-

⁶ Первая рекогносцировка позиций противника с аэроплана была проведена 22 октября 1911 г. итальянским пилотом капитаном Пьецца на аппарате Блерио.

за аэроплана в первом случае всегда казалась неоспоримой, что же касается второго применения, то в нем часто сомневались». Уже изобретены для атаки наземных войск металлические стрелы-дротики размером чуть больше карандаша и весом 30 г., которые, благодаря ускорению свободного падения, пробивали доску толщиной 150 мм. Такие стрелы использовались практически в течение всей Первой мировой войны⁷.

Не покидала умы военных деятелей и возможность бомбометания с воздуха. Итальянский лейтенант К. Ципелли начал эксперименты с авиационной бомбой еще до Великой войны. Главной проблемой было создать взрыватель, который срабатывал бы именно в тот момент, когда снаряд касается цели. Во время итало-турецкой войны (сентябрь 1911 – октябрь 1912) на турецкие позиции сбрасывались 10-кг бомбы, в массивном цилиндрическом корпусе которых вместе со взрывчатым веществом располагалась картечь, поражавшая при разрывах живую силу⁸. В конце лета 1911 г. даже в России проводились первые военные маневры с пробными

⁷ Даже в 1917 г. военное ведомство России в массовом количестве заготавливало такие стрелы. Акционерному обществу «Дека» в начале года было заказано 400 тыс. «пуль для метания с аэропланов». Завод к июлю сдал этот заказ армии.

⁸ Тогда в Ливии было использовано в военных целях 20 самолетов. Сначала 5 в качестве разведчиков, которые пилотировали Джулио Гавотти, Пьецца, Мойццо, Посси и Руда. Затем нашли им дополнительное применение, снабдив их калий-нитратными бомбами, которые они бросали с 300 и 500-метровой высоты в турецкие войска.

полетами аэропланов.

Одна из первых бомбардировок с самолета была произведена 1 ноября 1911 г. Джулио Гавотти сбросил со своего «Румплер-Таубе» 4 маленьких бомбы весом 2 кг на североафриканские населенные пункты Тагуира и Айн Цара; он же обстрелял при этом скопление арабских войск из личного оружия. Однако результат бомбардировки всех разочаровал.

В октябре 1912 г. начались боевые действия на Балканах. Черногория, Сербия, Греция и Болгария объявили войну Турции. В этой войне участвовали уже не единичные самолеты, а целый авиаотряд с русскими летчиками-добровольцами. Под руководством С. Щетинина, одного из основателей Российского товарищества воздухоплавания, летчики Агафонов, Евсюков, Колчин и Костин составили первое в истории боевое подразделение русской авиации. Они много раз летали над осажденным Адрианополем, в котором засели турецкие войска, фотографировали вражеские позиции, сбрасывали бомбы и листовки.

Вернувшись в Россию, Щетинин обстоятельно доложил о деятельности авиаотряда в Обществе ревнителей военных знаний. Он, в частности, отметил, что болгарская армия могла бы оказаться в затруднительном положении, если бы турки располагали хотя бы парой аэропланов. Осадив Адрианополь, болгары подвозили войскам снаряжение и провиант по единственному мосту через реку Марицу. Будь у турок авиация, они бы разбомбили мост и отрезали от тылов передовые

войска противника.

Естественное стремление военных летчиков стрелять с самолета по наземным целям привело к тому, что в России еще в 1912 г. был создан А.А. Пороховщиковым двухместный аэроплан БИ-КОК-2, имевший двойное управление, бронированное днище вынесенной вперед гондолы⁹, достаточные обзор и обстрел из подвижного пулемета вперед-вниз. (6) 19 августа 1913 г. на Клементьевском полигоне недалеко от Можайска проводились испытания этой воздушной машины, заключавшиеся в стрельбе с воздуха по наземным целям. Из 200 манекенов, по 7 в ряду, через 7 шагов один от другого, была выстроена пехота; в цель попало 8,1 % от общего числа выпущенных пуль. Однако военное ведомство не придало значения этим испытаниям. Официальное заключение комиссии только и отметило, что стрельба с аэроплана возможна, при этом необходима полная слаженность работы пилота и пулеметчика.

Однако такая осторожность оценок объясняется не только недостаточным количеством испытаний, но прежде всего резко отрицательным отношением большинства военных теоретиков и исследователей к боевому применению авиации. Это происходило по многим причинам. Во-первых,

⁹ В 1912 г. на III Воздухоплавательной выставке в Париже впервые экспонировался «блиндированный» моноплан «Морам-Солнье» с сигарообразным корпусом, полностью обшитым листовой сталью. И хотя по замыслу конструктора сталь была применена не столько для защиты пилотов, сколько для укрепления конструкции самолета, летчики на этих машинах стали менее уязвимыми.

высший командный состав того времени, будучи подготовленным старой школой, традиционно еще с XV в. считавшей главной ударной силой артиллерию, не видел за авиацией действительной военной мощи. Авиация даже в качестве помощницы артиллерии еще серьезно не рассматривалась, поскольку корректировать огонь артиллерии тогда казалось гораздо более удобным с привязных аэростатов; на них можно было установить телефон.

Во-вторых, в силу решающей зависимости от веса не представлялось возможным брать на борт аэроплана большое количество бомб, что и в самом деле, как показал опыт итало-турецкой и балканской войн, не позволяло оказывать серьезного влияния на ход боевых действий. Даже тяжелые многомоторные «Муромцы», появившиеся в России в 1913 г., проигрывали в грузоподъемности и дальности действия достаточно развитым к тому времени дирижаблям и особенно цеппелинам.

В-третьих, в силу большой скорости, казалось невозможным вести с аэроплана прицельный огонь из огнестрельного оружия. И, наконец, в-четвертых, аэропланы были еще настолько ненадежными и постоянно ломались в полете от самых незначительных причин, что применять их к каким-либо наступательным действиям казалось просто невыполнимым. В результате у командного состава сложилось мнение, что боевое применение авиации, не дав никаких значительных результатов само по себе, не позволит авиации выпол-

нить и ее основную задачу – разведку.

С другой стороны, например, знаменитый ученый Эдисон (1847–1931), полагал, что аэроплан в качестве средства нападения может превратиться в такое «абсолютное» оружие, против которого не окажется «средств для обороны». В этом случае, заключал знаменитый изобретатель, война станет невозможной. Скептики, наоборот, видели помеху в практическом применении аэроплана именно в его замечательных свойствах. «Аэропланы, вследствие своей большой скорости, не позволят успешно пользоваться оружием и бросать в цель снаряды, а потому и не могут иметь значительной наступательной силы», – таково было мнение некоторых германских высших военных деятелей. Главную роль в грядущих бомбардировках там отводили именно цеппелинам, тем более, что в этом виде вооружения Германия имела несомненный перевес перед всеми остальными державами.

Так же смотрели на новое средство войны и во Франции. На больших маневрах французской армии в 1912 г. аэропланам отвели лишь роль разведчиков. Бомбардировок с воздуха не проводилось, даже несмотря на то, что во Франции только-только закончился конкурс «Воздушной мишени» Мишлена. Победителями конкурса были признаны летчик Гебер и стрелок – лейтенант американской армии Скотт. Сбросив снаряды с 200-метровой высоты, Скотт уложил 12 бомб из 15 в круглую мишень диаметром 20 м. Бомбометание с высоты 800 м увенчалось попаданием 8 снарядов из 15

в четырехугольную цель размером 120х40 м! Подобные же испытания проводились и в России. Однако считалось, что из-за ограниченной грузоподъемности и из-за повышенного риска самопоражения при бомбометании на малой высоте такое использование аэропланов неэффективно.

Тем не менее, военные продолжали искать пути развития нового вида техники. До начала Великой войны русское командование провело три конкурса аэропланов, стимулируя деятельность отечественных авиаконструкторов.

В 1912 г. выдвигались для участия в конкурсе следующие требования:

1. Аэроплан должен быть построен в России (допускалось использование материалов и отдельных частей иностранного производства);

2. Полезная нагрузка должна составлять – два человека экипажа, необходимые инструменты и приборы (буссоль, фотографический аппарат, все необходимое для ремонта и т. п. + запас бензина и масла на 3 часа полета);

3. Скорость – не менее 80 км/час;

4. Скороподъемность – не менее 500 м за 15 мин.

Также особо оговаривались длительность полета, длина разбега, возможность взлетать «со вспаханного (но не свежеспаханного) и засеянного поля и опускаться на них же без каких бы то ни было поломок». Кроме того, самолеты должны были легко разбираться, транспортироваться и собираться не более, чем за два часа. Полковник Ульянин еще

в 1911 г. выдвинул идею «складного самолета». В результате под руководством летчика В. Лебедева был построен складной «Фарман», который неплохо летал, но уступал по характеристикам оригиналу «Фарману-IV».

Было требование и такого рода: «аэроплан должен представлять наибольшие удобства для обращения с огнестрельным оружием и для бросания бомб».

Биплан Сикорского С-6Б на конкурсе 1912 г. продемонстрировал отличные свойства:

Скорость до 113,5 км/час, скороподъемность – 500 м за 6,4 мин., на полную разборку аэроплана уходило всего 18,2 минут!

А отобранный комиссией на конкурсе 1913 г. «прибор для бросания снарядов с аэропланов и управляемых аэростатов», изготовленный штабс-капитаном Толмачевым, использовался в русской авиации до 1916 г.

Занимались развитием воздушного флота и Военно-морские ведомства. Еще (27 января) 9 февраля 1910 г. отставной капитан I ранга М. Парфенов сделал доклад в императорском Русском техническом обществе «О воздухоплавании в нашем флоте», в котором говорилось: «Можно безошибочно сказать, что разведка, совершенная с военно-морскими целями на дирижабле или аэроплане, должна дать во время морской войны поразительные результаты, предел которых ум наш не в состоянии даже определить». В этом же году во Франции конструктор А. Фабр (практически одновременно

с американцем Г. Кертисом) уже создал гидросамолет.

В 1911 г. русский инженер Я. Гаккель продемонстрировал свою оригинальную конструкцию «Гаккель V». В 1912 г. на воду был спущен поплавковый аэроплан И. Сикорского. Однако до 1913 г. русское морское ведомство предпочитало импортировать для нужд флота французские и американские гидроаэропланы: «Буазены», «Мораны», «Фарманы» и «Кертисы».

В предвоенные годы естественным образом зарождался и высший пилотаж – как искусство управления новым воздушным средством. На Западе пионером высшего пилотажа стал французский авиатор Адольф Пегу. Он еще в 1913 г. летал «вверх колесами», уходил в пикирование, круто набирал высоту и демонстрировал «немыслимые» эволюции своего «Блерио», доказав, что, имея достаточный запас высоты, машину можно выровнять в воздухе из любого положения.

В России впервые начал летать «вниз головой» Петр Нестеров; он оставил в память о своем искусстве фигуру высшего пилотажа, названную «мертвой петлей». Пегу, прибывший вскоре в Петербург, лично признал первенство русского летчика в выполнении такой фигуры высшего пилотажа, и с тех пор она стала называться «петлей Нестерова». Другой русский летчик, Константин Арцеулов, уже во время войны впервые продемонстрировал возможность выведения самолета из штопора, благодаря чему штопор также обогатил арсенал возможностей пилотирования. В Германии, также

во время войны, обогатил арсенал пилотирования Макс Иммельман.

Наряду с освоением военными летчиками стрельбы, бомбометания и высшего пилотажа соревновались и конструкторы. Высота подъема и продолжительность полета все возрастали и неуклонно возрастала скорость полета. Уже в 1911 г. «стариков» Блерио, Морана и Вуазена обставили на гоночных трассах Нью-пор, Ведрин и Прево.

Первоначально конструкторы полагали, что главное – это оснастить машину как можно более мощным мотором, который способен поднять в воздух практически любой аппарат. Ньюпор, представив на конкурс обтекаемый, буквально зализанный фюзеляж и гладкие поверхности крыльев с минимумом растяжек, поколебал эту точку зрения. Ему удалось в 1911 г. развить скорость 80 км/час всего с 20-сильным мотором. Эдуард Ньюпор погиб в 1911 г. в авиационной катастрофе, а в 1913 г. также погиб и его брат Шарль, основатель фирмы; оба так и не узнали, каких высот достигнут их идеи.

В 1913 г. самолет конструкции Луи Бешеро «Депердюзсен» под управлением Мориса Прево развил скорость 200 км/час!

Росла скорость, росла и грузоподъемность. 13 мая 1913 г. недалеко от Петербурга впервые в мире поднялся в небо аэроплан И. Сикорского «Русский витязь», весивший четыре тонны. Этот гигант уже способен был составить конкуренцию дирижаблям.

Однако скептики тормозили этот процесс. Английский ученый Ланчестер опубликовал аэродинамическое исследование, в котором доказывал, что самолеты уже достигли предельных размеров, дальнейший рост приведет к неспособности машин летать. Предельным весом при этом признавалась одна тонна. Голоса скептиков были еще очень сильны.

В результате, несмотря на все столь очевидные, казалось бы, достижения, еще в период итало-турецкой войны, аэропланы прозвали «аппаратами для циркового искусства». Ограниченная грузоподъемность и в самом деле не позволяла брать с собой действенных бомб. К тому же точность попадания в боевых условиях оказалась весьма незначительной. Более того, за эти несколько недель аэропланы даже не проявили себя особо выдающимся средством разведки. И вместо них стали использовать привязные аэростаты. Итало-турецкая война, прежде всего, подтвердила мнение, особенно распространенное в Германии, что именно воздушные суда (особенно цеппелины) будут наиболее действенным военным средством. Таким образом, развитие аппаратов легче воздуха также продолжалось с неменьшим напряжением. С созданием соответствующих мощных бензиновых моторов строительство воздушных судов испытывает настоящий взлет с конца XIX столетия, прежде всего во Франции и в Германии.

Противостояние Франции и Германии, источник постоянной тревоги европейского континента, неуклонно вело к

вершине воздушного судостроения, а затем и самолетостроения, к острой конкуренции между обеими державами, подстегивавшими себя взаимным недоверием ко все большему увеличению собственных усилий.

2 июля 1900 г. над Бодензее поднялся в воздух первый цеппелин. Франция отреагировала на эту воздушную угрозу незамедлительно. 19 октября 1902 г. был устроен полет французских воздушных судов вокруг Эйфелевой башни. Это было важным достижением – дирижабль оказался управляемым. В 1903 г. воздушное судно Лебоди удерживается в воздухе 1 час 16 мин. и развивает скорость 44 км/час. В 1905–1906 гг. граф Фердинанд фон Цеппелин строит второй и третий дирижабли. Последние проходят в 8 часов 350 км, что возможно при скорости в 43 км/час. Известие о закупке воздушных судов французским военным министерством дало германскому генеральному штабу желанный предлог выделить значительные средства на собственные разработки. В 1907 г. граф Цеппелин получил 400 тыс. золотых марок, а в 1908 – 2 млн. 150 тыс.

Газета социал-демократов «Вперед» с полным правом констатировала: «И в самом деле, похоже, в нашей прекрасной военной стране пока еще не все прекрасно, нам просто необходимо вооружить воздух». С 1913 г. военные и морские силы Германии имеют уже 11 воздушных судов. И Германия продолжает наращивать техническую мощь. Германский генеральный штаб видит в этом значительный инстру-

мент войны, который, наряду с дальней разведкой, можно эффективно использовать для бомбардирования крепостей и крупных городов. В 1912 г. глава генерального штаба фон Мольтке поясняет: «Мы видим в этих новых судах Цеппелина инструмент войны, в котором мы далеко превзошли всех противников, и в обозримое время они не смогут догнать нас, поскольку мы с энергией работаем над усовершенствованием своей техники. Нам необходимо ускорить его развитие, чтобы с началом войны сделать первый и действенный удар, каковой фактическим и моральным действием может оказаться совершенно дезорганизующим».

То, что германский генеральный штаб видел в дирижаблях выдающееся средство не только для дальней разведки, но также и для бомбардировки целей в глубоком тылу противника, весьма отрицательно сказалось на развитии авиации в Германии. Вся ставка была сделана на цеппелины, которые могли не только извещать о мобилизации и выступлении военных сил противника, но и мешать этому, а также подрывать военное хозяйство и дух населения враждебных государств. Германские военные политики со всей серьезностью в начале войны возлагали надежды на то, что их воздушные суда смогут рассеивать собрания войск и полностью дезорганизовывать жизнь в крупных городах. В связи с этим предполагалось в самом же начале военных действий направить 20 цеппелинов на Лондон или Париж, и вызвать там посредством сброшенных 6000 бомб так много пожаров, чтобы

было невозможно подавить их гигантский огонь.

Возможность употребления воздушных судов в качестве бомбоносов, о котором кайзеровские генералы в предвоенный год говорили не скрываясь, вовлекло всю западную Европу в живую дискуссию о возможностях проявления воздушной войны против гражданского населения. Прежде всего, это касалось Великобритании; островное государство увидело себя под угрозой цеппелинов, сводящих на нет все преимущества островного положения. Поэтому не случайно первое видение ужаса воздушной войны, в котором воздушный флот, посредством безжалостной бомбардировки глубокого тыла, вынуждал противника к капитуляции, дал Герберт Джордж Уэллс в 1908 г. в своей книге «Война в воздухе».

В феврале 1912 г. Уэллс, Артур Конан Дойль и 200 других известных людей подписали протест против воздушной войны, от которой предостерегали все народы, призывая правительства всех стран удержаться от такого употребления воздушного флота. «Цивилизованный мир выражает свое желание мира и доброй воли и требует ограничения чрезмерного груза вооружения». Не следовало бы использовать «славное изобретение человеческого духа – покорение воздуха – для целей уничтожения человека».

Уэллс и его друзья имели при этом в виду, прежде всего, воздушные суда. Однако инструмент воздушной войны, за который германский генеральный штаб ручался, как за наи-

более действенный, уже в 1912 г. начал терять свое значение перед лицом быстрого прогресса, который делал аэроплан.

В военных кругах французской армии серьезно задавались вопросом о ставке самолета против цеппелина. В 1912 г. военный министр Франции Мильтеран говорил: «Мы должны задаться целью дать нашему отечеству бесчисленные полчища аэропланов для непрерывной и неутомимой охраны наших границ». В Германии также интересовались этим вопросом, и мнение, господствующее в военных кругах, окончательно выразил в конце 1908 г. майор Август фон Парсефаль: «Аппарат Райта всегда будет менее работоспособным, чем воздушный шар».

Еще более способствовало установлению этого предубеждения то, что к 1910 г. во Франции в области освоения аэропланов имелось абсолютное превосходство. Сказалось также и следствие сильного давления, которое оказывали определенные круги крупной германской буржуазии на правительство. Не следует забывать и того, что во время столь усердного отстаивания цеппелинов, воздушное судно относилось к аэроплану, примерно как автомобиль к велосипеду. Тем не менее, в Германии 19 мая 1909 г. была основана первая большая германская фабрика самолетов – ТОО «Летающие машины Райта», с уставным капиталом в 500 тыс. германских марок. Эта сумма была внесена АЕГ (Всеобщим Электрическим Объединением), Круппом, фирмой «Людвиг Лёве и Ко», электромеханическим заводом Биттерфельда

и некоторыми другими крупными промышленниками. Собственное военное производство самолетов началось в апреле 1909 г. со строительства первого аэроплана по проекту штутгартского правительственного конструктора Зигфрида Хоффманна. А 15 июля 1910 г. началось обучение первых четырех офицеров-летчиков.

В конце 1910 г. английский морской писатель Ф. Т. Жан впервые опубликовал обзор о воздушном флоте мира.

Согласно его исследованиям сила воздушного флота мира в конце 1910 года представляла собой следующую картину:

страна	воздушные суда	самолеты
Германия	9	5
Англия	2	4
Франция	3	36
Италия	3	2
Австрия	1	2
Япония	1	2
Россия	3	3
Бельгия	2	2
США	2	2
Итого	28	58

Таким образом, основное строительство воздушных машин началось лишь во втором десятилетии XX века.

Несмотря на быстрое улучшение самолетостроения, прусско-германский генеральный штаб обсуждал возможности самолета более чем скептически. В 1912 г. генерал-лейтенант Метцлер заявил: «Перенесение планомерных боевых действий в воздух пока что относится к области фантастики». А генерал-майор Теодор фон Дитфурт говорил, что

«французы, пытаясь развитием летного дела оказать влияние на ведение войны или хотя бы на исход отдельных битв, стреляют далеко мимо цели.

Вследствие этого к 1912 г. преимущество французских воздушных сил было бесспорным. Также и Великобритания, которая в мае 1912 г. создала Королевский Воздушный Корпус, превзошла Германию по числу своих самолетов. Даже царская Россия по воздушной мощи в 1912 г. выдвинулась на второе место. Такой взлет авиации в России был особенно замечательным если учесть, что первый самолет был поднят в воздух лишь в июле 1909 года. После чего царское правительство предпринимает значительное напряжение, позволившее стране создать вполне достойные по тем временам воздушные силы. В результате подобных усилий, согласно уже упомянутым исследованиям Жана, состояние воздушного флота в мире к 1912 г. значительно изменилось.

Состояние авиационного парка в наиболее развитых странах в 1911–1912 гг.

страна	1911	1912
	армия - флот - части	армия - флот - части
Англия	57 — 31 — 167	23 — 6 — 130
Китай	1 — — — 1	1 — — — 2
Франция	161 — 10 — 400	259 — 1 — 422
Германия	50 — 2 — 101	46 — 2 — 100
Италия	31 — 4 — 36	22 — 4 — 50
Япония	4 — — — 4 3	10 — — — 4 2
Россия	23 — 5 — 41	99 — 1 — 50
США	11 — 3 — 301	3 — 2 — 750 (?)

Таким образом, по оценке Жана, к маю 1912 г. в мире имелось уже около 2000 самолетов против 58 в 1910 году! Перед лицом обострившихся противоречий между Центральными державами – Германия, Австро-Венгрия, Италия – и Антантой – Франция, Россия и Великобритания – и перед лицом превентивных военных планов германского генерального штаба в 1912 г. была открыта (близкая к концертной) совместная акция промышленности и генерального штаба, направленная на то, чтобы в течение короткого срока значительно увеличить численность германских воздушных сил. В апреле **1912** г. комитет под руководством графа Артура фон Посадовского-Венера обратился к немецкой общественности и попросил пожертвовать средства на строительство аэропланов. Наряду с Ратенау, Германским банком и Хеншелем в этот комитет вошли также представитель Дисконтного общества, Северо-германский Ллойд, Хапаг и Сименс-Шукерт-Концерн. Свыше 7 млн. полновесных золотых марок положили они в основание строительства германской авиапромышленности, которая таким образом в 1912 г. пережила свой «Год основания». Германский генеральный штаб, который требовал в нескольких меморандумах значительного развития воздушных войск, заботился и о будущем сбыте. С 1912 г. германская самолетная промышленность выполнила заказ армии на 90 %. В результате директор завода «Альбатросов» Отто Винер констатировал, что военное управление «из терпеливого покупателя превратилось

во властного заказчика». Значительные суммы, которые теперь в Европе отпускались на воздушное вооружение, можно представить по следующей таблице:

Затраты на воздушное вооружение¹⁰

¹⁰ Фунт стерлингов стоил 21 рубль, французский франк – 77 копеек, 1 немецкая марка – 1 рубль 5 копеек.

	Германия	Франция	Велико- брита- ния
1910 общие расходы: самолето- строение:	3918400 М 307500 М	5212350 fr 2600000 fr (4,1 Mln.M)	160000 £ st (3,2 Mln.M)
1911 общие расходы: самолето- строение:	4653500 М 2359100 М	15279800 fr 9770000 fr (12,2 Mln.M)	131000 £ st (2,6 Mln.M)
1912 общие расходы: самолето- строение:	10098550 М 3959150 М	32528000 fr 23464230 fr (26 Mln.M)	232000 £ st (4,6 Mln.M)
1913 общие расходы: самолето- строение:	39985650 М 17475100 М	41211000 fr 29767800 fr (32,9 Mln.M)	526000 £ st (10,5Mln .M)
1914 общие расходы: самолето- строение:	62759350 М 27029600 М	46733900 fr 29256900 fr (37,3 Mln.M)	1000000 £ st (20 Mln.M)

В результате столь мощной кампании кайзеровской Германии к началу войны практически удалось догнать Францию по количеству военных аэропланов. А исходя из того, что наиболее великое значение в войне господствующие военные круги все-таки приписывали воздушным судам, пре-

восходство Германии теперь казалось вполне обеспеченным и в воздушных силах. И все же генерал Ханс Хартвиг фон Безелер объяснял в 1913 г., что аэроплан не может считаться вполне надежным средством ведения войны. «Их помощь для разведки и связного дела, а при случае также и как транспортного средства, может иметь большое значение, однако в борьбе они никогда не будут принимать решительного участия». Сходные мнения тогда же высказывала и французская газета «Военная Франция», в которой можно было прочесть: «Ныне частенько говорят и пишут, что самолет станет впредь выигрывать битвы! Следовало бы вместо этого спросить, как все это может случиться... Об использовании аэроплана как средства борьбы, по крайней мере, теперь и в обозримом времени, даже не может быть и речи. Аэроплан не является машиной разрушения. Хорошо хотя бы то, что он уже теперь пригоден для разведки».

Итак, к началу Первой мировой войны авиация была уже не в младенчестве, а скорее «здоровым и хорошо растущим ребенком». В 1913 г. аэроплан преодолел рубеж скорости 200 км/час, а авиаторы к тому времени освоили многие фигуры высшего пилотажа. Но генералы, начинавшие войну, не видели на театре военных действий места этой крылатой игрушке богатых чудаков-авантюристов. «Боевое применение аэроплана не представляется возможным», – утверждали военные чины. И их можно понять: авиация многим казалась всего лишь еще одним техническим видом спорта. Так что

на начальных этапах войны допустимы были только самолеты-разведчики. Но даже воздушная разведка оказалась намного эффективнее, чем предполагали генералы. Она оказалась надежнее конной – пока лихие кавалеристы прорубались к своим, летчики уже успевали доложить обстановку.

Присутствие самолета в небе стало для армии далеко не безобидным. Ружейный огонь с земли не сильно помогал, хотя самый первый авиатор, ставший жертвой Первой мировой, погиб именно от него. Становилось очевидным, что орудием для борьбы с самолетом может стать только другой самолет. Но каким он должен быть и чем мог уничтожать неприятеля?

Начинал войну самолет безоружным, если, конечно, не считать личного оружия пилота. Для борьбы с воздушным противником нужно было найти нечто гораздо более серьезное. И Великая война предложила для этих поисков самое неограниченное поле действия.

Первая мировая война охватила своим пожаром практически все страны Европы. Помимо огромных масс мужского населения, к участию в боях была привлечена и самая передовая техника. Впервые в истории войн над полями сражений появился самолет. Мощь воздушного оружия очень скоро ощутил на себе не только фронт, но и тыл. Новорожденная авиация внесла немалый вклад в массовое уничтожение людей, городов, военных и промышленных объектов, транспорта. На протяжении войны воздушный флот значительно

усовершенствовался. Резко возрос парк самолетов.

Окончание войны оставило без работы тысячи и тысячи летчиков. Во время войны их сравнивали с птицами: соколами, орлами, ястребами. А после – они с трудом находили себе работу...

Когда Уильяма Фолкнера спросили: «В вашем рассказе „Все они мертвы, эти старые пилоты“... создается впечатление, что люди, прошедшие войну, так или иначе, умерли для новой жизни. Это так?» Он ответил: «Да, в каком-то смысле, они действительно мертвы». «И вы считаете, что в этом положении оказались прежде всего молодые люди, служившие в авиации?» – «В то время – да».



Пролог

*Европа цезарей!
С тех пор, как в Бонапарта
Гусиное перо направил Меттерних, —
Впервые за сто лет и на глазах моих
Меняется твоя таинственная карта!*

О. Мандельштам (Европа, 1914 г.)

Их было четверо, тех, кто вновь претендовал на передел мира. В их распоряжении имелись гигантские ресурсы, позволявшие покрывать неумеренную расточительность, и невероятно возросший уровень технических возможностей. Имена этих четырех гигантов – Германия, Франция, Англия и Россия.

Всего лишь сто лет минуло с той поры, когда Германия, может быть, впервые по-настоящему ощутила свои силы, тягаясь на полях брани с великим Наполеоном. Тогда они были вместе против Франции. И тогда Германия еще не называлась Германией. Но вскоре после разгрома французской республики Пруссия и Австрия стали мечтать об объединении всех германских племен. В 1864 г. они вместе напали на Данию и отторгли у нее Шлезвиг и Гольштейн. А в 1866 г. Пруссия, объединившись с Италией, выступила уже против своего недавнего союзника Австрии, которую поддерживали четы-

ре других германских «государства» – Ганновер, Гессен-Кассель, Нассау и город Франкфурт-на-Майне. Пруссия нанесла сокрушительное поражение Австрии и стала во главе движения за объединение германских племен.

Тогда на сцене вновь появилась Франция, не заинтересованная в возникновении по соседству крупного и сильного государства. В ходе франко-прусской войны 1870–1871 гг. мощь Германии возросла еще больше. Франция капитулировала, отдав две своих провинции в бассейне Рейна и Мозеля – Эльзас и Лотарингию.

К началу нового века возросшая, насквозь проникнутая прусским казарменным духом Германия, налилась силой и решила нанести новый удар по своим соседям. Победоносный Мольтке-старший¹¹ приступил к составлению плана войны против Франции и России сразу же после окончания франко-прусской войны. Вначале он придерживался ведения одновременных военных действий против России и Франции. Затем, вследствие быстро возраставшей мощи Франции, предпочел направлять главный удар против этого наиболее опасного противника. Это был первый период разработки германских военных планов, датирующийся 1871–1879 гг.

Во второй период (1879–1892) намечалось бросить про-

¹¹ Мольтке Хельмут Карл (1800–1891) – граф, германский фельдмаршал. В 1858–1888 гг. начальник генштаба, фактически командующий в войнах с Данией, Австрией и Францией. Пропагандировал идеи неизбежности войны, внезапного нападения и молниеносного разгрома.

тив Франций половину германских сил. Они должны были, опираясь на укрепления Эльзаса и Лотарингии, сдерживать натиск французов. Главный удар теперь предполагалось нанести по России. Мольтке-старший планировал одновременно с Восточной Пруссией и Австро-Венгрией отрезать от России Царство Польское. Вся кампания рассчитывалась на семь лет.

Третий период разработки военных планов (1892–1906) связан уже с Мольтке-младшим¹² и Шлифеном¹³ – призывавшими к быстрой войне. Главные усилия германских войск они вновь направляли прежде всего на разгром Франции, а против России намеревались выставить лишь заградительные силы, действующие совместно с Австро-Венгрией. Только после разгрома Франции предполагалось перебросить на Восточный фронт основные силы. Шлифен предлагал молниеносными ударами сначала по Франции, а затем по России, разгромить противников, не дав им возможности воспользоваться имеющимися у них позиционными преимуществами. При этом Шлифен рассчитывал на извечную медлительность России в мобилизации своих потенций.

Четвертый и последний период подготовки к войне

¹² Мольтке Хельмут Иоганн (1848–1916) – граф, германский генерал-полковник. В 1906–1914 гг. начальник Генштаба и штаба Верховного главнокомандующего. Уволен за поражение в Марпском сражении.

¹³ Шлифен Альфред фон (1839–1913) – граф, германский генерал-фельдмаршал, сторонник молниеносной войны, создатель теории стратегического окружения.

(1906–1914) начался сразу же после отставки Шлифена; его преемником стал Мольтке-младший. Последний внес существенные изменения в распределение сил. Опасаясь вторжения французов в Эльзас и Лотарингию, которые Франция надеялась вернуть в свои владения, он усилил левое крыло войск за счет правого ударного, изменив тем самым соотношение сил от 7:1 (по Шлифеиу) на 3:1. План Шлифена, предполагавший возможность оставления Восточной Пруссии и вторжения французов в Эльзас и Лотарингию, вызывал большое недовольство прусских землевладельцев и промышленников.

Германия открыто стремилась упрочить за собой господство в Европе, отняв у Франции и Англии их колонии, у России – Польшу, Украину и Прибалтику и прочно закрепить себя на Балканах. Германия угрожала господству Англии на Ближнем Востоке, построив Багдадскую железную дорогу, облегчавшую ей проникновение в Турцию. Господство Германии над Черноморскими проливами было невыгодно России.

Людендорф¹⁴: «Россия хотела окончательно ослабить Австро-Венгрию и приобрести полное господство на Балканах. Во Франции с новой силой ожила мысль о реванше, старые германские имперские провинции должны были вновь стать

¹⁴ Людендорф Эрих (1865–1937) – германский генерал. В 1914–1916 гг. фактический командующий германскими войсками на Восточном фронте. В 1916–1918 гг. – главнокомандующий германскими вооруженными силами.

французскими... Англия с завистью смотрела на расцвет нашей промышленности, на дешевизну нашей работы и на наше железное прилежание. При этом Германия была самой сильной континентальной державой в Европе. К тому же она имела хороший и быстро развивающийся флот. Это заставило Англию бояться за свое мировое господство. Англо-сакс почувствовал угрозу своей барской жизни...»

Для осуществления своих намерений Германия еще в 1879 г. заключила направленный против России и Франции военный союз с Австро-Венгрией. К ним в 1882 г. присоединилась Италия, завершив образование тройственного союза. В ответ Россия и Франция в 1891–1893 гг. создали свой союз. В 1904 г. с Францией заключила соглашение Англия, положив начало Антанте (от французского *Entente cordiale* – Сердечное согласие), к которому в 1907 г. присоединилась и Россия.

Разработка плана войны во Франции также началась сразу после франко-прусской войны. За этот период было предложено 16 различных вариантов. В результате столь длительной подготовки французы создали на границе с Германией сильную систему крепостей. Последний план (№ 17), по которому производилось развертывание войск, был разработан в 1911–1914 гг. французским генеральным штабом, возглавлявшимся генералом Жоффром¹⁵. Удовлетворяя требовани-

¹⁵ Жоффр Жозеф Жак(1852–1931) – маршал Франции. В 1911–1914 гг. начальник Генштаба. В 1914–1916 гг. главнокомандующий французской армией.

ям французских промышленников, генеральный штаб, конечно же, планировал наступательные операции в Эльзасе и Лотарингии. Говоря о плане № 17, Жоффр указывал, что «активность французских армий должна проявиться в виде двух главных операций – одна на правом фланге, в районе между лесистыми горами Вогез и Мозелем, другая на левом – к северу от линии Верден – Мец».

Русский план войны являлся исключительно наступательным, причем наступательные действия предполагалось развернуть одновременно против Австро-Венгрии в Галиции и против Германии в Восточной Пруссии. Существовало два варианта плана. По варианту «А» главные усилия направлялись против Австро-Венгрии, но при условии, если Германия сосредоточит свои главные силы против Франции, а по варианту «Г» – против Германии, если последняя выберет для главного удара вместо Франции Россию. Силы России распределялись следующим образом: 33 % – на восточно-прусском участке, 52 % – на австро-венгерском, 15 % – для прикрытия Петрограда, Балтийского побережья и румынской границы.

Основным интересом Англии было стремление отстоять свои многочисленные колонии, на которые покушался германский империализм. При этом Англия стремилась придерживаться своей традиционной политики – воевать чужими руками.

Ллойд Джордж¹⁶: «Мы представляли себе наше участие в войне в согласии с традиционной ролью Англии в континентальных войнах. Наш флот должен был контролировать моря в интересах союзников. Наше богатство должно было помочь финансировать их заказы за границей. Наша же армия должна была играть в войне второстепенную роль».

И вот летом 1914 г. главные претенденты на передел мира шли к конфликту решительными шагами. Весь мир, затаив дыхание, следил за каждым их движением.



¹⁶ Ллойд Джордж Дэвид (1863–1945) – английский политический деятель. В 1908–1915 гг. министр финансов, в 1916–1922 гг. премьер-министр Великобритании.

1914 год. «Если бы войско знало, войско побило бы войско»¹⁷

*В древнем китайском военном каноне сказано:
«Искусство победы на войне состоит в том,
чтобы тщательно разведать замыслы врага и
воспользоваться выгодой, внезапно нападая там,
где враг не ожидает».*

28 июня – Во время посещения аннексированной Боснии и Герцеговины вблизи австрийской границы в г. Сараево был убит единственный наследник австро-венгерского престола эрцгерцог Франц-Фердинанд (1863–1914).

Брусилов¹⁸: «Общее негодование было ответом на этот террористический акт, но никому и в голову не могло прийти, что это убийство послужит поводом для начала страшной всемирной войны, которой все ждали и опасались».

В эти дни, отдыхая в Германии, на курорте в Киссингене, Брусилов был свидетелем «интересной картинки». «В тот памятный вечер весь парк и окрестные горы были великолепно убраны флагами, гирляндами, транспарантами. Музы-

¹⁷ Старая французская военная поговорка «Si l'ost savait, l'ost battrait l'ost».

¹⁸ Брусилов Алексей Алексеевич (1853–1926) – русский полководец, генерал от кавалерии. В августе 1914 г. был назначен командующим 8-й армии Юго-Западного фронта, в марте 1916 г. – командующим Юго-Западного фронта, в мае 1917 г. – верховным главнокомандующим.

ка гремела со всех сторон. Центральная же площадь, окруженная цветниками, была застроена прекрасными декорациями, изображавшими московский Кремль, его церкви, стены, башни. На первом плане возвышался Василий Блаженный. Нас это очень удивило и заинтересовало. Но когда начался грандиозный фейерверк с пальбой и ракетами под звуки нескольких оркестров, игравших „Боже, Царя храни“ и „Коль славен“, мы окончательно поразились. Вскоре масса искр и огней с треском, напоминавшим пушечную пальбу, рассыпаясь со всех гор на центральную площадь парка, подожгла все постройки и сооружения Кремля. Перед нами было зрелище настоящего громадного пожара. Дым, чад, грохот и шум рушившихся стен. Колокольни и кресты церквей наклонялись и валялись наземь. Все горело под торжественные звуки увертюры Чайковского „12-й год“. Мы были поражены и молчали в недоумении. Но немецкая толпа аплодировала, кричала, вопила от восторга, и неистовству ее просто не стало предела, когда музыка сразу при падении последней стены над пеплом наших дворцов и церквей, под грохот апофеоза фейерверка загремела немецкий национальный гимн. „Так вот в чем дело! Вот чего им хочется!“ – воскликнула моя жена. Впечатление было сильное. „Но чья возьмет?“ – подумалось мне».

Июль

20 июля – Во Франции прекращены отпуска высшего комсостава.

23 июля – Австро-Венгрия объявляет Сербию виновной в убийстве эрцгерцога и предъявляет ей ультиматум.

25 июля – Сербия отвергает ультиматум.

Австро-Венгрия разрывает дипломатические отношения с Сербией. В Сербии объявлена мобилизация. В Германии отозваны из отпусков офицеры, находящиеся за пределами страны, все крупные сооружения взяты под охрану.

27 июля – В Германии начаты работы в крепостях Мец и Диденгофен, войска возвращены из лагерей в места постоянного расквартирования, усилена охрана железных дорог, объявлен частичный призыв резервистов.

Французские войска собраны в пунктах постоянной дислокации.

Британский флот сосредоточен в Портсмуте.

28 июля – Австро-Венгрия объявляет Сербии войну. Начата частичная мобилизация в Бельгии.

Во Франции прекращены отпуска и вступили в силу меры

по охране границ.

Австро-венгерская осадная артиллерия, расположенная на северном берегу Дуная, произвела обстрел Белграда.

29 июля – В России объявлена частичная мобилизация.

В Великобритании введен режим «предварительного военного положения».

Франция начинает частичную мобилизацию младших возрастных групп в восточных районах страны.

30 июля – Германия призывает шесть возрастов резервистов и начинает выдвижение воинских частей к границе.

Франция вводит в действие план прикрытия границы. Мобилизованы пять приграничных корпусов.

31 июля – Ввиду угрожающего положения, Россия объявляет всеобщую мобилизацию.

Всеобщая мобилизация объявлена в Бельгии и Австро-Венгрии.

В Германии объявлено «положение, угрожающее войной».

Германия предъявляет ультиматум России о полной демобилизации и обращается к Франции с ультимативным запросом относительно поведения Франции в случае русско-германского конфликта.

Тем не менее, пока на верхах государств происходят все

эти грозные телодвижения, низы продолжают пребывать в блаженном неведении.

Степун¹⁹: «Вспоминая последнее предвоенное лето в России, я удивляюсь тому, как мало внимания мы уделяли войне, как мало тревожились быстротою и неотвратимостью ее приближения.

Не помню, чтобы я хоть раз, когда это было еще возможно, попытался купить иностранную газету или узнать через знакомых, что думают в кругах немецкого консульства. У нас в Ивановке, в доме и парке, как в старинном романсе, царили „и мир, и любовь, и блаженство“».

И такое состояние было характерно не только для гражданского человека, но и для будущего выдающегося германского летчика, а пока еще лейтенанта кавалерии Манфреда фон Рихтгофена:

«За день до мобилизации мы сидели компанией своего эскадрона в офицерском клубе километрах в десяти от границы. Ели устриц, пили шампанское и играли по маленькой. Было очень весело, о войне никто и не думал. Надо сказать, что всего за несколько дней до этого нас весьма поразила матушка Веделя, которая прикатила из Померании, чтобы успеть увидеть сына до того, как начнется война. Но, найдя

¹⁹ Степун Федор Августович (1884–1965) – русский философ, критик, журналист. В 1914–1917 гг. артиллерийский офицер, участвовал в военных действиях в Галиции, затем стал членом Временного правительства. После Октябрьской революции эмигрировал. Последние годы жил в Германии, был профессором кафедры истории русской культуры Мюнхенского университета.

всех в самом замечательном расположении духа и видя, что о войне никто и не помышляет, она настолько приободрилась, что даже пригласила нас всех на весьма недурной завтрак.

Словом, мы веселились и шумели, когда дверь внезапно распахнулась и на пороге появился граф Коспот. Выглядел он, как привидение.

Мы приветствовали нашего старинного друга громким „Ура!“, но он быстро объяснил нам причину своего появления. Граф специально лично прибыл на границу, дабы удостовериться в правоте слухов о начавшейся мировой войне. Его уверили, что самую достоверную информацию можно получить только на границе, и потому он оказался несказанно удивлен, когда увидел наши мирно смеющиеся физиономии. От него мы узнали, что все мосты в Силезии усиленно охраняются военными, а войска уже занимают различные укрепленные позиции.

Мы быстро убедили его, что возможность войны практически равна нулю, и продолжили свое веселье.

На следующий день был получен приказ выступать.

Мы перешли границу».

Август

1-й день этого месяца (суббота) считается официальной датой начала Первой мировой войны. В этот день, не дождавшись удовлетворительного ответа на свой ультиматум, Германия объявила всеобщую мобилизацию и войну России.

Согласно последнему плану, германский генеральный штаб рассчитывал, обороняясь малыми силами против России, за 42 дня разгромить Францию, а затем, перебросив войска на *Восточноевропейский театр*, также быстро разгромить Россию. Замысел наступления против Франции заключался в том, чтобы непрерывным глубоким обходом крупными силами через Бельгию, западнее и юго-западнее Парижа, окружить французскую армию, прижав ее к франко-германской границе, и разгромить.

В соответствии с этим замыслом намечалось развертывание двух групп армий: ударной и вспомогательной. Ударная группа (правое крыло) – три четверти сил, предназначавшихся для разгрома Франции, развертывалась севернее Меца. Эта ударная группа в составе пяти армий должна была осуществить глубокий охватывающий маневр с целью окружения французской армии. Вспомогательная группа в составе двух армий имела своей задачей привлечь на себя как можно больше французских сил и, сковывая их, способствовать ударной группе в осуществлении охватывающего ма-

невра. Для обороны Восточной Пруссии разворачивалась одна армия. В Силезии для связи с австро-венгерской армией разворачивался один корпус. Идея одностороннего охватывающего маневра одним заходящим крылом была позаимствована германским генералитетом у Наполеона. Основной ударной силой Германия считала свою мощную артиллерию, способную, по их мнению, сломить любую оборону²⁰. Но кроме этого было приготовлено и нечто по тем временам необычное.

Германский штаб, прекрасно зная о том, как далеко вперед ушла Франция в развитии авиационной техники, делал ставку на свое супероружие, творение графа Цеппелина, не имевшее в то время аналогов в мире. В Германии к этому моменту насчитывалось 32 воздушных корабля, из них 12 цеппелинов. Все цеппелины имели емкость в 20 тыс. м³ и более, и могли поднимать груз до 10 т. Большая часть этих воздушных кораблей была снабжена пулеметами и скорострельными орудиями. Цеппелины развивали скорость до 82 км/час и могли пролететь без посадки до 4,5 тыс. км. Все они были снабжены станциями беспроволочного телеграфа и прожекторами. А самое главное – они могли свободно сбрасывать груз до 600 кг, нисколько не нарушая своего равновесия.

²⁰ Брусилов: «У меня было твердое убеждение, что артиллерию большого калибра подвезти нельзя, а германцы сумели скрыть те чудовищные калибры орудий, которые они приготовили для быстрой атаки крепостей, что впервые обнаружилось во время прохождения их через Бельгию».

Кроме цеппелинов в Германском воздушном флоте имелись на вооружении 1 воздушный крейсер I класса «Шютте-Ланц» емкостью в 24 тыс. м³, 9 воздушных крейсеров II класса, два разведывательных воздушных корабля и 9 сторожевых и учебных воздушных кораблей.

Для обслуживания столь значительного воздушного флота в Германии имелось 44 эллинга и 21 маяк для ночных полетов; такими маяками служили высокие металлические башни с прожекторами. Вблизи главных воздушных гаваней располагались водородные заводы.

После передачи дирижаблей «Виктория Луиза» и полужесткого M-IV морскому ведомству в распоряжении главного германского командования остались:

На *Западно-европейском театре* цеппелины: Z-VI (в Кельне), Z-VII (в Бадене), Z-VIII (в Трире), Z-IX (в Дюссельдорфе), Z-Саксония (во Франкфурте-на-Майне);

На *Восточноевропейском театре*: Z-IV (в Кенигсберге), Z-V (в Познани) и «Шютте-Ланц DL-2» (в Лигнице).

Помимо эллингов в указанных пунктах, имелся ряд военных и частных эллингов для дирижаблей жесткого типа в Меце, Дрездене, Алленштейне, Гота, Иоганнстале и Лейпциге. Готовились эллинги близ Дюссельдорфа, Бонна, Дармштадта, Мангейма, Фридрихсгафена, Ганновера, Шей-Демиля и Ютеборга.

Всего в Германии имелось 39 оборудованных стоянок для дирижаблей, имевших 53 эллинга (из них 39 больших).

То, что германский генеральный штаб видел в дирижаблях выдающееся средство не только для дальней разведки, но также и для бомбардирования целей в глубоком тылу противника, весьма отрицательно сказалось на развитии авиации в Германии. Даже несмотря на то, что по численности военных аэропланов ей удалось догнать Францию, германские аппараты в большинстве своем уступали французским, а после мобилизации французами большого количества частных аэропланов резко отстали и в количественном отношении.

Гепнер: «Франция далеко опередила нас в этом отношении... Начиная с 1910 г., не только французская армия, но и вся страна стали возлагать свои надежды на „пятый род войск“. Французы были убеждены, что самолет явится тем средством, которое позволит им добиться победы в будущей войне».

Авиационные силы Германии к этому моменту были следующими.

При мобилизации из пяти имеющихся на тот момент авиационных батальонов в Германии были сформированы 34 полевых и 7 крепостных авиационных отрядов с общим числом аэропланов – 232. Большей частью это были двухместные бипланы «Альбатрос» и одноместные монопланы «Таубе» со скоростью около 100 км/час. Кроме того, были развернуты 8 авиационных парков и 5 запасных авиационных отрядов. Каждой армии и каждому армейскому корпу-

су придавалось по одному полевому авиационному отряду (Staffel), имевшему 6 аэропланов. В пограничных крепостях авиационные отряды имели по 4 аэроплана. Планомерная мобилизация полевых авиаотрядов завершилась в пять дней.

Кроме того, по некоторым данным было подготовлено 1500 летчиков, в том числе – 500 военных. Имелось более 40 заводов, строящих аэропланы и двигатели для них.

Героическая Бельгия

*Вплоть до Ватерлоо судьбы Европы всегда
решались в Бельгии. Мне кажется, что трудно
отказаться от этого района.*

Фош²¹

2 августа– Германия оккупировала герцогство Люксембургское. Быстрый захват этого района был необходим Германии для обеспечения развертывания в нем одной из своих армий. Но еще важнее было теперь захватить участок р. Маас около голландской границы, как ближайший к району развертывания германских армий. Здесь должны были пере-

²¹ Фош Фердинанд (1851–1929) – маршал Франции (1918). В 1914 г. командовал XX армейским корпусом. 5 января 1915 г. назначен командующим Северным фронтом, 27 декабря 1916 г. смещен с должности. Получил приказ от нового командующего Нивсля: разработать план возможных операций на случай нарушения немцами нейтралитета Швейцарии. 12 января 1917 г. этот план был одобрен. С 15 мая 1917 г. начальник генерального штаба французских войск. С марта 1918 г. главнокомандующий союзными армиями во Франции.

правиться на левый берег вся 1-я германская армия и правый фланг 2-й.

Но этот участок запирала крепость Льеж, которой было необходимо овладеть в кратчайший срок. Особенно важное значение имело сохранение крупного железнодорожного моста в крепости. Германское командование обратилось к бельгийским властям с предложением пропустить германские войска через бельгийскую территорию, обещая взамен сохранение государственной целостности. Однако бельгийские власти ответили категорическим отказом.

В этот день в Брюсселе во всех киосках было вывешено объявление: «Бельгия отказала». Бельгийская интеллигенция мысленно благодарила правительство за то, что «были приняты меры, оградившие нацию от позора пренебречь своими обязанностями охранительницы мира и стража большой дороги Европы».

Как только стало несомненным, что германские войска предполагают вторжение в пределы Бельгии, были приняты соответствующие меры. Офицерский состав предупрежден, что вступление на территорию Бельгии французских войск не должно считаться нарушением нейтралитета; при любых же попытках германских войск пересечь границу было приказано открывать огонь на поражение. Были разрушены стратегические сооружения, расположенные на бельгийско-германской границе. Во избежание использования германской артиллерией заснятых шпионами ориентиров, вла-

сти северо-восточного форпоста Бельгии-города Льежа – ломали дома, вырубали деревья, даже снесли одну церковь. В этот день «впервые, кажется, – писал Брюссельский журналист, – бельгиец понимает с первого слова и делает то, что ему велят...»

3 августа – Германия объявила войну Бельгии.

Германское командование рассчитывало, в 2–3 дня пройдя Бельгию, напасть на Францию с той стороны, где (как ему казалось] германского нападения не ждали.

Германский статс-секретарь иностранных дел фон-Ягов говорил английскому послу в Берлине Гошену: «Нарушение нейтралитета Бельгии продиктовано необходимостью. Нам надо проникнуть во Францию самым кратким и легким путем, чтобы опередить ее военные операции и нанести ей возможно скорее решительный удар. Для Германии это вопрос жизни и смерти!»

Правительство Бельгии издало декрет: «Оказывать сопротивление германским войскам, стараясь в то же время сохранить независимость Бельгии и неприкосновенность ее территории».

3-я бельгийская дивизия должна была, опираясь на укрепления Льежа, задержать противника, а остальные, за исключением 4-й, на которую возлагалась оборона Намюра, развернуться против наступающих германских армий. Сообразно с этим 1-я дивизия была направлена из Гента в Тирлемон,

2-я из Антверпена в Лувен, 5-я из Монса в Первез, а 6-я из Брюсселя в Вавр. Прикрытие этих передвижений возлагалось на кавалерийскую дивизию в Варене, сводную бригаду 3-й дивизии в Тонгри и смешанную бригаду 4-й дивизии в Гуне.

Согласно конституции Бельгии, во главе армии стал король Альберт²².

4 августа – В 8 часов 02 минуты по среднеевропейскому времени 2-я и 4-я германские кавалерийские дивизии перешли границу в окрестностях Визе и вступили на территорию Бельгии; мост через р. Мез оказался разрушенным, подходы к реке прикрывал батальон 12-го бельгийского полка. К полудню германской кавалерии удалось переправиться выше по течению и бельгийские пограничники были вынуждены отойти.

Бельгийская армия пришла в движение согласно с заранее разработанным планом.

К вечеру этого дня на подходах к Льежу сконцентрировалось около 300 тыс. германцев.

5 августа – Утром к коменданту Льежа генералу Леману явились парламентареры с предложением пропустить германские войска через город, но вновь получили категорический отказ.

²² Альберт I (1875–1934) – король Бельгии с 1908 г.

Обеспокоенный задержкой у Льежа, дававшей возможность французской армии беспрепятственно закончить мобилизацию и двинуть большую армию к бельгийской границе, император Вильгельм сделал попытку склонить короля Альберта к заключению мира. Король Альберт отверг предложения германского правительства и обратился к защитникам Льежа: «Независимости нашей страны угрожает опасность. Но я всецело полагаюсь на ваши полки. Я вам доверяю эти знамена, символы независимости страны, и приглашаю полки сплотиться вокруг них... Я всецело предан нашей прекрасной национальной армии. Душой и сердцем я с вами!»

Авангарды кавалерийского корпуса фон Марвица переходят Маас. Начато обложение Льежа и обстрел его фортов 210-мм артиллерией. Германские военные пригрозили разрушить город бомбардировками, если форты не сложат оружие.

Передовые германские разъезды появились под Намюром.

В этот день германский цеппелин Z-VI произвел разведку и бомбардировку крепости Льеж.

Из записок очевидца²³ осады Льежа: «Один инцидент, разыгравшийся в самом начале, свидетельствует о том, каким образом слагаются легенды в осажденных городах. Мой сосед Т. прибежал к нам и рассказал о виденной им пере-

²³ Очевидец – профессор Льежского университета Поль Гамелиус.

стрелке между цеппелином и фортами, о том, как обстреливали цеппелин с аэроплана и как произошел взрыв. Он сам видел, что аэроплан остался невредим. Несколько недель спустя я прочел в газете „Таймс“ описание того же случая... Корреспондент „Таймс“ видел двух бельгийских летчиков, которых сперва обстреляла германская авиация, а потом вслед за ней и оба форта, приняв их за неприятельских авиаторов».

Здесь любопытна путаница, характеризующая начало военных действий. Пролетевший прежде всего с целью разведки германский цеппелин Z-VI отбомбил крепость Льеж и достаточно быстро скрылся из глаз, чтобы многим не показаться миражом. Безрезультатный и беспорядочный обстрел аэропланов (как своих так и чужих) также являлся наиболее характерной чертой военных действий этих дней. Неудивительно, что два события, произошедших примерно в одно и то же время, сплелись в возбужденном мозгу простого человека в одно целое.

Что касается бельгийских летчиков, то следует отметить, что у Бельгии практически не было своей авиации, с бельгийской стороны принимали участие в военных действиях в основном французские летчики.

Из Главной квартиры генерального французского штаба: «Париж, 5 августа, 7 ч. 20 м...

1. Французским самолетам и дирижаблям разрешено летать над бельгийской территорией. Но так как еще вчера

бельгийские войска имели приказ стрелять по всякому воздушному кораблю, и контрприказ может быть еще не известен всем, необходимо, чтобы наши пилоты летали достаточно высоко...

Верховный главнокомандующий Жоффр».

После полуночи завязались бои за крепость Льеж. Основное острие атаки было нацелено на наименее (как это показалось с воздуха) защищенный сектор между р. Урт и р. Мез. 13 тыс. германцев бросились в атаку при лунном свете, но их встретил убийственный огонь с шанцев и заграждений. В предрассветном тумане германская армия понесла первые потери – около полка пехоты, расстрелянной из митральез фортов.²⁴

Бельгийская армия закончила свое развертывание рань-

²⁴ Крепость Льеж была построена знаменитым бельгийским военным инженером генералом Бриальмопом между 1880 и 1892 гг. Она имела 12 фортов (по 6 на каждом берегу Мааса), в пределах фортового пояса на Маасе было 13 мостов. Форты представляли собой сводчатые бетонные постройки с прикрытыми броней или расположенными во вращающихся броневых башнях орудиями. Вооружены они были орудиями трех основных калибров: четырем 120-мм, двумя 150-мм и двумя 210-мм, среди которых имелись и дальнобойные. Кроме того, каждый форт был вооружен четырем скорострельными 57-мм пушками, предназначенными для фланкирования рвов, и пулеметами для отражения пехоты. Однако по условиям современной войны, укрепления самого Льежа практически не являлись преградой для великолепно организованной и полной сил немецкой военной машины. Кроме того, несмотря на все усилия бельгийских военных, немецкие шпионы при помощи фотоаппаратов и авиации давно уточнили расположение всех укреплений восточного форпоста Бельгии.

ше других союзных армий и к этому дню располагалась всеми своими силами в треугольнике Брюссель – Льеж – Намюр. Главные силы заняли район Лювен – Вавр – Тирлемон – Первез; кавалерийская дивизия расположилась впереди этого района у Вартема. Общее число бельгийских войск достигало 175 тыс. человек (из них в полевых войсках 117 тыс.).

7 августа– Жители Льежа прячутся в подвалах своих домов от германских бомбардировок, производимых дальноточной артиллерией. В ночь происходит прорыв к Льежу 14-й бригады (под руководством Людендорфа) в промежутке между фортами.

Бельгийская армия начинает отход. Льеж капитулирует. Начинается захват фортов и мостов через Маас и Урт. Фактически угроза германского командования сработала.

Основная часть ремесленного населения Льежа не видела смысла ни в войне, ни в сопротивлении. Простые горожане жаловались, что лай собак, обучаемых по ночам доставлять пулеметы и провизию на позиции, а также стрельба и разрывы мешают им спокойно спать.

Германские войска занимают город Льеж и берут под контроль переправы. Железнодорожный мост через Маас остался цел. Бельгийцы отводят войска с правого берега Мааса. Форты Льежа изолированы от полевой армии.

Германские офицеры ведут себя подчеркнуто вежливо, уверяя, что не собираются воевать с Бельгией и пройдут че-

рез страну, не причинив ей вреда.

Из письма французского министра Думерга президенту Франции Пуанкаре: «Господин президент! В момент, когда Германия, произвольно нарушая признанный международными договорами нейтралитет Бельгии, не поколебалась совершить нашествие на бельгийскую территорию, городу Льежу, призванному в первую очередь войти в соприкосновение с германскими войсками, удалось в неравном и героическом бою отразить вторгшуюся в страну армию. Этот блестящий военный успех устанавливает для Бельгии, и в особенности для города Льежа, право на славу, которую французскому правительству приличествует увековечить, даруя городу Льежу орден Почетного легиона...»

Известный французский корреспондент из Лиона Гарпо заканчивает свою статью о Бельгии следующими словами: «Фермопилы после легендарной защиты Льежа – ничто, ибо льежская защита была плотиной, сдерживавшей напор германских полчищ на европейскую цивилизацию».

Но Льеж пал. Война охватывала все большие и большие территории. Ее действие разворачивалось первоначально на двух основных театрах:

1) на западе Европы (поначалу вся полоса местности вдоль границы Германии с Бельгией и Францией, а затем и вся северо-восточная часть Франции). Этот театр войны, раскинувшийся между Северным морем и Швейцарией, имел общую протяженность в 700 км; 400 км по границе

Германии с Бельгией от моря до Лонгви и 300 км францужско-германской границы. Это – Французский или *Западно-европейский театр* военных действий;

2) на востоке Европы; сначала в маневренный период войны, вся полоса местности вдоль границы России с Германией и Австро-Венгрией, а затем преимущественно вся приграничная западная полоса России. Это – Русский или *Восточноевропейский театр* военных действий.

Вообще война охватила 33 страны, в нее было втянуто свыше полутора миллиардов человек. Вооруженная борьба велась многомиллионными армиями, оснащенными разнообразной техникой на трех материках: в Европе, Азии и Африке. Театрами военных действий, имевшими менее важное значение, были Азиатско-Турецкий, Итальянский, Балканский; небольшую роль играли отдаленные колониальные районы в Африке, Океании и Восточной Азии. Также военные действия развернулись на океанах и многих морях. Наиболее активно они велись на Северном море, в Северо-восточной части Атлантического океана, в Средиземном, Балтийском, Черном, Баренцевом и Белом морях.

Однако главными театрами являлись все же Французский и Русский, и именно события, происходящие на полях Европы и с непременным участием четырех основных гигантов прежде всего оказали решающее влияние не только на передел мира, но и на становление авиации как нового рода оружия. Поэтому прежде всего именно происходившие в Евро-

не события и будем мы рассматривать далее.

С первых же дней этого месяца вступила в войну и Франция.

3 августа— Два германских цеппелина атаковали французский аэродром, находящийся у границы Эльзаса в крепости Нанси. Французские авиаразведчики, несмотря на регулярный облет по секторам окрестностей, не смогли обнаружить приближения врага; цеппелины возникли совершенно неожиданно.

Из воспоминаний командира 20-го французского корпуса генерала Сервента: «В 14.25 со стороны Арракура появились 2 цеппелина, вместимостью на глаз до 28 тыс. куб. метров. Держась на высоте 1500–1000 м, они скоро оказались над Нанси. В 14.30 раздалось несколько оглушительных взрывов... С правильностью артиллерийской стрельбы цеппелины бросили бомбы: 2 на вокзал, 6 на авиапарк, 3 на казармы, к счастью, пустые в этот час... Атака длилась всего 4 минуты... Снаряды 90-100 кг. Трое из наших товарищей погибли...»

Крепостной авиационный отряд Туля, расположенный в 20 км от Нанси, имеющий в своем распоряжении 6 бипланов Блерио, получает задачу нанести ответный удар.

4 биплана были немедленно отправлены к Мецу с приказанием взорвать германский авиационный парк во Фраскати. 2 аэроплана с приказанием разрушить железнодорожные

мосты и тоннель на магистралях Страсбург – Мец, Карлсруэ – Мец, а также стратегический железнодорожный узел, расположенный в Меце, с целью задержать продвижение германских войск на этих направлениях. Авиаторы вылетают в заданных направлениях, вооруженные только личным оружием и легкими фугасными бомбами, которые нужно бросать через борт вручную. В начале Первой мировой войны французская авиация применяла для сбрасывания с самолета переделанные артиллерийские снаряды калибра от 75 до 155 мм. Для устойчивости в падении к снарядам прикреплялся стабилизатор. Но эти первые французские авиационные бомбы не отвечали требованиям воздушного бомбометания. Устойчивость бомбы была недостаточна, очень часто они падали боком, и поэтому взрыватели не действовали. В дальнейшем для снаряжения бомб, переделанных из снарядов, был сконструирован специальный взрыватель, действовавший при ударе бомбы о землю любой стороной.

Другого вооружения летчики еще не имели. Правда, командир этой эскадрильи, лейтенант Сен-Бри, утверждал, что на его аэроплане уже в первый день войны был установлен пулемет. Однако далее он рассказывает, что ему пришлось, хотя и с сожалением, снять пулемет с борта во время первого же боевого вылета из-за возникших проблем с мотором.

“Франция разорвала дипломатические отношения с Германией и начала наступательные операции в Верхнем Эльзасе (Мюльгаузенская операция). Также развернуто наступле-

ние 21-го французского корпуса в Вогезах.

Французский план войны имел пассивно-выжидательный характер. С объявлением войны предполагалось вначале выявить намерения противника, а затем, маневрируя силами в том или ином угрожаемом направлении, нанести ему решительное поражение²⁵. Согласно этому плану силы французов разворачивались в двух эшелонах. Первый эшелон состоял из трех групп: правое крыло, левое крыло и центр. Правое крыло в составе 1-й и 2-й армий разворачивалось на фронте Бельфор – Нанси с задачей наступать главными силами в Лотарингию и частью сил – в Эльзас. Левое крыло в составе 5-й армии разворачивалось на фронте Монмеди – Мец с двоякой задачей – наступать в Бельгийский Люксембург, если немцы предпримут наступление через Бельгию, или на Диденгофен – Люксембург, если нейтралитет Бельгии не будет нарушен. Центральная группа в составе 3-й армии разворачивалась в районе Вердена. Она являлась связующим звеном между двумя фланговыми активными группировками (правой и левой) и имела задачей блокировать крепость Мец. Второй эшелон в составе 4-й армии сосредоточивался в районе Бар-ле-Дюк. Это был резерв, который, в зависимости от обстановки, предназначался для усиления армий либо правого, либо левого крыла.

²⁵ Французский план войны за № 17 был окончательно утвержден еще 15 апреля 1914 г. Однако главнокомандующий французской армией генерал Жоффр говорил, что планом кампании является основная идея, которая вынашивается в голове главнокомандующего, но не запечатлевается письменно.

Что касается военно-воздушных сил Франции, то здесь, несмотря на все предыдущие успехи, у нее пока явного перевеса все же не было. К началу войны она имела в строю только 138 аэропланов, в основном «Ньюпор-11» и «Фарман-16» и «22». Однако в первые же дни войны 370 частных пилотов со своими спортивными машинами значительно увеличили численность воздушного флота Франции, что позволило французскому командованию в первые же дни войны развернуть вдоль всего фронта еще 25 авиаотрядов.

4 августа – После отказа Германии сохранить нейтралитет Бельгии, к России и Франции присоединилась Англия.

Таймс: «Мы вступаем в войну, в которую мы вынуждены вмешаться, как защитники слабых и борцы за свободу Европы».

Из выступления английского премьер-министра Асквита²⁶ на состоявшейся 27 августа Ассамблее: «Мы были связаны обязательствами, принуждающими нас обеспечивать и поддерживать маленькое, нейтральное государство – Бельгию, которой угрожала опасность...»

Английский план войны сводился к развертыванию во Франции (в районе Ле-Като, Мобеж, Гирсон) небольшой экспедиционной армии с целью самостоятельных действий

²⁶ Асквит Герберт Генри (1852–1928) – граф Оксфорд. В 1908–1916 гг. премьер-министр Великобритании.

вдоль морского побережья.²⁷

Британская воздушная служба на 5 августа состояла из Морского Крыла (Naval Wing), известного под инициалами RNAS (Royal Naval Air Service – Королевская Морская Воздушная Служба), Военного Крыла (Military Wing), известного под инициалами RFC (Royal Flying Corps – Королевский Летный Корпус) и Центральной Летной Школы (Central Flying School).

Морское Крыло, подведомственное Адмиралтейству, заключало в себе отряд дирижаблей, недавно взятых из Военного Крыла, 3 авиационных и 1 гидроавиационный отряды с общим количеством в 93 аэроплана. Военное Крыло, подведомственное Военному министерству, состояло из 4 авиационных отрядов с общим количеством в 179 аэропланов. Летный состав обоих Крыльев вместе взятых – 197 офицеров и 1647 других чинов.

По объявлении войны RNAS сформировала несколько добавочных отрядов, два из которых были посланы в Бельгию с морской дивизией для защиты Антверпена. Всего Британия насчитывала к этому моменту 272 аэроплана. Кроме того, к началу войны военное ведомство Британии располагало двумя старыми дирижаблями «Бета» и «Гамма» и одним дирижаблем «Парсе-фаль», купленным в Германии.

²⁷ Британское военное руководство, хотя и не отказывало союзникам в военной помощи, однако, несмотря на все запросы французского военного командования, не давало никаких конкретных обещаний.

Австрия признала заключенный с Турцией договор, и генерал Лиман фон Сандерс, глава германской военной миссии, с бароном фон Вангенгеймом и германским посланником в Турции сделали попытку склонить Порту к немедленному объявлению войны России.

3-я французская эскадрилья, впоследствии названная эскадрилей Гиинемера, поступила в распоряжение центра воздушного наблюдения над Бельфором. Эскадрилья с этого дня приступила к выполнению первых боевых заданий по воздушной разведке Сернея, Мюльгаузена, Лорраха, Альткирхена.

5 августа– Французский военный летчик 3-й эскадрильи де Серр, выполняя боевое задание по разведке германских позиций, впервые перелетел на своем Блерио через Рейн на высоте 1200 м.

В Дарданеллах 4 и 5 августа внутри проливов были поставлены два ряда мин, и мобилизована расположенная в районе Галлиполи 9-я пехотная дивизия Эссад-паши.²⁸

²⁸ Интересно отметить, что, начиная с 5 августа, Россия стала получать от Турции в лице Энвер-паши настойчивые и неоднократные заверения, что Турция ни с кем не связана. Более того, с ее стороны поступили даже предложения предоставить в распоряжение русского командования турецкую армию «для использования ее в своих целях». В то же время 2 августа между Турцией и Германией был подписан дружественный трактат, сущность которого состояла в том, что, соблюдая нейтралитет, Турция, в случае вооруженного вмешательства России в австро-сербский конфликт, сохраняет за собой «*casus foederis*» (обязательство вступить в войну на стороне союзника). Но несмотря на то, что, как говорит М.Н.

В эти же дни начинаются первые столкновения в форме разведывательных операций на *Восточноевропейском театре* силами значительной конницы на территории Восточной Пруссии и Галиции.

Соперничая в разведке с кавалерией, активно работала авиация.

6 августа— В Германии началось великое развертывание; мост через Рейн ежедневно стали пересекать 550 поездов.

Во Франции Верховное командование требует от 1-й французской армии Дюбайля немедленно занять Верхний Эльзас.

Пилот 3-й французской эскадрильи Тьерсонье при перелете из Кольмара к Фрайбургу был впервые обстрелян германской артиллерией. Разрывы снарядов лопались «как раскаленные орехи», не причинив никакого вреда летчику и его машине.

Австро-Венгрия объявила войну России.

Австро-венгерский план был рассчитан на ведение войны на два фронта – против России и против Сербии и Черно-

Покровский, «в Петрограде желали получить турецкую столицу, а им предлагали турецкую армию», русское правительство в эти дни отнюдь не стремилось к обострению отношений с Портой, прекрасно осознавая собственную неготовность к войне на два фронта. Вопрос о притязаниях на проливы возник на повестке дня только в ноябре 1914 г. Степуу: «Славянского вопроса для леворадикальной интеллигенции так же не существовало, как вопроса Константинополя и Дарданелл».

гории. Исходя из этого плана австро-венгерская армия разворачивалась тремя группами (эшелонами]. Первая группа («эшелон А») предназначалась для действий против России. Вторая (Минимальная Балканская группа] разворачивалась против Сербии и Черногории. Третья группа («эшелон Б») являлась по существу стратегическим резервом и в случае войны с Россией предназначалась для усиления «эшелона А», а в случае войны с Сербией и Черногорией – для усиления «Минимальной Балканской группы».

План войны Австро-Венгрии против России был согласован с германским генеральным штабом. Оба штаба рассчитывали концентрическим наступлением германских войск из Восточной Пруссии и австро-венгерских из Галиции окружить и разгромить русские войска в Польше. Согласно этому плану австро-венгерский Генеральный штаб предусматривал развертывание четырех армий в составе ударной и вспомогательной групп. Ударная группа, состоящая из 1-й и 4-й армий должна была нанести удар между Западным Бугом и Вислой в общем направлении на Седлец – навстречу германскому удару из Восточной Пруссии. Вспомогательной группе, состоящей из 3-й и 2-й армий, ставилась задача взять Дубно, Ровно, Луцк и активными действиями на Проскуровском направлении обеспечивать выполнение задачи ударной группировки.

Что касается воздушных сил, Австро-Венгрия имела всего 3 дирижабля. Самый большой из них «Военный-2» –

5000 м³. Воздушных гаваней в Австро-Венгрии было две. Вся воздухоплавательная часть состояла из австрийских офицеров штаба и 10-ти воздухоплавательных парков. Аэропланов, в основном, германских — 100.

8 августа – Мюльгаузен занят без боя; германские войска отходят за Рейн. Воззвание Жоффра к гражданам Эльзаса. Бои за перевалы в Вогезах.

В этот день из директивы № 1 главнокомандующего Жоффра высший командный состав Франции впервые узнал о задачах армий. Директива указывала на намерение главнокомандующего после сосредоточения всех войск атаковать германские армии, развивая атаку в двух главных направлениях: на юго-восток из района южнее крепости Туль, между лесистыми массивами Вогезов и р. Мозель, и на северо-восток из района, расположенного к северу от линии Верден – Мец. Обе эти атаки должны были быть поддержаны силами, действовавшими на Маасских высотах и на Ваврском плато.

В соответствии с этой задачей правое крыло, состоящее из 1-й и 2-й армий сосредоточивалось между Тулем и Бельфором, причем, главные силы 1-й армии в районе Эпиналя, а 2-й – в районе Нанси. Обе эти армии должны были первоначально действовать между реками Рейн и Мозель, южнее Туля, и по течению р. Мозель. Левое крыло, состоявшее из 5-й армии и отдельного кавалерийского корпуса, сосредоточивалось на линии Вуазье – Гирсон. Для связи операций обоих

крыльев служила 3-я армия, главные силы которой сосредоточивались у Вердена. 4-я армия временно располагалась во второй линии в районе Сен-Дизье – Бар-ле-Дюк.

На случай продвижения германских войск через Бельгию 5-я армия выдвигалась на линию р. Маас, на участок Музон – Мезьер, а 4-я – к Сан-Менеуль на Верхней Эне в 40 км западнее Вердена, для заполнения промежутка между 5-й и 3-й армиями.

Сверх этого в распоряжении главнокомандующего оставались 2 фланговые группы в составе 3-х резервных дивизий.

Обстрел германской артиллерии впервые вынуждает французского пилота сменить курс полета своего аэроплана.

Английский флот начал операцию против немецких колоний в Восточной Африке.

9 августа – Германский штаб начинает совершать первые ошибки, оттягивая часть сил от ударного правого крыла для освобождения Эльзаса. Германские корпуса 7-й армии (XIV и XV) разворачиваются по обоим берегам Рейна, сосредоточиваясь против южного фланга эльзасского отряда. Бой у Танна. Бой у Мюльгаузена. Атака 7-го французского корпуса захлебывается. Командующий дает указание 3-й эскадрилье провести разведку района атаки. Пилот д'Альанзье, вылетев на разведку, обнаружил германскую дивизию. Однако, ввиду отсутствия на этом участке французской артиллерии, рассеять ее было нечем. Командир эскадрильи лейтенант Белье-

муа приказывает пилоту вновь вылететь в том же направлении, прихватив с собой коробку, в которой упаковано 1500 стрел.

Действительность берет свое, военные пилоты не могут просто так летать над противником и безучастно наблюдать за его действиями. Поэтому прибегают хотя бы к сбрасыванию с аэроплана стрел, поскольку выпуск авиабомб еще не налажен.

Тем не менее, в этот день германские аэропланы впервые «бомбили» Париж. Вместе с бомбами были сброшены листовки: «Парижане! Германская армия находится у ворот Парижа, и вам остается только сдаться!» Погибло три человека.

Британия выполняет свои обещания. Начата посадка на суда частей британской экспедиционной армии.

10-августа— Бельгийская армия, отбиваясь от нападающих немцев, отходит. Над ней в ярком солнечном свете летают германские аэропланы; это разведчики из авиаотряда III армейского корпуса. Пока они бессильны что-либо сделать и бельгийские военные посматривают на них лишь с любопытством. Однако по возвращении из полета германские летчики четко докладывают командованию об очищении бельгийских позиций у Гента и об общем отходе бельгийской армии к Антверпену.

Потерпевшие тяжелое поражение в верхнем Эльзасе,

французские войска отброшены к границе. VIII и X французские корпуса выдвигаются к реке Мерта.

Восточноевропейский театр

Командир 11-го авиаотряда 3-й русской армии военный летчик штабс-капитан П.Н. Нестеров производит первую с российской стороны регулярную военную разведку в районе Дубно с наблюдателем генерального штаба штабс-капитаном Лазаревым; продолжительность полета – 1 час 35 минут.

Аэродромы были неподготовлены, после сильного дождя, шедшего накануне, земля размокла. Выдержка из отчета: «при спуске на пахоть аппарат „Моран-Сольнье“ № 218 с мотором „Гном“ 80 HP²⁹ за № 328/957, управляемый военным летчиком штабс-капитаном Нестеровым, скапотировал. Сломаны: винт, руль, направления, нижние брусья фюзеляжа, погнуты оси колес, кожух и носок мотора, порваны амортизаторы. Часть сломанного аппарата взята для исправления другого аппарата. Подан акт об исключении за № 51».

11 августа– Завершены перевозки главных сил германской армии.

Начата переправа английских войск через Ла-Манш.

Энвер-паша³⁰ пропустил через проливы в Константинополь плававшие в Средиземном море под флагом контрад-

²⁹ От англ. Horse-Power – лошадиные силы.

³⁰ Энвер-паша (1881–1922) – носимый министр Турции.

мирала Сушона германские крейсера «Гебен» и «Бреслау». Вслед за Сушоном в Турцию прибыло около 450 офицеров и нижних чинов в качестве морских инструкторов. Английский адмирал Трубридж, преследовавший германские крейсера, опасаясь подводных мин и трудности прохода без лоцмана, не решился войти в проливы, куда за несколько часов до него вошли германские моряки.

12 августа— По желанию императора Вильгельма взятие последних фортов после падения Льежа не должно было больше стоить ни одной капли немецкой крови. В район Льежа прибыла осадная армия генерала Эйнема, оснащенная 420-мм орудиями. Комендант Льежа, генерал Леман, укрылся со своим штабом в одном из последних фортов, заявив офицерам о безнадежности дальнейшей борьбы и готовности умереть под развалинами укреплений. Тяжелая артиллерия приступила к разрушению продолжающих держаться фортов Льежа. Начато выдвижение из Аахена 1-й германской армии фон Клюка. Бой у Элена (Гелена): бельгийские войска обороняют переправы через р. Жету против германской кавалерии.

Продолжается сражение за Вогезские перевалы. Бой у р. Мерты.

На Балканском фронте началось первое наступление австро-венгерских войск, продолжавшееся до 24 августа. Сербия отказалась от обороны своей столицы и отошла в Ниш.

13 августа– В Дублине собраны все пилоты и машины Королевского Военного Крыла (RFC), пригодные для службы на континенте в составе 4-х авиаотрядов (56 аэропланов), которые затем в сопровождении авиационного парка переправились во Францию.

Англия из 272 имеющихся на ее счету воздушных машин направила на *Западноевропейский театр* военных действий лишь 30.

14 августа – 8-й и 13-й французские корпуса форсируют р. Мерту и начинают наступление на Саарбург. 2-я французская армия переходит в общее наступление в Лотарингии.

Впервые зафиксировано воздушное нападение авиаторов на военную базу. Французы – поручик Цезари и капрал Прудоммо на самолете «Вуазен-5», поднявшись с аэродрома под Верденом и прихватив с собой 4 артиллерийских гранаты 90-мм, снабженных стабилизатором, атаковали немецкую базу в крепости Мец.

15 августа – Из письма штабс-капитана Нестерова жене: «Дорогая Диночка!.. Какой-то тип пишет в газете „Киев“, что я собираюсь повторить опыт Гарро. Свинство помещать подобные вещи в газетах... Целую тебя, детишек... Петя».³¹

³¹ В России в это время широко обсуждался так называемый подвиг Гарро – яркое свидетельство пропагандистской кампании. Была издана брошюра: Быст-

История с Гарро свидетельствует о том, что авиаторы всех воюющих государств в эти дни были немало озабочены средствами борьбы в воздухе с воздушным противником.

В России состоялся выпуск в гатчинской летной школе, где периодически бывал в это лето Нестеров. Выпускники, среди которых находились будущий выдающийся русский военный летчик Крутень, Мачавариани и др., сразу же по окончании школы отправились на фронт.

Мачавариани: «Пока оформлялись командировочные документы и выдавались деньги на проезд к местам назначения, мы обсуждали между собой, что станем делать при встрече с аэропланом противника, не располагая никаким вооружением. У каждого из нас было личное оружие – пистолет „браунинг“ или револьвер „наган“, – которые, конечно, в воздухе не представляли никакой опасности для противника. Они могли пригодиться лишь в случае вынужден-

ров К. «Геройский подвиг французского авиатора Ролана Гарро. Гибель немецкого „Цепелина“». Спешно сфабрикованная брошюра начиналась следующими словами: «(24 июля) 6 августа 1914 года телеграф принес известие о героическом подвиге Ролам-а-Гарро...» Далее рассказывалась со всеми драматическими подробностями, вплоть до «врешь, не уйдешь, – сказал Ролап», история о том, как известный французский летчик погнался за цеппелином, производившим разведку в районе французской крепости Туль, догнал его, бросил в него бомбу, от которой цеппелин сумел уклониться (!), и только после этого, в качестве последнего средства, французский летчик решился на прямой таран гигантского снаряда. И погиб смертью героя. Вот так вскользь высказанное соображение о возможной встрече аэроплана с цеппелином вырастает порой в легенду и... предвещает действительные события. Мы видели, что происходило близ Туля 3 августа. Гарро же не только не было в той эскадрилье, но и погиб он в октябре 1918 г.

ной посадки у немцев для самообороны или для того, чтобы, прострелив бензобак, поджечь и уничтожить свой аэроплан. Характерно, что никто из нас тогда и не помышлял о возможности тарана, слишком памятливы были столкновения на гатчинском аэродроме, кончавшиеся катастрофами.³² Невыполнимой представлялась возможность повредить вражеский аэроплан так, чтобы не пострадал твой.

Кто-то напомнил о способе, рекомендованном на занятиях по авиационной тактике: постараться опрокинуть машину противника воздушным потоком, создаваемым движением твоего аэроплана. Однако и этот способ был забракован, так как во время учебных полетов над аэродромом нам неоднократно приходилось попадать под воздушную струю от другого аэроплана, а за этим следовала лишь сильная, но быстро прекращающаяся болтанка.

Так и разъехались мы по местам своего назначения, не представляя себе реальных средств борьбы с воздушным противником».

Япония объявила ультиматум Германскому правитель-

³² У выпускников гатчинской школы лета 1914 г. был свежим в памяти такой случай: «В погожий летний день над аэродромом с утра летал и учебные аэропланы, пилотируемые учлетами, имевшими по несколько самостоятельных вылетов. Один из пилотов, набрав высоту, начал повороте левым виражем, чтобы стать в общий круг, и в этот момент на него налетел другой аэроплан, шедший по тому же кругу. Столкнувшиеся аэропланы рухнули на землю. Из-под груды обломков извлекли разбившегося насмерть поручика Шеншина и находившегося в бессознательном состоянии, по не получившего никаких повреждений поручика Подгорного».

ству с требованием немедленно отозвать все военные суда и передать японским властям не позже 15 сентября всю арендуемую Германией территорию Кяочао.³³

16 августа— Захвачены два последних форта Льежа – Холонь и Флемаль. Завершена Льежская операция. Осадная артиллерия переброшена к Намюру. 2-я армия форсировала Маас в районе Льежа. В этот же день захвачено укрепление Пои, незанятое бельгийской армией (находящаяся там дивизия отошла к Намюру).

Французские авиаторы на самолете «Вуазен» повторили свою атаку на крепость Мец.

Началась переброска английского экспедиционного корпуса от Гавра в направлении Като.

17 августа— К этому дню Рейн пересекло около 11 тыс. поездов; Германия перебросила на фронт более 3 млн. человек.

2-я германская армия фон Бюлова сосредоточивается на левом берегу Мааса. Ей подчинены 1-я армия и кавалерийский корпус Марвица. Войска 3-й германской армии вышли к границе и заняли Сен-Вит. Немецкая кавалерия обнаруживает перегруппировку 5-й французской армии к месту слия-

³³ Германия захватила населенный пункт Циндао в китайской провинции Кяочао в ноябре 1897 года и за это время создала на полуострове военно-морскую базу. Японский флот при поддержке англичан блокировал эту германскую базу в первый же день войны.

ния Самбры и Мааса. Завершено сосредоточение резервных корпусов германской армии.

Французами вновь занят Танн. VIII и XIII корпуса выходят к р. Саар.

Закончена переправа английских войск через Ла-Манш.

Восточноевропейский театр

Россия, вопреки ожиданиям многих, смогла развернуться быстро и начать наступление согласно намеченному плану. Началась Восточно-прусская операция наступлением вглубь Пруссии 1-й Неманской армии Ренненкампа³⁴ севернее Мазурских озер, охватывая левый фланг противника. Завязался бой у Сталлупенена.

Авиация продолжает заниматься преимущественно тактической разведкой.

11-й русский авиаотряд выполнил 4 разведывательных полета, обследовав перед фронтом 3-й армии полосу шириной около 50 км и глубиной от места вылета 70 км, проникнув за государственную границу на 20–25 км.

Телеграмма в штаб 3-й русской армии: «в 6 час. 30 мин. утра вылетел на Ньюпоре № 5 из Дубно. В 6 час. 50 мин. про-

³⁴ Ренненкампа Павел Карлович (1854–1918) – русский генерал от кавалерии. Во время русско-японской войны командовал Цинхэчешским отрядом. Командовал карательным отрядом в Восточной Сибири в 1905–1906 гг. В начале Первой мировой войны назначен командующим 1-й армией, в декабре смещен с должности как один из виновников поражения русских войск в Восточной Пруссии. Расстрелян по приговору революционного трибунала.

летел Рудня, в 7 час. замечена на дороге Михайловка – Крупец часть силою около двух батальонов, направление движения части не выяснено. Мелкие части и заставы обнаружены к югу от дер. Михайловка и к юго-западу от дер. Крупец к Радзивилову; по линии Немировка – Батьков – Старик войск не обнаружено; артиллерии, обозов, коновязей нет. На улицах селений и по дорогам движение. Броды достигли 7 час. 30 мин. На площади и во дворах замечено много людей. Обозов, артиллерии, коновязей нет. По шоссе Броды – Суходолы замечены две небольшие части и три крытых парусиной повозки, двигались направлению Суходолы. Пролетели Радзивилы 7 час. 50 мин. Заметили к юго-востоку от города часть силою один или два батальона в строю поротно. У Батьково крупных частей конницы нет. Прилетели Рудно 8 час. 10 мин. В аппарате имеются пробоины от ружейных пуль. Военный летчик штабс-капитан Гавин. Наблюдатель капитан Лазарев».

Русский план войны разрабатывался с одной стороны с учетом собственных интересов России, с другой – исходя из выполнения договорных обязательств перед союзниками. Собственные интересы России требовали нанесения главного удара по Австро-Венгрии, с разгромом которой появлялись возможности для захвата проливов Босфор и Дарданеллы и нанесения удара по Германии с юга. Однако франко-русская конвенция обязывала Россию не позднее 15-го дня мобилизации начать наступление против Германии.

Русский генеральный штаб планировал одновременно разгромить германские войска в Восточной Пруссии и австро-венгерские войска в Галиции. Для этой цели разворачивалось два фронта: Северо-Западный и Юго-Западный. Северо-Западный фронт в составе двух армий имел задачей концентрическим наступлением севернее и юго-западнее Мазурских озер окружить и разгромить германские войска в Восточной Пруссии и с выходом на нижнюю Вислу захватить плацдарм для последующего удара на Берлин. Юго-Западный фронт в составе четырех армий должен был концентрическим наступлением окружить австро-венгерские армии и разгромить их, открыв дорогу на Будапешт и Вену для последующего наступления на Германию с юга.

Кроме того, русский штаб разворачивал одну армию в Петербургском округе с задачей прикрытия столицы и побережья Балтийского моря, а также по одной армии в Одесском и Варшавском округах.

Россия к началу войны имела 39 авиационных отрядов, в составе которых насчитывалось 263 аэроплана, предназначенных для использования в военных целях, а также 18 гидроаэропланов. Большинство аэропланов было иностранного производства.

До начала войны военное ведомство в России обучило около 300 пилотов.

Основными центрами подготовки военных летчиков являлись авиационные школы в Гатчине и Севастополе. Обу-

чение летчиков велось также при аэроклубах Петрограда, Москвы и Одессы. Русскому командованию казалось, что этого вполне достаточно, поэтому сеть летных школ не только не расширялась, но и прием в существующие был достаточно строго регламентирован; принимались только офицеры не менее двух лет прослужившие в действующей армии.

В первой половине 1914 г. эти школы подготовили 133 военных летчика.

Накануне войны, в связи с крупными успехами авиации, в России было приостановлено строительство дирижаблей.

Из 14 имеющихся в наличии дирижаблей в России, за исключением четырех самых крупных, все были устаревшими и различных конструкций, что очень осложняло их эксплуатацию. Их скорость не превышала 55 км/час. Для разведки тыла неприятеля они были признаны непригодными и оставались на своих базах.

Большие управляемые дирижабли России были построены и приняты на вооружение в 1913 г. и распределялись следующим образом. Дирижабль «Кондор» придавался 2-й воздухоплавательной роте, расквартированной в Брест-Литовске. Его объем 9600 м^3 , скорость полета 55 км/час, потолок – 3000 м, экипаж – 7-10 человек. Строился на заводе «Клеман-Баяр» во Франции. Дирижабль «Астра» находился на вооружении 3-й воздухоплавательной роты в г. Лиде. Этот нежесткий корабль объемом 9800 м^3 был построен на заводе «Астра» во Франции. Скорость полета – 63 км/час, потолок

– 2500 м, экипаж – 8-12 человек. Дирижабль «Буревестник» был придан 4-й воздухоплавательной роте, расквартированной в г. Бердичеве. Этот нежесткий дирижабль типа «Парсеваль» был построен в Германии. Его объем – 10 тыс. м³, скорость – 75 км/час, потолок – 2000 м, экипаж – 7-10 человек. Дирижабль «Альбатрос» находился при 12-й воздухоплавательной роте в Сализи. Этот дирижабль нежесткой системы был построен на Ижорском заводе по проекту Д. В. Голубова и Д. С. Сухоржевского. Его объем – 10 тыс. м³, скорость – 75 км/час, потолок – 2000 м, экипаж 8-12 человек. Все четыре дирижабля были вооружены пулеметами, имели приспособления для сбрасывания бомб и обладали продолжительностью полета до 20 часов. Эти дирижабли активно участвовали в боевых действиях; доставляли командованию ценные сведения о передвижениях австро-германских войск, бомбили склады боеприпасов, железнодорожные узлы.

В штабе русского верховного главнокомандования дирижабли считали главным средством стратегической разведки. Как только армия и флот были переведены на военное положение, началась перестройка воздухоплавательных частей в соответствии с требованиями военного времени. Батальон офицерской Воздухоплавательной школы был расформирован, его личный состав направлен на укомплектование запасного воздухоплавательного батальона, 12, 13 и 14-й воздухоплавательных рот. Остальные воздухоплавательные роты пополнены личным составом в соответствии со штатами

военного времени. Роты с управляемыми аэростатами дислоцировались в Луцке, Бердичеве, Белостоке, Лиде, Сализи (близ Петрограда), Брест-Литовске, Ковно, Гродно и др. Для обслуживания дирижаблей здесь были построены 14 эллингов.

Русские воздухоплавательные части имели к началу войны на вооружении 14 управляемых аэростатов.

Помимо управляемых аэростатов на вооружении русской армии находились наблюдательные станции с неуправляемыми – змейковыми и сигнальными – аэростатами, которые служили средством артиллерийского наблюдения и ближней разведки. К началу войны военное ведомство располагало 46-ю змейковыми аэростатами, приписанными к 11-ти воздухоплавательным ротам, в основном крепостным. Каждая рота имела 2–3 наблюдательные станции. Каждая станция располагала одним змейковым и одним запасным, аэростатом с лебедками для их подъема и спуска. Численный состав воздухоплавательной роты составлял от 60 до 100 человек.

18 августа – Столкновение на р. Жета между 1-й германской армией и бельгийскими войсками. Бельгийская армия отходит за р. Диль. Первое столкновение правофланговых германских армий с французами – конница 2-й германской армии отбрасывает за франко-бельгийскую границу кавалерию Сорде.

Французы занимают Саарбург.

Восточноевропейский театр

Русские войска начали наступление на австрийском фронте; с Галич-Львовской операции (встречное сражение на р. Золотая Липа и сражение на р. Гнилая Липа, инициированные 8-й и 3-й русскими армиями) разворачивается грандиозная Галицийская битва, в которой приняло участие девять армий (пять русских и четыре австро-венгерских).

19 августа— Не задерживаясь на р. Диль, бельгийская армия отходит к Антверпену, открыв германским войскам дорогу на Брюссель. Германское командование требует у мэра Брюсселя сдать город. В 14 часов германские войска входят в город. Вечером германские авиаторы устраивают фейерверк из ракет над центральной площадью Брюсселя, что приводит в панику жителей города, принявших ракеты за бомбы.

На Брюссель была наложена военная контрибуция в 200 млн. франков.

2-я германская армия приступает к штурму Намюра. План, принятый генералом Гальвицем, заключался в одновременной атаке трех фортов, расположенных по обоим берегам Мааса, вместе с их промежутками. Было решено ввести в действие сразу всю тяжелую осадную артиллерию. Обилие оврагов в окрестностях Намюра давало возможность избрать для расположения артиллерии необходимое количество закрытых позиций.

Для того чтобы захватить нужное расположение, германцам пришлось оттеснить передовые части бельгийцев к фортам. В результате этих подготовительных боев, проводившихся в тесной связи с воздушной разведкой, выяснилось, что промежутки между фортами хорошо подготовлены к обороне и о внезапном нападении не может быть и речи. Уже в этом эпизоде выявилось достаточно внимательное отношение германских военных к авиационной разведке. Тем не менее, оно пока выглядит эпизодом не только в нашем изложении.

Геннер: «...часто случалось, что авиаотряды вообще не получали никакого приказа... и наблюдатели иной раз не знали, где свои, где неприятельские войска.

Вообще на воздушную разведку особенно больших надежд не возлагали. Считалось нормальным, если целыми неделями не появлялись в воздухе ни свои, ни неприятельские аэропланы. Успешная работа летчиков, которые день за днем доставляли все более исчерпывающие сведения о противнике, поражала командование; эти сведения вызывали недоверие, и в штабах обычно ждали подтверждения их другими видами разведки...»

Французами вновь занят Мюльгаузен. XIV французский корпус продвигается к Кольмару.

Восточноевропейский театр

В ночь германские войска под командованием Притви-

да отходят к Гумбиннену. Телеграмма из штаба 3-й армии: «Начальнику авиационного отряда одиннадцатого корпуса. Выслать на разведку два аэроплана: первый на Лопатин, Топоров, Радехов, Стоянов, Друшкополь – выяснить, есть ли противник в этом районе, где именно и в каких силах. Номер второй на Подзамче, Подгорце, Сасов, Злочев – нет ли движения колонн в восточном и северо-восточном направлениях. Полковник Духонин».

Эта телеграмма не свидетельствует о широко применявшейся практике, а лишь о частном случае особого интереса и к данным авиаторов тоже.

20 августа– IV корпус 1-й германской армии занимает Брюссель и Ватерлоо, выдвигает войска к Антверпену; 3-я германская армия авангардами выходит к Маасу в районе Динана. Внутренние фланги 3-й и 2-й армий смыкаются в районе фортов Намюра. 3-я армия подходит к Маасу. Начинается захождение 1-й армии правым флангом: западное направление движения меняется на юго-западное.

Германские войска (XIV резервный корпус и второочередные части) переходят в контрнаступление в Вогезах. Сражение у Саарбурга.

6-я германская армия переходит в наступление в Лотарингии.

Восточноевропейский театр

Армиям Северо-Западного фронта русское командование ставило задачи окружить и разгромить 8-ю германскую армию, обходя Мазурские озера с севера и юга. 1-я русская армия перешла в наступление 17-го, 2-я – 19-го августа. Наступление обеих армий поначалу развивалось успешно. Войска 1-й армии нанесли поражение I германскому корпусу и основным силам 8-й армии. Германские войска, потеряв до трети своего состава, поспешно отступили. Однако вместо развития успеха и организации преследования командующий 1-й русской армией генерал Ренненкампф приказал приостановить наступление.

8-я германская армия, проиграв бой под Гумбинненом, начинает отступление за Вислу.

2-я Наревская армия пересекает границу. Авангарды русских корпусов к вечеру достигли линии Остров – Вышгородок.

Командование Юго-Западного фронта (3-й и 8-й русских армий), поглощенное своими планами, сосредоточило направление разведдеятельности на окрестностях Львова и оставило другие районы фронта без серьезного внимания авиации.

Из письма Нестерова жене: «Дорогая Дина! Сегодня у нас был серьезный день: все летали на разведку. Передков³⁵ и я летали к неприятелю, дали некоторые сведения, стреляли в нас и те и другие, т. е. и наши и австрийцы, но толку не было,

³⁵ Жена поручика Передкова жила по соседству с женой Нестерова.

т. к. высоко поднимались. Летали довольно далеко в глубь Австрии, как-то забавно себя чувствовать, смотря на неприятеля сверху. Хотя дел у меня и много сейчас, но чувствую себя довольно хорошо, т. к. все более или менее урегулировалось...»

21 августа – Начался обстрел 9 фортов Намюра тяжелой 420-мм германской артиллерией.

Развернулось грандиозное Пограничное сражение на 250-км участке фронта от Шельды до Мозеля (Лотарингия). Участвует девять армий (пять германских, три французских и одна английская). 7-я германская армия переходит в контрнаступление на Сааре (Эльзас-Лотарингия). Поражение французских войск в Лотарингии: 2-я армия отступает по всему фронту.

Арденны: начало сражения у Лонгви. Начало сражения у Невшато (бой на р. Семуа).

2-я германская армия входит в соприкосновение с 5-й французской на Самбре. Английская армия выходит на верхнюю Самбру.

Только в этот день впервые в зону действия германской разведывательной авиации попала английская армия, которая уже успела добраться до Като и теперь следовала к Мобежу. Таким образом, ввиду осуществления летчиками лишь ближней тактической разведки, переправа и начало движения английской экспедиционной армии по Франции оста-

лись неизвестными германскому командованию. Теперь германские авиаразведчики доносили командованию об усиленном железнодорожном движении у Монса, об интенсивном автомобильном движении к нему с юго-запада, а также о походном перемещении батареи от Баве к Бинигу.

Продвижение пяти германских армий, начавшееся 18 августа, к вечеру 21 августа достигло следующего положения: 5-я армия находилась по обе стороны Лонгви, растянувшись на фронте в 45 км.; 4-я армия была разбросана на фронте в 50 км от Нефшато до Живе; правый фланг ее, таким образом, был выдвинут далеко на запад; промежутки между отдельными корпусами составляли около 15 км. До сих пор серьезных встреч с противником не было. Однако перспектива такой встречи весьма волновала командование обеих армий, так как трудно было представить себе, как могли реагировать на атаку сомкнутой массы противника армии, разбросанные на пространстве 100 км, занимавшие к тому же линию, каждый пункт которой мог быть подвержен фланговому удару. В 5-й армии было известно, что передовые посты французов находятся по рекам Шьер и Крюн на линии Монмеди – Лонгийон – Мерси-ле-Ба. Авиационная разведка 4-й германской армии констатировала наличие французских частей к северу от Мааса и Шьер, севернее линии Мезьер – Монмеди. Что замышлял противник, и как следовало реагировать на его действия?

В этой крайне неопределенной обстановке кронпринц вы-

носит решение немедленно атаковать противника, находящегося между реками Шьер и Крюн.

Восточноевропейский театр

Поняв из перехваченных донесений, что Ренненкампф не собирается преследовать германские войска, Притвиц сосредоточивает силы против 2-й русской армии генерала Самсонова³⁶.

22 августа– Район Самбры и Мааса: прорыв германской пехоты в промежутке между фортами Намюра.

Эльзас-Лотарингия: общий отход французских войск в районе Саарбурга. Германская главная квартира отдает 6-й армии приказ продолжать наступление за р. Мерта и действовать в направлении Эпиналя. Сражение у Шармского прохода.

Формирование «Лотарингской армии» генерала Монури в стыке между 3-й и 2-й французскими армиями.

Арденны: поражение 3-й французской армии в боях у Виртона, Лонгви, Уньи, Филиера. Поражение 4-й французской армии в боях у Месэна, Ошана, Росиньоля.

2-я германская армия форсирует Самбру (сражение при Шарлеруа]. Английская армия выходит к Монсу и каналу

³⁶ Самсонов Александр Васильевич (1859–1914) – русский генерал от кавалерии (1910). Участник русско-турецкой войны 1877–1878 гг. В русско-японской войне 1904–1905 гг. командовал конницей в армии А.Н. Куропаткина. В начале Первой мировой войны назначен командующим 2-й армией.

Конде.

Германская авиационная разведка доносит о движении многочисленных обозов от Англе-Фонтен до Баве. Поступил приказ из штаба главного германского командования использовать для ближней разведки в Лотарингии цеппелины Z-VII и Z-VIII; им ставилась задача отыскать с рассветом отходящие в Эльзасе французские войска и расстроить их ряды бомбардировкой.

1-я германская армия все еще не примкнула к фронту 2-й армии; она получила приказ отклониться левее, чтобы поддержать эту последнюю в атаке против 5-й французской армии. Но при этом упускалась из виду английская армия, которая, по данным германского главного командования, должна была находиться в Лилле. Только в полдень было выяснено присутствие англичан в районе Монса. Командующий 1-й германской армией, учитывая возможность встречи с английской армией, намеревался продолжать свой марш в направлении к юго-западу, чтобы быть готовым принять сражение фронтом к западу, востоку или югу, но получил подтверждение первоначального приказа. По выяснении местоположения англичан Клюк намеревался охватить их левый фланг. Между тем командующий 2-й германской армией Бюлов отдал приказ немедленно атаковать французов по ту сторону Самбры, получив от авиации сведения, что перед ним находятся лишь слабые силы противника. Из этого примера вновь следует, что германское командование гораздо серьез-

нее отнеслось к возможностям воздушной разведки с первых же дней войны, чем ее противники.

На переправах через Самбру начались бои, в результате которых части 2-й армии стали переходить на правый берег реки и продвигаться вперед, оттесняя французов к югу.

Восточноевропейский театр

Вместо Притвица командующим 8-й армии назначается Гинденбург, начальником штаба – Людендорф. Наревская русская армия продвинулась силами двух корпусов за линию Прасныш – Цеханнов. Перед германским командованием встал вопрос – продолжит ли армия Ренненкампа движение на Кенигсберг или отправится на поддержку Наревской армии?

Провинция Циндао

Германское правительство отозвало своего посланника из Японии. В этот же день прогремели первые выстрелы и пролилась кровь на *Дальневосточном театре* военных действий; германские береговые батареи преподали урок осторожности блокирующим кораблям, заставив их отойти подальше от побережья.

Губернатор Циндао Мейер-Вальдек телеграфировал кайзеру, что крепость будет держаться до последней возможности. Вечером этого дня он получил ответную телеграмму: «Бог защитит вас в предстоящей тяжелой борьбе. Мысленно

с вами. Вильгельм».

Крепость практически не имела своего флота, зато располагала мощной береговой артиллерией. Что касается авиации, то в крепости имелось лишь два аппарата «Румплер-Таубе», один из которых разбился накануне при посадке. Весь авиапарк обслуживали два военных летчика (один из них – австриец] и 4 техника.

Авиационные силы Японии состояли из 4-х аэропланов береговой авиации (1-го «Румплера» и 3-х «Фарманов»], имевших 75 человек obsługi, и 3-х судовых аэропланов (2-х поплавковых и 1-го колесного бипланов типа «Фарман»].

Всего Япония имела в 1914 г. 38 аэропланов.

23августа– *Район Самбры и Мааса:* город Намюр взят германцами, захвачены форты Маршовелет, Коньеле, Мезере. Германская пехота доходит до Самбры и Мааса в районе Намюра, мосты через реку взорваны. 3-я германская армия переходит Маас у Динана.

Эльзас-Лотарингия: отход, французских войск от Вогезских перевалов.

Сражение у Монса между 1-й германской армией и британскими экспедиционными силами.

Из штаба 3-й германской армии главному командованию: «... около 10 часов утра по донесению летчика армейского авиаотряда противник предпринял отход в юго-западном направлении... на основании этих данных мы предприняли

преследование отходящего противника с целью опередить его в направлении Филиппвиль – Ромере, для чего была назначена одна дивизия восточнее Живе и Фюме».³⁷

В штаб 3-й армии прибыл офицер штаба 2-й армии с просьбой поддержать ее наступление с рассветом на позиции, защищаемые силами около пяти корпусов с правым флангом, упирающимся в Меттей; штаб 2-й германской армии просил о поддержке в виде наступления 3-й армии с востока на запад. Командующий 3-й армии двинул четыре корпуса из шести на запад. С наступлением темноты германским войскам удалось овладеть западным берегом Мааса между Гуке и Лэнн.

Посланные на разведку германские дирижабли Z-VII и Z-VIII с задания не вернулись.

Геппнер писал впоследствии, что оба дирижабля погибли из-за необходимости действовать «в гористой местности с высотами до 1500 м».

Восточноевропейский театр

1-я русская армия в 15 км от Гумбиннена, ее конница бездействует. Ренненкампф направляет усилия против крепости Кенигсберг.

После 13,5-час. полета около австрийской главной квартиры снизился дирижабль «Шютте-Ланц-2», который вел разведку в районе Холм – Люблин – Красник и сообщил о

³⁷ Получено в главном штабе 25 августа.

начале сражения у Красника.

Начинается Люблин-Холмская операция (встречное сражение у Красника между 1-й австрийской и 4-й русской армиями и у Томашова между 4-й австрийской и 5-й русской армиями]. Австрийцы сбили XIV правофланговый корпус 4-й русской армии и вынудили его отойти к Краснику. В образовавшееся между XIV корпусом и р. Висла «горло» проникли значительные силы австрийцев, угрожавшие дальнейшим обходом правого фланга 4-й армии.

Русская воздушная разведка на четвертый и пятый день стремительно развивавшегося наступления 2-й армии выявила скопление германских войск численностью до двух пехотных корпусов на левом фланге русской армии. Однако в штабах армии и фронта эти сведения воздушной разведки были взяты под сомнение на том основании, что по «наиболее надежным» данным агентурной разведки такое количество германских войск едва насчитывалось на всем фронте армии. Командование русских не приняло никаких мер ни по проверке данных воздушной разведки, ни по предупреждению возможного нападения. Это пренебрежение окажется роковым.

Сбит с земли и из-за повреждения мотора совершил вынужденную посадку около Львова на австрийской территории один из лучших российских летчиков-спортсменов Васильев, вместе с которым в качестве военного наблюдателя

на борту находился генерал Мартынов³⁸. Оба попали в плен.

24 августа– *Район Самбры и Мааса*: штурм фортов Намюра на южном берегу Самбры: захвачены Малой, С'Эрибер, Андуа.

Эльзас-Лотарингия: сражение на р. Мерте.

5-я французская армия отходит на юго-запад. Английская армия отходит на юг.

Из «Записки французского командования для всех армий»: «в первые дни боев выявились недостатки... атаки производятся без тесной связи между пехотой и артиллерией». Пока еще об авиации даже речь не идет.

Разворачиваются бои за Шармский проход.

Из донесений авиационной разведки IX армейского корпуса 3-й германской армии: «8 час. 15 мин. утра. Противник отходит с линии Сен-Гислен – Живри в западном и южном направлениях. Главные пути отхода: Живри– Баве, Моне – Ле-Лонгвиль, Моне– Жанли – Баве, Баве– Сен-Вааст – Жанле, Одреньи – Ангр, Руазен – Бри, Ангр – Вибург...»; «Общий отход к Мобежу». Кроме того, этим же утром было получено донесение авиаразведки о беспорядочном отходе франко-английских войск в юго-западном направлении. Также сообщалось, что на прикрытие отхода оставлены лишь слабые арьергарды. Тотчас же в 9 час. 45 мин. утра был

³⁸ Генерал Мартынов вернулся в Россию из плена в июле 1918 г.

отдан приказ по 3-й германской армии преследовать противника в юго-западном направлении и преградить ему пути отступления. В этот же день главные силы 3-й германской армии переправились через Маас.

Как мы помним, по данным авиаразведки 2-й армии, германцам противостояли французские войска силой до пяти корпусов, в связи с чем штаб 2-й армии обратился в штаб 3-й армии за поддержкой. Тем не менее в штабе 3-й армии, сначала двинувшись было на поддержку соседей, на следующее утро предпочли поверить авиаразведке своих летчиков и сменили направление удара. Это движение свидетельствует о серьезном доверии со стороны германского штаба своим пилотам-наблюдателям, и полученное подтверждение правоты воздушных разведчиков уже в скором времени принесет германцам хорошие плоды.

Ошибки в донесениях авиаразведки 2-й германской армии объясняли тем, что большинство аэропланов 2-й армии, вопреки протестам их командиров, использовалось для поддержания связи между частями и штабами армий.

Восточноевропейский театр

Германская авиаразведка донесла, что армия Ренненкампаффа продолжает движение на Кенигсберг. Основываясь на этих данных, а также на данных агентурной разведки, германское командование сделало заключение, что Ренненкампафф не собирается идти на помощь 2-й русской армии

и двинуло VII армейский корпус 8-й армии из района восточнее Инстербурга и I резервный корпус для решительно-го удара по Наревской армии под Танненбергом.

Из письма Нестерова: «Дорогая Дина!.. Ты, по-видимому, думаешь, что у нас здесь происходят на наших „Моранах“ бои, но пока этого не было заметно, хотя ведут пленных австрийцев в довольно порядочном количестве, но все это в небольших стычках. Надо думать, что теперь приближаются дни, когда крупные силы столкнутся, т. к. у нас по всей линии наступление массой. На днях и мы думаем переходить поближе и, может быть, перейдем границу, где остановимся биваком. Каждый из нас уже побывал по 2–3 раза за границей и произвел разведку, давшую те или иные сведения. Я открыл фабрику „Моранов“; успел поломать три раза „Моран“, два раза серьезно, а один раз встал „на попа“ и согнул только носок у мотора, винт остался цел. Объясню это вообще переутомлением из-за деятельности по командованию отрядом. Часто приходится бывать в штабе армии, т. е. в тылу и в передовых отрядах, т. е. на границе, так что впечатления сменяются очень быстро. Получил автомобиль „Мерседес“ с гудком таким, как ходил мимо нас, и часто на нем ездим...

Ну, целую крепко, пойду посплю – 12 с четвертью ночи. Времени свободного мало, все отрывают для бумаг... Твой Петя».

На Балканском фронте закончилось первое наступле-

ние австро-венгерских войск. Сербы, постепенно перейдя в контрнаступление, оттеснили противника к рекам Саве и Дрине.

25 августа— Район Самбры и Мааса: пали последние форты Намюра. В обороне города наряду с бельгийцами принимало участие 12 тыс. французов; тем не менее, в Бельгии все упорнее распространяется крылатая формула: «Спасти Бельгию могут только — стихийность русских и стойкость англичан».

Арденны: сражение у Лонгви проиграно французами, 3-я французская армия отходит к Вердену и на линию Маасских высот. Следует директива генерала Жоффра о прекращении Приграничного сражения и общем отходе французских войск.

Не будучи в состоянии сходу овладеть Антверпеном, германцы подвергли его бомбардировке под прикрытием ночи. Ранним утром германский цеппелин сбросил несколько бомб на Антверпен, в одном доме было убито 6 жителей прямо в постели. Всего в этот налет погибло 10 человек и двое умерли впоследствии от ран.

Однако несколько иная картина вырастает из опубликованного вскоре после этого события рассказа очевидца³⁹: «Я проснулся в первом часу ночи от оглушительной канонады.

³⁹ Ни в одном издании не указано, кто являлся этим очевидцем; но, судя по всему, повествование ведется от имени короля Альберта.

Выбежав на улицу, я увидел сверху, футах в 700 над землей, огромный цеппелин. Бродя по городу, я насчитал не менее 10 различных улиц, пострадавших от бомб. По моим расчетам около 900 построек разного рода получили легкие повреждения, а 60 домов подверглись почти полному разрушению. Число жертв еще не установлено. Лично я на своем пути наткнулся на 4 трупа. В одном участке уцелел один только дом. Вокруг него по всем направлениям разбросаны были тела изувеченных обывателей. Главная площадь являла картину самого страшного разрушения, какие мне только приходилось видеть. Я ходил в сопровождении королевского секретаря. Бомбы бросались в публичные здания, особенно усердно – в королевский дворец. Секретарь дал мне осколки бомбы, найденные у дворца, дабы все правительства Европы и Америки по свидетельствам очевидцев могли объединиться в протесте. Я попросил секретаря по иностранным делам барона фон-дер Эльста, папского нунция, русского посла, министра Вандервельде, министра Иманса и графа Гобле сопровождать меня. Они пришли в ужас при виде разрушений, произведенных бомбами».

Корреспондент американской газеты Александр Пауэлл, бывший в Антверпене, когда над городом появились первые цеппелины, писал в своей заметке, вышедшей в Британии три месяца спустя: «Когда я зашел в комнату разбомбленного дома, где перед тем спала женщина, то у меня закружилась голова и меня затошнило, поскольку женщина была разорва-

на буквально на клочки. Пол, стены, потолок – все было заляпано... словом, все, что осталось от женщины, можно было собрать только полотенцем... В сквере поблизости один полицейский на посту на дальнем конце площади был убит мгновенно, а другому оторвало обе ноги... Женщине, которая проснулась при первых взрывах и высунулась из окна, чтобы посмотреть, что происходит, оторвало голову».

Боевая вылазка бельгийской армии из Антверпена окончилась неудачей.

В это время назревают роковые события под Парижем.

Из донесения авиационной разведки IX армейского корпуса 3-й германской армии: «8 час. 50 мин. утра... противник в 6 час. 50 мин. утра от перекрестка дорог у Баве большими силами отходит к Авен – Ле-Като – Ле-Кенуа и только малыми – к Мобежу».

Экипаж погибшего дирижабля Z-VIII добрался до расположения своей части и доставил нужные сведения.

Восточноевропейский театр

5-я русская армия, выполняя директиву о поддержке 4-й армии, сделала захождение левым плечом и к вечеру заняла следующие позиции: XXV корпус – на линии Машов – Михалев – Бодачев – Замостье; XIX корпус – в районе Комаров – Zubовице; V корпус – Новоселки – Варенж; XVII корпус – севернее Сокаль.

Командование 4-й австрийской армии решило продол-

жить начатое наступление, направляя левое крыло на Холм. В результате произошло встречное сражение 5-й армии Плеве с 4-й армией Ауффенберга. Завязались бои II австрийского и XXV русского корпусов за переправы у Богданова и Михалева.

С русской стороны произведены два разведывательных полета: 9-й авиаотряд – в небольшом районе Бук, Красне, Глиняны (направление на Львов); 11-й авиаотряд – в районе Львова. Из рапорта Нестерову: «...По окончании разведки примерно в районе дер. Винники встретили неприятельский аэроплан системы Райт, поднявшийся навстречу из района восточнее Львова; от встречи с нами Райт уклонился, пролетев мимо на расстоянии около полуверсты; ввиду того, что мы везли ценные сведения, от сближения с противником на выстрел маузера пришлось отказаться... Поручик Рихтер. Поручик Передков...»

Из этого донесения видно, что у выполнявших разведку летчиков при встрече с аэропланом противника возникало естественное желание напасть на него. Однако сама возможность ведения воздушного поединка была еще настолько неопределенной, а средства борьбы настолько малоэффективными, что доводы разума перевешивали и принуждали пилотов отказываться от таких попыток.

К донесению Рихтера – Передкова была приложена схема укреплений Львова. Район южнее Глиняны не обследовался, поэтому подход двух австрийских корпусов к р. Золотая

Липа, а также нескольких частей к р. Буг обнаружен не был; командующий фронтом Иванов был поглощен своим решением «брать Львов независимо ни от чего» и по сторонам не смотрел.

Русские авиаторы снова отмечали продолжавшееся сосредоточение германских сил на левом фланге русской армии. Но и к этим сведениям отнеслись с недоверием, и прежде всего командир VI армейского корпуса, действовавшего на левом фланге.

26 августа— 4-я французская армия отходит за Маас и взрывает переправы.

Король Альберт получает письмо от генерала Лемана: «После целого ряда упорных боев я пришел к заключению, что форты Льежа могут играть роль лишь временной задержки. Тем не менее, я сохранил военное управление, дабы не нарушать согласованных оборонительных мер и оказать нравственное воздействие на дух гарнизона. Я 24 часа находился в форте Люсин. Этот форт был взорван... офицеры штаба вынесли меня... германский капитан взял меня в плен. Высоко чтя наше оружие, я не сдавал ни крепости, ни фортов. Благоволите простить меня, государь. Все мои помыслы были всегда с Бельгией и моим королем. Я охотно отдал бы свою жизнь за них, но мне не дано было умереть».

Германская главная квартира совершает еще одно отступление от первоначального плана, принимает решение о пе-

реброске на Восточный фронт гвардейского резервного корпуса и XI корпуса, а также 8-й кавалерийской дивизии.

Но это еще не все. Мольтке, забрав с французского фронта два корпуса и приказав им следовать в Восточную Пруссию, еще два корпуса отправил на Антверпен и один корпус против Мобежа, ослабив таким образом, основную ударную силу под Парижем на целую армию.

В районе Марны сформирована французская эскадрилья из четырех «Моранов-Солнье» под командой капитана Жанеро, в состав эскадрильи входит пилот Роланд Гарро (вот когда этот замечательный летчик впервые действительно появляется в военных донесениях).

3-я французская эскадрилья в составе шести аэропланов «Блерио» придается «Эльзасской армии» с задачей летать в районе боев, беря на борт по 3 легких бомбы⁴⁰, и бомбардировать любые попадающиеся на глаза скопления противника.

Из донесения штаба 7-й германской армии главному командованию: «Наши летчики отлично выполняют свои обязанности. Французские летчики не используются для дальней разведки и работают больше в целях ближней разведки, в разведке поля сражения, и в этом отношении они превосходят наших летчиков».

⁴⁰ В первые месяцы войны каждый лишний предмет на борту аэроплана влиял на снижение скорости и высоты полета, поэтому летчики неохотно брали с собой бомбы и стрелы. Тем более, что 5-кг и 10-кг бомбы, имевшиеся в отрядах, обладали весьма незначительным действием.

Это донесение свидетельствует о внимательном отношении немцев к действиям не только своей авиации.

Самсоновская катастрофа

Завязывается сражение между 2-й русской и 8-й германской армиями («самсоновское сражение», «Канны мировой войны», «самсоновская катастрофа», «операция Гиндейбурга», «сражение под Танненбергом» или просто «Танненберг»).

В это же время разворачивается встречное сражение 5-й русской и 4-й австрийской армий к северо-востоку от города Томашов. Около 14 часов неожиданно для русских завязывается сражение у р. Золотая Липа. Столкновение IX и VI австрийских и XIX русского корпусов постепенно разрастается в большое встречное сражение, называемое в австрийских источниках сражением у Комарова, в русских – Томашовским.

4-я пехотная дивизия, находившаяся у Бишофсбурга, была внезапно⁴¹ атакована подошедшими с северо-востока германскими войсками и отброшена к Шопенгену.

Русские армии подошли ко Львову. Готовится решительное наступление. Подготовка операции сопровождается пе-

⁴¹ Внезапность германского нападения – результат недоверия русского командования к данным воздушной разведки, все последние дни доносившей о концентрировании германских войск на левом фланге.

регруппировкой войск. Австрийцы всеми силами пытаются приостановить наступление русских; спешно подтягивая резервы. Австрийской авиации поставлена задача разведать передвижения и коммуникации русских, а также места расположения их штабов, аэродромов и артиллерийских позиций. Австрийские летчики в эти дни развернули активную деятельность, занимаясь не только разведкой, но сбрасывая попутно небольшие бомбы и многочисленные стрелы. Средств помешать им в этой работе у русских практически не было.

27 августа – Директива германского командования о порядке преследования союзных армий – «немедленно наступать к французской столице».

В районе Мондидье начинает формироваться новая французская армия (Лотарингская, она же Соммская, она же Парижская, она же 6-я французская].

Французское командование рассылает в войска «Указание для употребления артиллерии», в котором требует обеспечить полную связь между пехотой и артиллерией. Далее в указании говорится: «Наконец, следует подражать нашему противнику, широко применяющему аэропланы для подготовки своих атак. Эти аэропланы летают над местностью впереди фронта и дают возможность артиллерии брать под обстрел на максимальную дальность ее орудий наши сосредоточения и наши колонны, так что мы не можем даже при-

близительно определить расположение батарей.

Теперь, когда мы вошли в соприкосновение с противником на всем фронте армий, число самолетов, необходимых для стратегической разведки, сильно сократилось. Таким образом, командующие армиями впредь отдадут в распоряжение командиров армейских корпусов и резервных дивизий некоторое количество аэропланов, которые будут применяться для следующих задач:

1. Отыскивать цели;
2. Давать батареям все необходимые сведения для производства стрельбы.

Опыты, произведенные в этой области в течение нескольких лет, достаточно многочисленны, чтобы в каждом армейском корпусе или резервной дивизии командующий артиллерией мог, после получения сведений от службы авиации, принять необходимые исполнительные меры.

Главнокомандующий Жоффр».

Любопытное свидетельство. И это несмотря на то, что французы первыми начали активно применять аэропланы для корректирования огня артиллерии; у русских и германских войск этим занимались преимущественно привязные аэростаты. Здесь любопытно привести свидетельство командующего германской авиацией Гёпнера: «Первые артиллерийские стрельбы в Германии с участием летчиков были проведены при артиллерийской школе в октябре 1912 г., а

затем весной 1913 г. Три офицера артиллериста получили специальную подготовку по этому делу... Дальнейших шагов в этом направлении вплоть до начала войны сделано у нас не было...»

И у него же в другом месте: «В конце 1912 г. главная инспекция нашей артиллерии указывала, что „преимущество Франции в деле применения аэропланов для нужд артиллерии надо рассматривать в известной мере как компенсацию ее отсталости в области тяжелой артиллерии“».

Французы предпринимают атаку на Сен-Кантен с целью прикрытия отхода основных сил.

Восточноевропейский театр

6-я австрийская армия предпринимает попытку окружения 5-й русской армии.

Из письма Нестерова жене: «Дорогая Диночка!.. Мы уже три дня за границей в Бродах. Сегодня переходим еще глубже ко Львову. Все мы здоровы, кроме Гавина, которого со вчерашнего дня не дождались. О судьбе его никто не знает, по всей вероятности, попал в плен. Вчера мне сообщили бумагу о награждении меня орденом Владимира 4-й степени за мирное время... Живем мы в помещичьем доме как баре, но работа у нас тяжелая. Вчера вечером был в штабе армии и ездил на передовые позиции, наблюдал первый раз бой. Был большой бой, картина очень сильная, впечатление такое получается, что приходишь к заключению о бессмысленно-

сти войны. Раненые идут спокойно, с чувством исполненного долга и безропотно. В тылу, где мы помещаемся, до сих пор этого не было видно, поэтому о войне не думалось. Ну, целую тебя... Твой Петя».

К вечеру на участке от Каменки до Дунаева обстановка для русских складывалась благоприятно; более восьми австрийских дивизий отступили, неся большие потери.

Выписка из журнала о боевых действиях: «...13-го авг. в 7 час. 20 мин. утра военный летчик штабс-капитан Гавин, с наблюдателем, причисленным к Генеральному штабу поручиком 168 пех. Миргородского полка Рихтером на Ньюпоре № 45 с мотором ГНОМ 70 НР вылетел на разведку укреплений г. Львова. Над Львовом аппарат был подбит шрапнелью в левое крыло, причем одновременно остановился мотор; ввиду этого был сделан вынужденный спуск в районе, занятом австрийскими войсками. Дабы не дать аппарат неприятелю – аппарат был подожжен, а сам летчик с наблюдателем направились к русской армии. Пройдя от аппарата небольшое расстояние, они увидели, что аппарат был охвачен пламенем. Летчики благополучно возвратились. Подан акт об исключении аппарата за № 121». По дороге летчики взяли в плен австрийского солдата, который «оказался хорошим проводником».

Телеграмма из штаба 3-й армии командиру IX корпуса: «Случаи стрельбы по своим аэропланам продолжаются, несмотря на ясные признаки, сегодня был обстрелян летчик

капитан Нестеров сборной командой 42-й пехотной дивизии близ деревни Ясиновице, телеграфной командой шестого саперного батальона, частями 128-го Старооскольского полка у Злочева. Аппарат прострелян в нескольких местах. Прошу принять самые энергичные меры, чтобы прекратить эту беспорядочную стрельбу по своим аэропланам. Драгомиров».

В районе 2-й русской армии летчики XIII корпусного авиаотряда доносят командиру о приближении с севера германского корпуса. Однако командир XIII корпуса, имевшего задачей продвижение в сторону Алленштейна, ожидал прибытия в качестве подкрепления IV корпуса и посчитал, что летчик ошибся в определении принадлежности корпуса. Подобные ошибки действительно происходили, и это являлось одной из проблем воздушной разведки первых месяцев войны. На всякий случай посланный в этом направлении конный разъезд не вернулся. Также по неизвестным причинам не вернулся и посланный в этом направлении аэроплан. Еще через некоторое время русский корпус неожиданно был атакован с севера и отошел в беспорядке.

28 августа— Начало сражения на Маасе. Бои на путях к Ретелю. Столкновение у Гиза. Продолжение сражения у Сен-Кантена.

Командующий 4-й германской армией вновь предлагает своим правофланговым корпусам форсировать победу, стремясь выходом к Вандрес обрушиться на тылы 4-й француз-

ской армии, все еще продолжающей удерживаться на западном берегу Мааса. Но французам удастся подтянуть на свой левый фланг еще одну, 52-ю резервную дивизию. Чтобы парировать эту новую угрозу, командир VIII германского корпуса перебрасывает часть 15-й дивизии на правый берег реки в район Вивьер. Здесь еще с утра заняла позиции германская тяжелая артиллерия, огонь которой заставил французов податься назад. Тем не менее в течение всего дня 16-я германская дивизия бездействовала, VIII резервный корпус атакует противника, но, встреченный сильнейшим огнем французской артиллерии, вынужден к концу дня отвести свои части на исходные позиции; XVIII корпусу удастся продвинуться на линию восточнее Рокур – Флаба, где его части окапываются; XVIII резервный корпус выходит на линию Ионк – Бомон, VI корпус остается на месте.

В 17 часов авиация сообщает командованию 4-й германской армии об отходе французов. В 21 час 30 минут германским корпусам отдается приказ о преследовании противника: XVIII корпусу в направлении Сапонь, XVIII резервному корпусу – на Безас.

В 8 час. 30 мин. генерал Монури узнает, что вся 1-я германская армия отступает к северу перед фронтом 5-й французской армии. Ряд сильных колонн противника в движении на дорогах к Марне. В 10 час. 20 мин. авиаторы сообщают о скоплении крупных масс противника южнее Ферте-Милон. В 13 час. 15 мин. Монури, оценивая таким образом, сложив-

шуюся обстановку, как отступление 1-й германской армии к северу вдоль р. Урк, приказывает возобновить наступление с «крайней энергией по всему фронту».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.