



С.В. ГРИБАНОВ

**ПИЛОТЫ
ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА**



Россия забытая и неизвестная

Станислав Грибанов

Пилоты Его Величества

«Центрполиграф»

Грибанов С. В.

Пилоты Его Величества / С. В. Грибанов — «Центрполиграф»,
— (Россия забытая и неизвестная)

Книга воссоздает процесс формирования Воздушного флота России под руководством Великого князя Александра Михайловича и представляет некогда знаменитых, но незаслуженно преданных забвению воздухоплавателей и летчиков начала XX века. Составленная С.В. Грибановым, летчиком-истребителем, членом Союза писателей России, книга включает манифесты и открытые письма представителей Царской фамилии, фрагменты хроники из периодических изданий начала прошлого столетия, воспоминания и письма авиаторов (Е.В. Руднева, В.М. Ткачева, П.Н. Нестерова), а также очерки и рассказы профессиональных литераторов (Вл. Гиляровского, А. Куприна, А. Толстого). Книга является 66-й по счету в книжной серии, выпускаемой издательством «Центрполиграф» совместно с Российским Дворянским Собранием под названием «Россия забытая и неизвестная». Книга, как и вся серия «Россия забытая и неизвестная», рассчитана на широкий круг читателей, особенно связанных с авиацией, а также на историков, ученых, государственных и общественно-политических деятелей, причастных к формированию новых духовных ценностей возрождающейся России.

© Грибанов С. В.

© Центрполиграф

Содержание

Вместо предисловия	5
«... и хотел лететь»	14
Н. Казарин	15
Л. Столпянский	18
Хроника	21
Граф И. Стенбок-Фермор	24
Вл. Гиляровский	27
Полеты русских воздухоплавателей в Египте	29
Н. Анощенко	30
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Станислав Грибанов

Пилоты Его Величества

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

Вместо предисловия

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– Не сверну. Постараюсь сбить!

– Если два, то сверни обязательно.

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

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

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

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

В царской армии – генерал, начальник штаба и главком Северного флота, после Октябрьской революции – начальник штаба Верховного главнокомандующего, военрук Высшего военного совета, работник Всеросглавштаба и начальник Полевого штаба РВСР, уже советский генерал, – казалось, не ему ли было вступить в защиту памяти летчика Нестерова, когда тракторами утюжили его могилу?! Но этого не произошло. И с горечью оставалось признать слова, начертанные еще в 1918 году на памятнике герою: «Напрасно ты это сделал. Россия все равно погибла, а своих героев затоптала в грязь...»

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

Да, белые пятна истории послеоктябрьской России – они чернее любого камня. До сих пор не опубликованы воспоминания летчика В.М. Ткачева, друга Петра Нестерова еще по кадетскому корпусу. Велика, видно, вина Вячеслава Михайловича – командовал авиацией Добровольческой армии. Потом он все-таки оставил чужбину, отсидел десять лет в сибирских лагерях и вернулся в родные края, на Кубань. А вот выдающегося русского авиаконструктора Игоря Сикорского выгнали из России. Некий чиновник Ю. Ларин, тесть Н. Бухарина, ведавший разгромленной промышленностью бывшего Российского государства, заявил, что пролетарской революции аэропланы не нужны, и прямо из кабинета выставил конструктора, уже тогда с мировым именем. Сикорского приняла Америка.

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

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

О том, как погиб Михаил Никифорович Ефимов, спустя годы рассказал один из его товарищей – летчик В. Г. Соколов. В письме племяннице Ефимова, Евгении Владимировне Королевой, он сообщил следующее: «Я был командиром 1-го авиационного парка, занимавшегося ремонтом самолетов. В 1920 году наш парк стоял в Симферополе. В конце апреля ко мне явился морской офицер, старший лейтенант, и передал несколько документов, отобранных у Михаила Никифоровича при аресте. Он сказал, что приехал в Симферополь повидать семью. Документы привез потому, что один из офицеров миноносца, отобрав их при обыске у Ефимова, просил передать мне. Документов было пять или шесть. Из них: французское свидетельство (пилотское) от 16 февраля 1910 года, паспорт и свидетельство ордена Анны с мечами 3-й степени – награда за боевые вылеты на фронте.

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

Такое вот было письмо.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Как сейчас помню, стоит перед нами коренастый мужичок в стареньком, потертом реглане, похоже под легким «газом», и вот что-то говорит, говорит о небе, о своих полетах. Кажется, так недавно все было... И вот – совсем иные, холодные и расчетливые, доносятся

отовсюду чужие слова. Имидж, менталитет, коммерция, протекция, менеджер, маркетинг... Мать честная, до чего дожили!..

А тогда за тем мужиком так валом, едва ли не всем классом, мы и повалили. Летать!.. Вовка Гордей, Шурка Пирт, Лерка Шараборин, Витька Кузьмин, Марат Завгородний, Юрка Ячейкин – все это веселая и жизнерадостная святошинская братия!

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

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

Меня после выпуска из летного училища направили в «китайский» полк. Пилоты его только что вернулись из дружественного нам тогда Китая, впечатления их о стране, которую защищали, были свежи, не испорчены лукавой хрущевской пропагандой. Они часто вспоминали, как по-доброму относились к ним китайцы, как встречались случайно с русскими эмигрантами, их уже детьми. «Помню так, – начинает рассказ капитан Яша Шабакаев, – едешь, под охраной китайского чекиста, в госпиталь – не так лечиться, как чуточку развеяться от однообразия жизни. Жили-то мы засекреченно, все наше хозяйство за колючей проволокой находилось. И вот по дороге упросишь чекиста в какой-нибудь китайский ресторан заглянуть. «Тунза, Иван кушать шибко хочет!» Тунза – это значит товарищ – согласится любезно, и вот сидишь, закусываешь, а рядом, за соседним столиком, красивая русская девушка из эмигрантской семьи. Так ей охота хотя бы поговорить с русским парнем! Но тунза следит, улыбается и показывает, как указательным пальцем курок пистолета спускать будет за общение с эмигрантами. Строго у них было с врагами пролетарской революции...»

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

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

Известно, что после Второй мировой войны к одной отдельно взятой стране присоединился еще ряд стран. Образовался лагерь. Польша, Венгрия, Албания, Югославия, Чехословакия, Румыния, Болгария, Германия (ее восточная часть). Маршрутами почти всех этих стран мне удалось полетать. С албанцами в академии вместе учился. А вот о том, как с нами соединялся пролетариат Вьетнама, Египта, Индонезии, Кубы, Эфиопии, еще многих африканских племен, – об этом рассказывали мои друзья-пилотяги.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Нет, в небе протекция не поможет...

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

В Киеве, в особняке бывшего землевладельца Игнатьева, в залах с мраморными лестницами и плюшевыми дорожками, в середине 30-х годов разместился Совнарком Украины. Заммэра Киева Мануйлович, особист Бржезовский, заместитель командующего войсками округа Туровский, помощник по материальному снабжению Петерсон – на сцене Киевской

оперы, у разрисованных цветастыми стрелами карт. А в ложах театра их слушают французы, чехословаки, представители Рима. Шуршат блокноты, высокие гости торопятся записать выступление докладчика – только что прошли знаменитые Киевские маневры. И льется беседа генерала Луазо с красным командиром:

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

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

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

– Халепскому хочется спихнуть тебя и поставить на бригаду Степного-Спижарского, – делится он с боевым товарищем некоторыми соображениями и предлагает: – Знаешь что? Устрой у себя в хавире, на веранде, небольшой воскобойничек. Только смотри, чтоб коньяк не пах клопами. Позови Ольшанского, меня. И я враз обломаю. Будь не акт, а хвала господу. Для всех вас он шишка, а для меня Колька Долговязый – и все!

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

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

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

А «воскобойничек» с Колькой Долговязым, очевидно, кому-то помог в решении кадровых проблем, да ненадолго. Комдив Шмидт, коммунист с 1915 года, вскоре был объявлен заговорщиком и открыл счет очередного захода массовых репрессий. Следом за ним пошли Туровский, Зюка, Примаков, потом Тухачевский, Якир, Уборевич, Корк, Эйдеман, Путна, Фельдман...

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

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

Вспоминая свой арест и обвинения по 58-й статье, Дубинский рассказывал о методах работы НКВД, о ведении следствия. Начальник особого отдела, некто Гарт, зачитывал ему на допросе список в двадцать пять доверенных лиц, которыми якобы окружил себя Иона Якир

с целью свершения военного переворота. В том списке был и он, командир тяжелой танковой бригады полковник И. Дубинский.

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

«В самом деле, в них много чего-то от свободных и сильных птиц – в этих смелых, живых и гордых людях, – писал Александр Иванович Куприн, свидетель первых полетов в России Уточкина, Ефимова, Заикина. – Мне кажется, что у них и сердце горячее, и кровь краснее, и легкие шире, чем у их земных братьев. Их глаза, привыкшие глядеть на солнце и сквозь метель, и в пустые глаза смерти, широки, выпуклы, блестящи и пристальны. В движениях – уверенная стремительность вперед... Приятно созерцать эту молодость, не знающую ни оглядки на прошлое, ни страха за будущее, ни разочарований, ни спасительного благоразумия. Радостен вид цветущего, могучего здоровья, прошедшего через самый взыскательный медицинский контроль. Постоянный риск, ежедневная возможность разбиться, искалечиться, умереть, любимый и опасный труд на свежем воздухе, вечная напряженность внимания, недоступные большинству людей ощущения страшной высоты, глубины и упоительной легкости дыхания, собственная невесомость и чудовищная быстрота – все это как бы выжигает, вытравляет из души настоящего летчика обычные низменные чувства – зависть, скупость, трусость, мелочность, сварливость, хвастовство, ложь, – и в ней остается чистое золото...»

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

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

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

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

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

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

А стоять бы штабс-капитану Нестерову у широкого Днепра, на Аскольдовой могиле, да напоминать бы людям о том славном времени, когда России открывалось ее чистое небо. Ведь

подлинный тысячетный лик нашей Родины, несмотря ни на что, сохранился. Этот лик преисполнен благородства и величия. Так пристало ли нам, братие, жить Иванами, не помнящими родства?..

*Станислав Грибанов,
член Союза писателей России*

«... И ХОТЕЛ ЛЕТЕТЬ»

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

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

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

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

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

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

В «Дневных записках Желябужского с 1682 года по 2 июля 1709» имеется интересное сообщение: «Того же месяца апреля (1695 года) в 30-й день закричал мужик «караул» и сказал за собою Государево слово, и приведен в стрелецкий приказ, и расспрашиван, а в расспросе сказал, что он, сделав крыле, станет летать, как журавль. И по указу Великих Государей сделал себе крыле слюдные, а стали те крыле в 18 рублей из Государевой казны. И боярин князь Иван Борисович Троекуров с товарищами и с иными прочими, вышед, стал смотреть; и тот мужик, те крыле устроя, по своей обыкности перекрестился и стал мехи подымать и хотел лететь, да не поднялся, и сказал, что он те крыле сделал тяжелы. И боярин на него кручинился, и тот мужик бил челом, чтобы ему сделать другие крыле ириеные; и на тех не полетел, а другие крыле стали в 5 рублей. И за то ему учинено наказание: бить батоги снем рубашку, и те деньги велено Заправить на нем и продать животы ево и остатки».

Н. Казарин

Как человек сделался птицей

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

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

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

В долгий зимний вечер, когда на дворе бушует буря и в печке уныло завывает ветер, в теплом уголку, кому из вас не рассказывали старушка-бабушка или дедушка чудесных сказок про богатырей и королевичей, которые на ковре-самолете летали высоко в облаках за тридевять земель в тридесятое государство, и не было им никаких преград: леса, горы, моря – все было им нипочем. Каждый из вас, слушая эти сказки, наверное, думал про себя: «Эх, кабы я был королевичем, я тоже мог бы так летать!», но – увы! – это была лишь сказка. Скоро сказка сказывается, но не скоро дело делается – говорит русская пословица. Много сотен лет прошло, пока эта сказка не появилась наяву и то, что было раньше небылицейсказкой, обратилось теперь в сущую правду.

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

Многим из вас, братцы, приходилось, наверно, видать на маневрах, а то и так где-нибудь, как высоко в поднебесье – в облаках – плавает какая-то черная точка, потом вдруг она делается больше и больше, и наконец вы видите совсем ясно над землею круглый большой шар, который точно висит в воздухе. У многих из вас, наверное, в голове появится мысль, как такая махина держится в воздухе и не падает, меж тем как всякий предмет, брошенный вверх, снова падает на землю. А вот почему: давно, уже лет сто пятьдесят, а то и больше, заметили люди, что холодный воздух тяжелее теплого: откроют окно, так сразу и видно, как холодный пар бросается вниз и ногам холодно делается, а наверху – ничего. В бане как пустят пар, так он и идет сразу

вверх, потому что он горячий. Заметил это один француз и задумал сделать из бумаги большой мешок, напустил туда теплого воздуха, а снизу подвязал небольшую площадку, на которой развел огонь, чтобы воздух все время нагревался, и затем пустил его, и вдруг его шар поднялся от земли и полетел вверх. Радости французов не было конца, все они начали гордиться тем, что Франции принадлежит это великое открытие и что теперь люди могут летать. Впрочем, недавно нашли одну старинную рукопись, на основании которой мы, русские, можем оспаривать у французов честь этого открытия. В ней говорится, что в 1731 году в Рязани подьячий Нерехтец КрякутныйФурвинь сделал шар, как мяч большой, наполнил его дымом вонючим, от него сделал петлю и сел в нее, поднялся выше березы, а затем ударился о колокольню, но уцепился за веревку от колокола и только таким образом спасся.

Долго люди не решались сесть в корзинку изобретенного французом шара и решили сначала попробовать это на животных. К шару снизу привязали корзинку и посадили в нее козла, гуся и петуха, и бедные животные полетели вверх; полетали, полетали и благополучно спустились на землю, после чего решились сесть люди. Полеты на таком шаре были очень опасны, и многие смельчаки заплатили за это жизнью. Долго бились люди, как бы сделать этот воздушный шар получше, чтобы на нем было безопаснее летать, и вот нашли наконец такой газ, который легче воздуха, и называется он водородом. Шар, наполненный таким газом, тоже поднимался в воздух, и полеты на нем были уже не так опасны, как раньше, так как не было площадки с огнем, от которого он часто зажигался. Но людям этого было мало: воздушный шар, поднявшись в воздух, зависел от ветра – куда он ни погонит, туда шар и летит, а людям захотелось управлять им, чтобы летел шар туда, куда захочет человек. Долго думали люди, как бы помочь этому горю, и вот наконец додумались и стали приделывать к корзинам, или, как их иначе называют, лодкам, гребные винты, которые приводились в действие машиной, точно так же как и в пароходах. Винт этот крутится в воздухе, и шар двигается вперед, огромный руль поворачивает этот воздушный шар во все стороны.

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

Но вот в то время, когда одни люди работали над улучшением воздушного шара, другие задумывались над другим вопросом. Не трудно летать воздушному шару, думали они, коль он легче воздуха, а вот почему высоко в поднебесье летают птицы Божии, детский змей свободно поднимается и летает, и ребятишки весело бегут с ним, держа его за веревочку, а ведь они тяжелее воздуха. Если, для примера, мы подстрелим птицу, то она камнем упадет на землю. И стали люди изучать полеты птиц, как устроены их крылья, почему они могут держаться в воздухе, и детский змей тоже изучали. Много и долго бились люди, пытаясь сделать аппарат, который бы летал по воздуху точно так же, как летают птицы, и наконец, всего лишь года три назад, один американец, а затем француз сделали аппарат, с виду очень похожий на птицу, который и называли аэропланом. Этот аэроплан имеет крылья, хвост, а впереди его помещен винт с машиной, похожий на пароходный. Этот винт вертится очень быстро, до 1800 оборотов в минуту, с помощью его аэроплан быстро двигается вперед, воздух же, напирая снизу на

крылья, поднимает весь аэроплан вверх. Руль заставляет аэроплан поворачиваться в любом направлении, хвост аэроплана, как и хвост птицы, поддерживает его в горизонтальном положении. Стоит этот аэроплан сравнительно с воздушным кораблем очень недорого, гораздо легче его и не требует большого за собой ухода. Летает аэроплан страшно быстро, до 80 верст в час, плавно и красиво. Теперь все ученые люди работают над тем, чтобы сделать его еще лучше, и скоро, быть может, над горами, вместо изгнанных грачей и голубей, будут летать воздушные лихачи и извозчики.

Велик, братцы, ум человеческий, победивший непроходимую дотоле воздушную стихию. Нет больше в мире преград человеку, ни горы, ни моря, ни бури, ни ветры ему нипочем, летит себе человек, как птицы Божии, смотрит вниз и не нахвалится чудными картинами величия природы, и невольно взор поднимается к небу с благодарностью к Тому, волей Которого все создается на земле.

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

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

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

Ясно, что из всего сказанного можно заключить, что государство, которое заведет много таких воздушных кораблей и аэропланов, во время войны будет гораздо сильнее того государства, в котором их совсем не будет или же будет очень мало. Наша великая матушка-Россия обладает довольно большим воздушным флотом, а мужество и отвага наших русских летунов сто очков даст вперед любому летуну воюющего с нами государства.

Л. Столпянский В старом Петербурге

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

В ноябре 1783 года эта «Вивлиофика» усиленно посещалась, в ней появилась новая книжка, разом на трех языках: французском, немецком и русском. Звалась эта книжка, как можно судить из объявления, напечатанного Далгреном в единственной издававшейся в то время в Петербурге газете, «Рассуждение о шарах, по воздуху летающих, изобретенных Монгольфьером в Париже». К книжке был приложен и рисунок, изображающий такой шар¹.

Книжка, сообщающая такую диковинную новость, быстро раскупилась, и состоятельные петербуржцы заставляли своих мастеровых людей клеить из бумаги такие воздушные шары и, руководясь приложенным рисунком, пускали их на воздух из своих огромных садов, примыкавших к богатым палатам. Пример такому занятию подала сама государыня. С ее апробации в незабвенный день Святой великомученицы Екатерины – 24 ноября 1783 года – кроме обычно устраиваемой иллюминации и фейерверка, был пущен в послеобеденное время шар, имевший 1½ фута в поперечнике. Новая забава пришлась очень по вкусу петербуржцам, но, как вскоре оказалось, имела дурные, плачевные последствия. Воздушные шары, поднимаясь по голубым небесам, не исчезали безвозвратно в воздушном пространстве, а падали в конце концов на ту же землю, в тот же Петербург, причем очень часто попадали вместе с горящей ватой на деревянные крыши петербургских построек: возникали пожары, и число их так участилось, что тогдашняя полиция не могла не обратить на это внимание. Петербург в былое время сильно страдал от пожаров: выгорал он и в 1736 и в 1737 годах, и в дни «благодатные» матери отечества Екатерины II – как выражались в то время, – погорел чуть ли не весь Васильевский остров, погорел так, что даже Морской корпус пришлось перевести в Кронштадт. «Пожарный страх» – по выражению того времени – был слишком силен, и 4 апреля 1784 года, то есть спустя полгода после того, как петербуржцы узнали об изобретении Монгольфьеров, вышел высочайший указ о запрещении пускать воздушные шары с 1 марта по 1 декабря² – разрешалось их пускать только зимою, когда снег толстым покровом лежал на крышах, предохраняя их от

¹ Санкт-Петербургские ведомости. 1793. № 90.

² Полное собрание законов Российской империи. № 15 973.

возможности загореться, если с вышины упадет на низ загоревшийся шар; заметим здесь, что этот высочайший указ, вошедший в Полное собрание законов Российской империи, был скоро позабыт, и когда в середине 50-х годов уже не XVIII, а XIX века среди петербуржцев снова проявилась страсть пускать воздушные шары, то указанное нами высочайшее повеление было повторено в приказе петербургского обер-полицмейстера от 13 июня 1852 года о воспреещении пускать воздушные шары³. В этом приказе ясно были выставлены мотивы такого запрещения: загораясь, шар падает на деревянные постройки, что грозит пожарным действием.

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

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

Но если Бланшару не удалось из Вены приехать в Россию – о венских полетах Бланшара петербургская публика читала сравнительно много в своих «Санкт-Петербургских ведомостях», точно так же сообщалось и о полетах в Польше, – то категорическое запрещение приезда Бланшара не подействовало на появившихся в большом количестве последователей этого первого воздухоплателя, и один из них, некто Терци, фокусник, эквилибрист и балансер, в 1792 году выпустил в Петербурге следующее объявление:

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

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

³ Санкт-Петербургские ведомости. 1852. № 135. С. 548.

⁴ Там же. 1785. С. 756.

ющих полетах Терци, хотя дальнейшие его представления эквилибристики и балансирования продолжались.

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

Хроника

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

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

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

Шар поднимался выше и выше, а Александр салютовал публике флагами и стрелял несколько раз из пистолетов. Ветер от Нескучного сада дул на нашу сторону, и мы, ставшие на огород, видели полет Александра как нельзя лучше. Шар уже был на весьма значительной высоте, и Александр казался там небольшою куклой, как вдруг он оторвался от шара и, прежде чем парашют расправился, воздухоплаватель перекувырнулся на воздухе несколько раз вместе с парашютом. Мы смотрели на это в невыразимом ужасе – каково же было самому Александру? Но он не потерял присутствия духа: мы видели его усиленные старания расправить парашют. Когда он в этом успел – отлегло и у нас от сердца. Александр опустился на нашей стороне Девичьего поля в одном господском саду – прямо на пруд. Воздухоплаватель высвободился из своей гондолы, или корзины, и выплыл на берег. Весь мокрый, Александр поспешил явиться в Нескучный сад».

* * *

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

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

Но русские люди первой четверти XIX века не ограничились только платоническим выражением своего сочувствия. Повсеместно производились сборы в пользу греков, устраивались концерты, маскарады – например, Мещанское танцевальное общество в Петербурге, известное <...> под названием «бюргер-клуб», сделало 1 октября 1821 года маскарад в пользу вышедших из Турции несчастных греков, находящихся, как всякому известно, в самом бед-

⁵ Санкт-Петербургские ведомости. 1822. С. 341.

ственном положении, и, наконец, в Петербурге нашелся один из обывателей, который решился помочь грекам при помощи воздухоплавания.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Просвещенной публике известно, что при двух аэростатических опытах для наполнения шара колоссальной величины употреблены были все возможные усилия по разрежению воздуха, могущего по пространству своему поднять двух человек. Причина неудачи зависит не от управляющего сим опытом, но от противодействия самой натуры: ибо влажную и холодную

атмосферу в осеннее время разредить до степени, потребной к поднятию столь огромного шара с воздухоплавателем, теперь невозможно. Почему сей опыт воздушного путешествия русским физиком отложен до следующего лета и благоприятствующего времени».

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

Но билеты были проданы, сбор сделан, и нужно было или вернуть деньги, или каким-либо образом удовлетворить публику – и вот: «А дабы почтеннейшая публика не осталась без удовлетворения, то сего октября в воскресенье 9-го числа в 5 часов пополудни, при способной погоде, будет пущен в том же саду г-на Тишина другой, вновь приготовленный шар, освещенный водотворным газом, который взлётании своим представит зрителям блестящий феномен, или аэростатический метеор».

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

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

Но злключения с самим устроителем этих полетов в пользу греков не окончились, и о последнем из этих злключений сам доктор Кошинский повествует следующим образом:

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

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

Таким образом, мы видим, что хотя проектируемые доктором Кошинским какие-то особенные аэростатические опыты с громадным воздушным шаром и русским физиком, намеревавшимся взлететь для физических наблюдений, и не удались, но все-таки небольшая лепта в пользу греков была собрана.

Воздухоплаватель. 1914. № 8.

Граф И. Стенбок-Фермор

Первый полет на воздушном шаре

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

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

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

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

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

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

Генерал Кованько летит в 67-й раз, и насколько вообще можно управлять сферическим аэростатом, мы им под его руководством управляем. Очень хочется мне подняться совсем над облаками, видеть их белые массы под собою, но, говорят, нельзя терять земли из виду, наверху неизвестно какой ветер, еще понесет вдоль Финского залива, и тогда придется погибнуть. Так и летом на высоте не выше 1500 метров, полторы версты. Вот перелетели Фонтанку, вот Покровская площадь, Никола Морской, театры. Новое адмиралтейство, Нева, вправо Николаевский мост, видны трамваи, автомобили, экипажи и лошади в странном, необычном ракурсе, дальше идут острова: Васильевский, Крестовский с речным яхт-клубом, Елагин со знамени-

той Стрелкой, Лахта, затем опасное нам море окончательно остается влево, и мы держим курс прямо на Финляндию.

Спокойно, тепло и уютно в корзине. Стоять приходится все время, но стоять очень удобно, облокотившись о высокие края корзины. Внизу был мороз, наверху – плюс 4 градуса. Снизу доносятся собачий лай, свистки паровозов, пресмешными кажутся сверху стаи грачей. А мы ведем степенные беседы на профессиональные темы. Генерал нам читает легкий курс теории воздухоплавания, необыкновенно ясный и понятный здесь, у самой практики. Мы увлечены, все хотим быть пилотами: еще два-три полета – и будем держать экзамен. Хочется летать и лететь без конца, но надо вернуться домой к вечеру: служба, дела, семья; надо подумать о спуске при наилучших возможных условиях, поближе к жилью и железной дороге. Вот Финляндская линия, вот станция Белоостров. Перелетим и спустимся поблизости. Перестаем бросать балласт, шар медленно опускается. С часами в руках, по барографу, Кованько вычисляет скорость падения: 2 метра в секунду – хорошо, 4 – будет уже опасно, надо будет тормозить спуск. Я стою с балластом наготове, Корн отцепляет якорь, но ни того ни другого бросать не приходится. Гайдрон, канат, распущенный на 80 метров книзу, уже волочится по земле и служит пружиной: облегчая шар на вес той своей части, которая лежит на земле, он не дает ему спускаться быстрее, чем нужно, и мы по отлогой диагонали приближаемся к земле. Наверху казалось, что мы почти не двигаемся, в действительности же мы все время шли по 27 верст в час на круг и теперь замечаем, что скорость наша равняется ходу хорошего рысака. Тем не менее наш пилот «сажает» нас артистически. Выбираем удобную полянку у самого шоссе и близ деревни.

«Клапан – раз, клапан – два!» Фельдберг висит на клапанной веревке (тянуть надо очень сильно, чтобы преодолеть давление газа). Мы коснулись земли. «Разрывной ремень! Раз». И наверху, сбоку шара, открывается зияющее отверстие, газ выходит моментально, шар, как подстреленное чудовище, ложится набок, и мы стоим на месте, в полуторааршинном снегу, даже не заметив толчка. Разрывное приспособление, изобретение сравнительно недавнее, совершенно обезопасило спуск, устранив так называемый тренаж, когда при медленном выпуске газа через клапан шар парусило, корзина волочилась по земле, от толчков выпадали предметы и даже люди, отчего шар опять взлетал и т. д. Теперь у опытного пилота он останавливается, как у хорошего кучера лошадь перед подъездом. Место мы выбрали удачно; до границы Финляндии не долетели около полуверсты, так что не будет разговоров на таможне; до станции Белоостров 16 верст. Народу сбежалось немедленно человек полтора. Под руководством генерала шар быстро был убран, аккуратно сложен в корзину и брезент, увязан и отправлен на станцию железной дороги, куда и мы вскоре поехали, слегка закусив взятой с собою провизией и выпив чаю у гостеприимного местного обывателя, почтенного финна, по фамилии Пакки. Хорошее, говорим, предзнаменование: паки будем летать и паки. Настроение у всех повышенное; друг друга поздравляем с почином и благодарим нашего чудного пилота, мастера своего дела, а он аттестует нас способными учениками. Самое обидное – очутиться опять в будничных условиях жизни, барахтаться в глубоком снегу, балансировать на чухонских санках, наконец, прозаически дожидаться очереди у железнодорожной кассы – словом, потерять привилегированное и высокопоставленное положение и подчиниться условиям жизни на нижней планете, сдав свою собственную планету в багаж.

Вернувшись в Петербург, я испытал странное впечатление. Мои друзья и знакомые встретили меня очень сердечно, очень мило, но все же большинство приветствовало таким тоном, каким поздравляют человека, вернувшегося после очень опасного приключения – войны или дуэли. Полететь для своего удовольствия – все еще кажется у нас необычайной затеей, почти покушением на самоубийство. Пора оставить этот взгляд. Европа давно уже освоилась с воздушной стихией и покрыта сетью аэроклубов. Каждый день там совершаются свободные полеты. Во Франции без такого полета не обходится ни одна порядочная ярмарка. Там же дея-

тельно работают над усовершенствованием как управляемых аэростатов, так и новых аппаратов, тяжелее воздуха. В патриотическом порыве Германия собрала по частной подписке 8 миллионов марок на аппараты графа Цеппелина, и это после блистательного доказательства их малой пригодности и опасности. А пока мы все ждем чудотворца, какого-нибудь гениального самоучки, который нам откроет «секрет воздухоплавания» – и мы сразу станем, безо всякого приготовления, впереди всей Европы. Проекты в этом роде загромождают канцелярию аэроклуба, а также и других учреждений.

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

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

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

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

Воздухоплаватель. 1909. № 3–4.

Вл. Гиляровский Полет Д.И. Менделеева

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

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

Совсем голова из оперы «Руслан и Людмила».

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

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

Кругом хлопотали солдаты саперного батальона.

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

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

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

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

– Крепить корзину!

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

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

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

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

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

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

Начинает быстро темнеть.

Кованько выскакивает из корзины и командует солдатам:

– Отдавай!

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

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

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

Мужики за несколько минут перед этим смеялись:

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

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

А вдали ревет деревенское стадо.

Вороны каркают тревожно и носятся низко над полем...

Жутко и холодно.

Полеты русских воздухоплавателей в Египте

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

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

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

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

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

Воздухоплаватель. 1908. № 1.

Н. Анощенко

Зарождение военного воздухоплавания в России

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

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

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

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

В середине июля, когда комиссия Тотлебена установила, что привязной аэростат может принести большую пользу для армии, он походным порядком был переведен в Усть-Ижорский саперный лагерь, где с 28 июля по 1 августа (старого стиля) 1870 года в воинских частях производились первые подъемы его.

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

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

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

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

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

12 июля 1904 года в районе деревни Гудзяцзы состоялся первый в истории русского военного воздухоплавания боевой подъем привязного аэростата на фронте, а через день поднялись в воздух командир Сибирской воздухоплавательной роты капитан К.М. Боресков и командир 10-го корпуса генерал Случевский.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Во время боев у деревни Сандепу боевая деятельность русских воздухоплавателей не прерывалась ни на один день. Воздухоплаватели выявили точное расположение всех укреплений противника, составили их кроки, обнаружили несколько японских артиллерийских батарей и уточнили крайне неверно составленные топографические карты этого района, которыми пользовались войска. Необходимо отметить, что именно воздухоплаватели обнаружили, что возле деревни Сандепу находится не показанная на картах деревня Баотайцзы, которая при атаке Сандепу 3 января русскими войсками была ошибочно принята за главный объект.

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.