



Дмитрий МИТЮРИН

АВИАЦИЯ КАК «ПРЕДМЕТ ЧАСТНОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

В истории мировой авиации наши соотечественники сыграли заметную роль. До 1917 года мир знал имена создателя первого самолета Александра Федоровича Можайского, выдающегося ученого-теоретика Николая Егоровича Жуковского, великого конструктора Игоря Ивановича Сикорского, основоположника теории и практики высшего пилотажа Петра Николаевича Нестерова!

Но странное дело: при столь блестящем созвездии имен плодами разработок этих гениев авиации пользовались в основном иностранцы — конкуренты в сфере экономики и противники в воздушных сражениях.

Есть и другие парадоксы. Традиционно располагая мощными военно-воздушными силами, Россия не столь часто блистала успехами на поприще гражданской авиации.

Когда началось это отставание и в чем заключались его причины? Давайте вернемся почти на сто лет назад, в период, когда охватившая Европу и Америку воздухоплавательная лихорадка докатилась и до нашей страны, а на повестку дня встал вопрос: какая авиация нам требуется?

О том, как отзывались на него пионеры-энтузиасты воздухоплавания, дает представление драматичная и поучительная история Императорского всероссийского аэроклуба (ИВАК).

Почему драматичная?

Историки, оценивавшие деятельность ИВАК, в большинстве случаев изображали его чем-то вроде великосветского клуба бездельников и жуиров, смотревших на авиацию как на модное развлечение.

Отчасти такой взгляд объясняется тем, что во главе клуба стоял имевший репутацию светского льва действительный статский советник граф Иван Васильевич Стенбок-Фермор (1859—1916 гг.), проживший, по образному выражению одного из современников, «жизнь счастливую и безоблачную» и сделавший неплохую придворную карьеру. Между тем ни для кого, в том числе и для самого Стенбок-Фермора, не было секретом, что на столь видную должность его выбрали исключительно из-за его высоких связей, которыми он с большим или меньшим успехом, но все же пользовался, причем достаточно результативно.

Если говорить о советском времени, то репутацию аэроклуба сильно подпортило слово «императорский» в названии, хотя объяснялось оно отнюдь не монархическими убеждениями первых русских авиаторов (среди которых встречались даже откровенные революционеры), а стремлением привлечь к делу создания воздушного флота людей состоятельных и влиятельных.

Насколько такой ход себя оправдывал и был ли наиболее продуктивным, вопрос отдельный, поскольку для определенной и отнюдь не самой ленивой части общества имя Николая II и клана Романовых воспринималось скорее как антиреклама. Однако нельзя не признать, что не в последнюю очередь именно благодаря ИВАК мода на авиацию действительно охватила Россию, заставив пошевелиться и российских чиновников, и даже придворную камарилью, тоже решивших поучаствовать в благом деле. Но действовали они, как всегда, глупо, неумело и своекорыстно, принося зачастую больше вреда, чем пользы...

Первая четверть века

Датой рождения мировой авиации считают день 20 июля 1882 года, когда возле Дудергофа в Красном Селе было произведено испытание летательного аппарата А. Ф. Можайского.

К сожалению, столь значимое событие оказалось проигнорировано российской бюрократией, в результате чего лавры создателей первого в мире

самолета достались американцам братьям Орвиллу и Уилбуру Райтам.

При этом нельзя сказать, что воздухоплаванию (если иметь в виду принятый тогда узкий смысл данного термина, подразумевающий аппараты легче воздуха) как таковому в России не уделялось внимания.

В 1880 году соответствующий отдел был создан при Императорском русском техническом обществе, а в 1884 году — и при Главном инженерном управлении Генштаба.

Странно, но, абсолютно игнорируя любые исследования и опыты с аппаратами тяжелее воздуха, чиновничий мир весьма благосклонно относился к играм и развлечениям с воздушными шарами, дирижаблями, аэростатами, практическое значение которых свелось к использованию аэростатов в целях разведки и наблюдения в Японской и Первой мировой войнах, но при этом обошлись они государственной казне в огромные суммы, достаточные для того, чтобы создать к 1914 году авиационный парк большой, нежели у Германии, Англии и Франции, вместе взятых.

Наверное, все объяснялось тем, что воздушный шар столь же внушителен, дорог и пуст внутри, как и российский чиновник. Зато авиация с самого своего появления привлекала к себе именно людей дела. Среди первых российских «летунов» — офицеры, инженеры, предприниматели, журналисты, спортсмены. И ни одного бюрократа, хотя самые отчаянные из чиновников в поисках острых ощущений могли все-таки забраться в корзину воздушного шара и, воспарив над землей, размышлять о вечном, предоставив хлопотливому аэронавту возиться с клапанами и канатами (впрочем, на аэроплане в качестве пассажира поднимался и П. А. Столыпин, но он все-таки был бюрократом нетипичным).

Так что конкуренция между авиацией и воздухоплаванием была, по сути дела, борьбой между действительно живыми силами общества и миром парадного бездушного официоза, между предпринимателем и чиновником, между делом и показухой. Это обстоятельство, разумеется, несколько не отрицает того значения, какое имели опыты с дирижаблями и аэростатами. Тем более что и вопрос о создании аэроклуба был впервые поставлен именно на страницах журнала «Воздухоплаватель» — скромным коллежским асессором Василием Васильевичем Корном.

Клич энтузиаста

Статья, опубликованная им в 1907 году в последнем, декабрьском, номере этого журнала, начиналась следующим образом: «В России до настоящего времени не существует «частного» воздухоплавания. Между тем за границей прогресс воздухоплавательного дела обуславливается отчасти заинтересованностью в нем частных лиц.

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

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

Не напоминает ли обрисованная

Корнем ситуация нынешний уровень развития российской гражданской авиации, находящейся примерно в той же точке развития, что и в 80-е годы прошлого века, а с учетом действий конкурентов еще и ниже? На дворе XXI век, а из-за чиновников Россия топчется на месте...

Так что продолжим цитирование...

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

Снова наложим это высказывание на современную ситуацию. Разве не следует начинать возрождение «большой авиации» с авиации «малой», с создания рассчитанных на молодежь кружков авиамоделирования и авиаспортивных клубов? В общем, рецепты все те же, только слегка скорректированные с учетом нынешнего времени.

Тогда, в 1907 году, Корн, к счастью, не ограничился анализом ситуации, выступив с конкретным предложением: «Задумываясь над вопросом насаждения у нас воздухоплавательного спорта, я пришел к заключению, что нам необходимо организовать аэроклуб, общество, состоящее из ученых, специалистов и любителей воздухоплавания, которое взяло бы в свои руки настоящее дело и занялось разработкой его как в техническом, так и в спортивном отношении».





ФАБРИКА АЭРОПЛАНОВЪ
БР. ВУАЗЕНЪ
 (freres VOISINS)

ВЪ ПАРИЖЪ.

Изобрѣтатели
и строители



АЭРОПЛАНОВЪ

Фармана, Делагранжа, Муръ-Брабазона, Гуш,
Одесскаго Аэро-Клуба, барона Де - Катерса,
Фурнье, Ружье и другихъ

Продажа АЭРОПЛАНОВЪ
со сборкой и обученіемъ
НА МѢСТѢ ВЪ РОССИИ.



ВОЗДУШНЫЕ ВИНТЫ ==

патентъ Freres VOISINS

== **ШАССИ** для аэроплановъ

патентъ Freres VOISINS

Представитель ДЛЯ ВСЕЙ РОССИИ

Алексѣй Ванъ-Дерь-Шкруфъ

Одесса, Екатерининская, 25. Контора жур. „Спортъ и Наука“.
Телефонъ № 23/09.

Типографія „Спортъ и Наука“, Екатерининская 25.

Авиационная «птица-тройка»

Инициатива Корна встретила бурную поддержку общественности, и 16 января 1908 года прошло учредительное заседание Всероссийского аэроклуба, разместившегося по адресу: Литейный проспект, 10 (впоследствии — ул. Моховая, 10). Более того, благодаря Стенбок-Фермору проект в нужный момент и под соответствующим «соусом» был подан государю, который разрешил аэроклубу присоединить к своему названию эпитет «Императорский».

В июне 1908 года на свет появилось написанное все тем же Корном воззвание.

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

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

Вот почему всероссийский аэроклуб решил обратиться к чувству народного самолюбия и любви к Родине всего населения России в деле создания воз-

душного флота, твердо веря, что в этом деле мы, с Божьей помощью, быстрыми шагами догоним другие народы.

Заметим, что ничем, кроме «благих пожеланий», император всея Руси аэроклубу не помог, но колесо все-таки завертелось. В кассу аэроклуба потекли пожертвования и от частных лиц, и от организаций, причем постоянными и наиболее щедрыми жертвователями стали Московское общество поощрения рысистого коннозаводства и Петербургское скаковое общество. Бесспорно, отечественные коннозаводчики читали Н. В. Гоголя и, может быть, даже не столько поняли, сколько почувствовали, что в новом столетии символом Руси должен стать аэроплан, а не скачущая невеста куда «птица-тройка».

Бесспорно, многое все-таки можно было делать быстрее, лучше, эффективнее, но здесь нужно учитывать, что Корн в первую очередь был общественным деятелем, да еще и чиновником, Стенбок-Фермор — придворным. Им бы в ИВАК побольше предпринимателей: неслучайно, например, появившийся почти в это же самое время провинциальный Одесский аэроклуб, тон в котором задавали промышленники и банкиры, достаточно быстро нашел средства и на приобретение первого в России аэроплана, и на подготовку во Франции первого дипломированного летчика (им стал Михаил Никифорович Ефимов).

Всероссийский аэроклуб к тому времени только приобрел единственный воздушный шар, на котором рискнули подняться его руководители — Стенбок-Фермор, Корн, Д. В. Фельдберг и А. М. Кованько.

Вернувшись на землю, потрясенный Стенбок-Фермор разродился вдохновенной и несколько наивной статьей, в которой сопоставлял авиаспорт с буерным, считая главным его достоинством «безвредность». Закончил свой материал он, впрочем, вполне здраво: «Чтобы избежать порабощения, если не прямого военного, то уж, во всяком случае, экономического и культурного, чтобы сохранить свою независимость и оставаться великой державой, России нужен воздушный флот».

Когда конкуренция — тормоз

Возможно, успехи ИВАК оказались бы более впечатляющими, не появившись у него конкурент, причем конкурент, обладающий пресловутым «административным ресурсом». В нашем журнале уже писалось о противостоянии одного из создателей российской авиации М. И. Шидловского и

великого князя Александра Михайловича, претендовавшего на лавры «отца русской авиации» («КиР», октябрь 2005, № 3), но скорее тормозившего, нежели продвигавшего вперед свое «детище».

Напомним, каким образом Александр Михайлович описывал снизшедшее на него счастливое озарение: «Как-то утром, просматривая газеты, я увидел заголовок, сообщавший об удаче полета Блерио над Ла-Маншем... Будучи поклонником аппаратов тяжелее воздуха еще с того времени, когда Сантос-Дюмон летал вокруг Эйфелевой башни, я понял, что достижение Блерио давало нам не только новый способ передвижения, но и новое оружие в случае войны. Я решил немедленно приняться за это дело и попытаться применить аэропланы в русской военной авиации...»

Полет Блерио состоялся 25 июля 1909 года, так что поглощенный чтением газет и парящий над российской повседневностью великий князь, разумеется, не мог углядеть, что, в один день с перелетом Блерио, в Одессе летчик тамошнего аэроклуба А. А. Ван дер Шкруф совершил первый в Российской империи (правда, неофициальный) полет на аэроплане. Спустя восемь дней в присутствии руководства Одесского аэроклуба состоялся и второй полет, теперь уже официально зафиксированный.

Однако не страдающий скромностью высокородный «отец русской авиации» с абсолютной уверенностью приписывает все заслуги себе, считая датой рождения русской авиации не конкретный полет, а дату своего публичного обращения к общественности с призывом пустить часть добровольных пожертвований, собранных возглавляемым им Особым комитетом, на создание воздушного флота — 30 января 1910 г.

И это притом, что работой по пропаганде авиации, созданию собственного авиапарка и подготовке собственных пилотов уже занимались как ИВАК, так и его младший, но более активный на тот момент «братец» в лице Одесского аэроклуба!

Правда, заниматься конкретной работой чиновники из отдела Воздушного флота не спешили, зато тут же приступили к сбору пожертвований. Всегда и всюду Александр Михайлович твердил, что Всероссийский аэроклуб собирает средства на «свой флот, а не весь российский», и в ряде случаев даже добивался перечисления пожертвований из ИВАКа в ОВФ как «сделанных по ошибке».



Однако если для аристократической публики имя царского шурина и кузена значили много, то представители других слоев общества предпочитали нести свою лепту именно Всероссийскому аэроклубу.

Впрочем, возможно, здесь срабатывала даже не столько неприязнь к царской фамилии как таковой, сколько разумная осторожность. Ведь как раз в этот период в обществе достаточно широко обсуждалась скандальная ситуация с «нецелевым» расходом средств, собранных на сооружение собора Спас на Крови, которые были по сути расхищены дядей императора, великим князем Владимиром Александровичем. Так что, жертвуя свои сбережения в ИВАК, наиболее сознательные граждане, наверное, просто рассчитывали, что их деньги действительно будут использованы по назначению и с умом.

О болтунах и людях дела

Пока развертывалась «конкурентная» борьба между ИВАК и ОВФ, дискуссии о путях развития русской авиации уже вовсю шли и в стенах Думы, и в Государственном совете, и в Совете министров, приобретая характер то ли комический, то ли трагический.

Так, 13 декабря 1909 г. на закрытом собрании членов Совета министров, Государственного совета и Государственной Думы председатель Российского Морского союза академик Б. Б. Голицын предложил срочно организовать особую межведомственную воздухоплавательную комиссию из представителей Государственного совета, Государственной Думы, министерств, высших учебных заведений, научных институтов и общественных организаций — с тем чтобы объединить все вышеупомянутые структуры «в дружеской совместной работе».

Резюме Совета министров было категоричным: «Усовершенствование способов передвижения в воздушном пространстве и практические испытания новых изобретений должны составлять преимущественно предмет частной самодеятельности».

Бюрократы даже не постеснялись пожуричь общественность за отсутствие этой самой самодеятельности, словно забыв, например, о том, что являющийся ведущим научным центром и возглавляемый всемирно известным ученым, профессором Московского университета Н. Е. Жуковским Кучинский аэродинамический институт был в 1904 году основан не на государственные деньги, а на личные средства миллионера Д. П. Рябушинского.

Но теоретические изыскания требовали практического подтверждения. И вот тут отечественные авиаторы столкнулись с серьезными затруднениями. Постройка либо приобретение аэропланов, равно как и подготовка пилотов были делом дорогостоящим и требовали серьезных капиталовложений. Источником возможного финансирования могли стать либо государство, либо представители бизнеса, однако, чтобы добиться инвестиций в отнюдь не сулящую быстрой отдачи отрасль, требовалось не просто воспевать авиацию, но и разъяснять ее перспективы.

ИВАК с этой задачей справлялся. В свет вышли журналы «Аэро- и автомобильная жизнь», «Вестник воздухоплавания», «Тяжелее воздуха». По инициативе студентов и профессуры в учебные курсы вводились лекции по воздухоплаванию. Появлялись новые научные центры. Так, при Петербургском политехническом институте действовала кафедра аэромеханики, общего воздухоплавательного курса и воздухоплавательных двигателей, здесь же велись лабораторные занятия по проектированию летательных аппаратов. Профессор Н. Е. Жуковский пошел еще дальше, предложив создать в Москве специальный авиационный институт, но его предложение так и не было утверждено Советом министров Российской империи.

В феврале 1910 года в Москве прошел I Всероссийский воздухоплавательный съезд, ведущую роль на котором играли представители Всероссийского и Одесского аэроклубов, причем в скором времени одесситы примкнули к ИВАКу, который, в свою очередь, начал координировать деятельность уже существующих и создавать новые аэроклубы.

Всероссийский аэроклуб вошел в Международную авиационную федерацию, а выданные им дипломы стали котироваться наравне с французскими. Особо поясним, что больших авторитетов в сфере авиации, чем французы, в то время еще не было, но наши соотечественники уже наступали им на пятки.

Они были первыми

Какой бы саморекламой ни занимался Александр Михайлович, следует констатировать, что вплоть до 1913 года вся реальная работа по созданию воздушного флота велась ИВАКом и другими входящими в него аэроклубами.

Конечно, и внутри ИВАКа существовала своеобразная конкуренция между филиалами, но это была уже конкурен-

ция здоровая, основанная на честных и понятных для всех правилах, причем лидировали здесь поначалу не петербуржцы или москвичи, а одесситы.

Возьмем такой аспект, как подготовку летчиков.

Известно, что первым дипломированным российским пилотом стал именно одессит Михаил Никифорович Ефимов, отправившийся обучаться во Францию за счет банкира Ксидиаса и получивший 15 февраля 1910 года «бrevet» французского аэроклуба за № 31. Вернувшись на родину, Ефимов 7 марта 1910 г. совершил полет перед руководителями Одесского аэроклуба, а на следующий день повторил его для рядовых одесситов.

Вторым дипломированным русским пилотом стал другой одессит — Николай Евграфович Попов, получивший «brevet» французского аэроклуба за № 50. Третье и четвертое места в списке пионеров русской авиации занимают двое петербуржцев, посланные обучаться во Францию за счет ИВАК, — В. А. Лебедев и А. Е. Раевский. Особняком в этом списке стоит еще один одессит, бывший велогонщик С. И. Уточкин, активно летавший еще весной 1910 года, но лишь в январе 1911 года получивший диплом Императорского всероссийского аэроклуба.

Другой аспект — организация авиационных праздников, являвшихся с предпринимательской точки зрения аналогами современных авиасалонов, но привлекавших при этом массы жаждущей ярких зрелищ широкой публики.

«Авиасалоны» в стиле ретро

В воспоминаниях едва ли не всех первых русских пилотов обязательно содержатся рассказы о подобных мероприятиях, после которых автор, как правило, «заболевал авиацией».

Первый из таких праздников тоже был организован ИВАКом в Петербурге. Речь идет о прошедшей с 15 апреля по 2 мая 1910 года Первой авиационной неделе, оказавшейся, впрочем, для России «конфузной», поскольку из шести участвовавших в ней пилотов лишь один Н. Е. Попов оказался нашим соотечественником. (Попов, впрочем, успешно поддержал честь своего Отечества и, в отличие от других авиаторов, летавших на высоте 100 метров, поднимался на высоту до 600 метров.)

Описывая этот волнующий праздник, А. Н. Брешко-Брешковский писал: «Всех захватило воздухоплавание. Какое-то нервное приподнятое настроение. Ну совсем Мадрид перед

боем быков...»

Затем последовал Первый всероссийский праздник воздухоплавания, начавшийся в Петербурге 8 сентября 1910 года. На сей раз в нем участвовало 12 русских пилотов: шестеро военных – поручики Г. Г. Горшков и Е. В. Руднев, подполковник С. А. Ульянин, капитан Л. М. Мациевич, поручик Б. В. Матыевич-Мацевич и лейтенант Г. В. Пиотровский, и шестеро штатских – М. Н. Ефимов, Г. С. Сегно, С. И. Уточкин, А. В. фон Крумм, А. А. Кузьминский, В. А. Лебедев.

Поскольку воспитанники ИВАК и ОВФ и в качественном, и в количественном отношении выступали в равной пропорции, Александр Михайлович решил хотя бы на время отказаться от противостояния со «штатскими», результатом чего стало успешное проведение Второй Международной авиационной недели. IV Государственная Дума выделила на нее 100 тысяч руб. казенных денег и даже приняла специальный законопроект, одобренный всеми фракциями, от крайне правых до крайне левых. В порядке выигрыша призов места распределились следующим образом: 1-е – А. А. Васильев, 2-е – М. Н. Ефимов и В. А. Лебедев, 3-е – Шевалье, 4-е – Г. С. Сегно, 5-е – М. Ф. де Кампо-Сципио, 6-е – Смит, 7-е – А. Срединский, 8-е – П. Кузнецов. Из-за технических неисправностей так и не пришлось полетать Волкову, Кузьминскому, Кудашеву, Дятеловичу и Стеглау. Показательно, что все до одного участники имели отношение к аэроклубовскому движению, зато выходцы из ОВФ отсутствовали.

А сразу после завершения Второй авианедели произошло еще более яркое событие – первый в истории перелет по маршруту Санкт-Петербург – Москва.

Путешествие из Петербурга в Москву

Сама идея перелета между двумя столицами была выдвинута в январе 1911 года известным воздухоплавателем полковником С. И. Одинцовым. Достаточно быстро возник Организационный комитет, почетным председателем которого стал Александр Михайлович, обеспечивавший моральную поддержку предприятия. Если же говорить о финансовой стороне дела, то за нее отвечал фактический руководитель комитета – известный политик и крупный промышленник А. И. Гучков. В помощниках у него числились председатель Императорского автомобильного общества генерал-адъютант барон

А. В. Каульбарс, а также пропагандист авиации и один из руководителей Императорского российского аэроклуба Н. К. фон Мекк.

Лететь в «первопрестольную» согласились двое из участников Второй авианедели, причем добираться до Москвы они предполагали на тех же машинах, на которых выступали ранее: А. А. Васильев – на «блерио», М. Ф. де Кампо-Сципио – на «моране». К ним присоединились С. И. Уточкин, Г. В. Янковский (оба на «блерио»), М. Т. Лерхе (на «этрихе»), Б. С. Масленников, В. В. Слюсаренко, А. А. Агафонов (все трое – на «фарманах-4») и, наконец, Н. А. Костин (на «эксклюзивной» модели «ПТА», которая, по сути, была всего лишь переделанным «фарманом»).

Участвовать собирались также А. Срединский, князь В. Эристов и Т. Н. Ефимов (брат первого русского дипломированного летчика М. Н. Ефимова), однако из-за технических неисправностей им так и не удалось подняться в воздух.

Маршрут разбили на десять этапов: Петербург – Тосно (самый короткий), Тосно – Чудово, Чудово – Новгород, Новгород – Крестцы, Крестцы – Валдай, Валдай – Вышний Волочёк (самый длинный), Вышний Волочёк – Торжок, Торжок – Тверь, Тверь – Клин и Клин – Москва. На каждой промежуточной станции пилотов должны были ждать представители оргкомитета, в распоряжении которых имелись бензин и техническое оборудование.

Само состязание началось 9 июля с торжественного молебна, отслуженного на Комендантском поле. Затем «летуны» разошлись готовить машины. Первый аэроплан взял старт в три часа ночи, причем даже в это время на аэродроме находилось огромное количество публики.

И все же теплые напутствия зрителей отнюдь не помогли Михаилу де Кампо-Сципио. Сначала он потерял ориентировку, а затем на его аппарате лопнул бак с бензином. Через 15 верст ему пришлось совершить вынужденную посадку, вернуться в Петербург и заняться ремонтом. Не долетев до Тосно, упал и аэроплан Масленникова. Сам авиатор отделался легкими ушибами, однако машина ремонту уже не подлежала.

Макс фон Лерхе добрался до Чудово, но при посадке ударился головой и также выбыл из состязания.

Тяжелее всего пришлось Сергею Уточкину – еще одному (наряду с М. Н. Ефимовым) претенденту на звание первого русского пилота. Ему

удалось благополучно преодолеть два этапа, однако на подлете к Новгороду мотор «блерио» перестал работать. Аэроплан рухнул в канаву. Сергей Исаевич отделался легкими травмами и даже сумел самостоятельно починить машину, но, как показали дальнейшие события, спорить с судьбой было бесполезно. Перед Крестцами аппарат снова рухнул, Уточкина придавило обломками, а затем останки машины вместе с пилотом сползли с берега в воду реки Цины. Пилот чуть не утонул и в бессознательном состоянии был спасен крестьянами. Его тут же доставили в местную больницу, причем от последствий аварии он так и не оправился. Сергей Исаевич, правда, встал на ноги, но в авиацию вернуться уже не смог. Тронувшийся умом и оставшийся почти без средств к существованию, Уточкин умер в Петрограде в 1916 году..

Однако вернемся к другим участникам перелета. 12 июля Петербург покинули задержавшийся Слюсаренко и отремонтировавший свой «моран» де Кампо-Сципио. Едва перелетев городскую черту, аппарат, на котором находились Владимир Слюсаренко и его пассажир Константин Шиманский, разбился около деревни Московская Славянка. Спасти Шиманского так и не удалось, и он оказался третьей по счету жертвой авиации в России (после Льва Мациевича и Владимира Смитта). Слюсаренко сломал ногу и получил обширное внутреннее кровоизлияние, но в авиацию он все-таки вернулся.

Что касается де Кампо-Сципио, то он снова упал, не долетев до Тосно. Проведя ремонт, пилот все-таки сумел достигнуть Крестцов и уже там пришел к выводу, что дальнейшего путешествия его потрепанный «моран» просто не выдержит.

Николай Костин вместе с пассажиром потерпел аварию на Валдае. Так и не застав поблизости представителей оргкомитета, они все же с грехом пополам отремонтировали машину, добрались до Вышнего Волочка, где их «ПТА» снова вышел из строя. Здесь к ним присоединился Агафонов, которому тоже пришлось заняться ремонтом. Аппараты удалось исправить, но в дело вмешалась непогода. Из-за большой облачности вылеты из Вышнего Волочка откладывались до тех пор, пока не пришло время закрытия перелета. Костин и Агафонов тщательно просили выделить им еще два дня. Комиссия оказалась непреклонна.

Аналогичная участь постигла и Григория Янковского, также летевшего вместе с пассажиром. 15 июля около Вышнего Волочка его «блерио» пере-



вернулся в воздухе и рухнул в болото. Падение в воду спасло жизнь экипажу. Авиаторам удалось отыскать представителей Оргкомитета, отремонтировать при их помощи машину и, проведя дозаправку, возобновить путешествие. Но в тот же день у Твери случилась новая авария, после чего от идеи добраться до финиша пришлось отказаться.

В наибольшей степени судьба улыбнулась Александру Александровичу Васильеву, который и оказался победителем перелета. Впрочем, и ему пришлось пережить множество испытаний. Так, над Валдайской возвышенностью его застигли дождь и сильный боковой ветер. Сам Васильев следующим образом описывал свое тогдашнее «самочувствие»: «Кругом, на необозримом пространстве — ни души! Ни одного человека, ни одной лужайки! Малейшая оплошность, и мне грозит неминуемая гибель. Мрачное отчаяние

овладевало мною. Моментами я был близок к тому, чтобы прекратить эту ненужную борьбу, выпустить штурвал из окровавленных рук и, закрыв глаза, броситься в объятия стерегущей смерти. И вот момент, когда я уже окончательно выбился из сил, когда руки мои были уже готовы разжаться, я увидел вдаль Валдай. Вскоре я очутился на поле, в каком-то полусне сошел с аппарата и упал в объятия комиссара Валдая Л. К. Арно. Я пережил самые ужасные полтора часа в моей жизни».

Отдохнув и проведя небольшой ремонт двигателя, Васильев отправился дальше. Сравнительно благополучно ему удалось достигнуть Торжка, но затем он сбился с курса и вместо Твери полетел к Ржеву. С большим опозданием обнаружив свою ошибку, Васильев вернулся обратно в Тверь, сделав из-за этого крюк в 200 лишних верст. В результате до Москвы ему не хватило

бензина, из-за чего пришлось делать вынужденный ночлег на станции Подсолнечной — всего в 56 верстах от Первопрестольной.

Если бы не эта случайность, то Васильев побил бы мировой рекорд скорости, сэкономив 10–12 часов времени. Тем не менее в Москве его встречали как триумфатора и вполне справедливо отдали главный приз на общую сумму 10500 рублей. Московская городская дума и Московское общество воздухоплавания выделили деньги для покупки «покорителю воздуха» нового аэроплана.

Своим вниманием почтил Васильева и сам император, прислав 19 июля телеграмму, адресованную московскому губернатору Джунковскому: «Передайте авиатору Васильеву Мое искренне поздравление с победой на перелете Петербург — Москва и Мою благодарность за его готовность и впредь работать на пользу отечественного воздухоплавания, успехи и развитие которого близки Моему сердцу. Николай».

Свою долю лавров получили и другие участники. В зависимости от наличия пассажира, скорости и пройденного расстояния остальные места распределились следующим образом: 2-е — Георгий Викторович Янковский, 3-е — Александр Александрович Агафонов, 4-е — Николай Дмитриевич Костин, 5-е — Макс Германович фон Лерхе, 6-е — Михаил Фадеевич де Кампо-Сципио, 7-е — Сергей Исаевич Уточкин, 8-е — Борис Семенович Маслеников, 9-е — Владимир Викторович Слюсаренко. Каждый участник получил денежные призы, а Уточкин и Слюсаренко получили еще и пособия (1125 и 300 рублей соответственно).

Итак, из девяти участников перелета до цели добрался всего один. С позиций сегодняшнего дня подобный результат может показаться абсолютно провальным, но чуть ли все современники оценили его как «триумф русской авиации». И дело заключалось даже не в том, что, как писала газета «Утро России», авиаторам «нужно было одержать тройную победу — покорить воздух, преодолеть пространство и справиться с безжалостностью организаторов состязания». На самом деле, несмотря на ворчание прессы, организация перелета оказалась вполне достойной. На всех промежуточных станциях находились бензин, ремонтное оборудование, а также группа механиков во главе с представителями Оргкомитета. Правда, при организации аналогичных мероприятий в Европе на промежуточных станциях обычно

имелись еще и запасные аэропланы, но это был, пожалуй, единственный пункт, на котором чиновники решили сэкономить. Если же продолжать проводить параллели с Европой, то нельзя не отметить, что в 1911 году аналогичные перелеты гораздо более опытных западных авиаторов зачастую сопровождалась еще большим числом аварий.

На самом деле главной причиной поломок оказались действительно неблагоприятные погодные условия, а также сравнительно слабая подготовка летчиков, из которых именно Васильев и обладал наибольшим опытом («ветеран» Уточкин вполне справедливо считался скорее спортсменом и каскадером, нежели профессиональным авиатором). Так что и победа, и слава достались ему вполне заслуженно.

К сожалению, дальнейшая судьба победителя перелета сложилась трагически. В самом начале Первой мировой войны пилотируемый Васильевым аэроплан отправился на рекогносцировку, приняв в качестве пассажира командира Заамурского пограничного корпуса генерала Мартынова. В районе Львова самолет был сбит огнем австрийской пехоты. Мартынов в 1918 году вернулся в Россию, а вот следы Васильева в плену затерялись.

И все же имя Александра Васильева осталось в истории, хотя бы по той причине, что именно он был первооткрывателем самой известной внутрироссийской авиатрассы. И именно под влиянием его перелета в журнале «Природа и люди» было опубликовано следующее: «Кто знает, быть может, недалеко уже то время, когда пассажирское сообщение между нашими обеими столицами станет столь же обычным явлением, как и движение поездов железной дороги...»

Такое вот робкое предположение, которое оказалось пророческим.

Поучения от Минфина

Перелет Санкт-Петербург – Москва стал самой лучшей рекламой авиации в глазах предпринимателей. Соответственно с этим изменился и вектор работы ИВАК.

Заметим, что если к январю 1910 года в рядах Всероссийского аэроклуба насчитывалось 338 членов, то к январю 1911 года их стало 1265 и большинство из них платили отнюдь не символические взносы – по 25 руб. ежегодно (полумесячная зарплата высококвалифицированного рабочего).

При этом стоимость одного аэроплана доходила до 14 тыс. руб. Нетрудно подсчитать, что ежегодных взносов хватило бы только на два самолета. Но

ведь требовалось еще оплачивать аренду ангаров, пользование аэродромами, организацию разного рода мероприятий и авиационных праздников и т. д.

Энтузиастам-авиаторам катастрофически не хватало денег. В 1911 году Всероссийский аэроклуб располагал 8 аэропланами. Содержание четырех из них с учетом аренды на Комендантском аэродроме обходилось почти в 20 тыс. руб. Вдобавок началось создание авиашколы. Между тем взносов к середине года было собрано только 10 856 руб. Выкручивались благодаря помощи предпринимателей и продаже билетов на авиационные праздники.

Помощи от государства не было никакой, и когда в конце 1911 года, уже после блистательной Второй авианедели и перелета между столицами, руководители ИВАК обратились в военное министерство с просьбой выделить 148 980 рублей на оборудование Коломяжского ипподрома и содержание школы, то вместо денег получили очередное чиновничье нравоучение: «Как можно рассмотреть из одновременных ходатайств ИВАК, все его пожелания сводятся к получению довольно значительной единовременной и ежегодных субсидий. Между тем польза, приносимая ИВАК, не так велика, чтобы она могла оправдываться крупными расходами со стороны военного ведомства. Возложение на военное ведомство значительных расходов на поддержание деятельности ИВАК не вызывается необходимостью и не отвечает целям существования аэроклуба, так как, возникнув в 1908 г. по частной инициативе и на частные средства, аэроклуб должен основывать свое дальнейшее существование на соответственном приливе частных пожертвований и соответственно с этим развивать свою деятельность».

Правда, Министерство финансов проявило большую щедрость, выделив на 1912 год пособие в 17 000 руб. (несколько больше стоимости одного аэроплана), но, разумеется, и здесь чиновники не удержались от поучений, высказав убеждение, что успех в создании воздушного флота возможен, только «если бы осознание важности этого дела укоренилось в широких слоях общества и если бы к оказанию помощи этому делу привлекались частные средства и частная инициатива, подобно государствам Западной Европы, где воздухоплавание обязано своими успехами преимущественно частной инициативе».

Спрашивается, и кто читал патриотам-энтузиастам эти лекции?..

Будущий Авиадарм (главком) ВВС

Временного правительства В. М. Ткачев с гневом и сарказмом писал в своих воспоминаниях:

«Видимо, в ту пору и работники Генерального штаба страдали общей болезнью затянутого в «чиновный мундир» Петербурга – бюрократизмом. Придет этак какой-либо старый «высокий» бюрократ к 11 часам утра в свой департамент (или отдел), исполнит очередное исходящее дело (конечно, далеко не все!), а иногда заглянет и на «бумажки» под сукном (в те времена всякая «бумажка», касающаяся более или менее ответственного вопроса, как правило, долго вылеживалась «под сукном», ибо чиновники боялись, как бы спешным решением не сделать ошибки), а тут, смотришь, подошло время обеда!.. куда уж там заниматься делами...»

Ни твердости руководства, ни творчества никто не проявлял. Высшие государственные органы, ведомства, управления что-то придумывали, сидели, заседали, решали, отдавали распоряжения... Но проводилось ли все это в жизнь на местах – никто не знал...

Большинство думало лишь о том, как бы выслужиться, а некоторые – и как бы потуже набить свой карман».

«Технопарк» столетней давности

Оценивая ситуацию 1911–1913 гг., исследовательница Ирина Хмельницкая считает: «Для поддержания интереса к воздухоплаванию необходим был крупный капитал, а его-то и не хватало. Государство еще не видело в авиационном спорте будущего гражданской авиации, его интересы сосредоточились в области военной авиации. Частные же лица не особенно стремились вкладывать большие средства в еще неизведанную авиацию с неясным будущим». Согласиться с этим можно лишь отчасти.

Так, несмотря на нехватку средств, к 1912 году Всероссийским аэроклубом было открыто 4 отделения по России, а на правах действительных членов в него вошли 11 воздухоплавательных организаций. Но главное, ИВАК попытался сделать ставку на разработку и внедрение самолетов собственных конструкций.

Обкатывались все эти изобретения на аэродроме на Комендантском поле, который превратился в своеобразный технопарк, где не только происходили авиационные соревнования, но и испытывались новые модели, созданные зачастую в полукустарных условиях...

Большинство расположенных там ангаров принадлежали уже тогда выходившим на лидирующие по-



зиции в отрасли РБВЗ и Первому товариществу воздухоплавания, но некоторые арендовались отдельными летчиками и изобретателями, собиравшими собственные «штучные» самолеты (Г. К. Демкин, В. А. Ребиков, К. А. Антонов, В. А. Слесарев). Бесспорное лидерство среди этих «полукустарных» предприятий принадлежало мастерской талантливого конструктора А. А. Пороховщикова.

Еще одним из тех, кто сумел выйти на широкую дорогу, был инженер В. А. Лебедев, начинавший свою карьеру в качестве летчика-испытателя в Первом товариществе воздухоплавания, но впоследствии создавший собственное, довольно крупное предприятие, которое выпустило опытные образцы первого отечественного истребителя «Лебедь-17» и двухмоторного бомбардировщика «Святогор».

Неудивительно, что вокруг этих талантливых энтузиастов крутились разные сомнительные личности, плелись интриги. Возьмем, например, одну из сделанных на Комендантском аэродроме фотографий, где среди пионеров русской авиации запечатлен «прославившийся» уже при большевиках английский супершпион Сидней Рейли. Здесь же крутила «романы» с «коллегами» известная авиатрисса (так называли женщин-пилотов) княгиня Е. М. Шаховская, впоследствии осужденная за шпионаж в пользу Германии, выпущенная на свободу как «жертва царского режима» и закончившая свою карьеру в качестве сотрудницы Киевской ЧК (где ее и пристрелили другие птенцы из гнезда «Железного Феликса», с которыми она что-то не поделила). Вспомним также известный эпизод, когда выпавшая из пролетавшего «фармана» деталь мотора нанесла тяжелейшие повреждения «Русскому витязю» — самой на тот момент инновационной разработке И. Сикорского из «Руссо-Балта». Получилось, что соперничавший с ним «фарман» в буквальном смысле уничтожил разработку конкурентов. Несчастный случай? Символическое совпадение?

И кто же осуществил столь «удачную» бомбардировку? Пилот А. М. Габер-Волынский, подозреваемый в связях с австрийской разведкой...

Конкуренция в экономике, как и соперничество в спорте, — дело предельно жесткое и требующее напряжения всех сил участников. Однако делать противнику подножки, толкать его, добавлять в пищу допинг или вообще отраву настоящие спортсмены считают постыдным. Точно так же и русские

пионеры авиации пытались пробиться на рынок в открытой конкурентной борьбе, считая, что их соперники тоже придерживаются своеобразного кодекса этики. Наверное, поэтому они порой и проигрывали...

Из тех предпринимателей, которые действительно смогли развернуть крупное производство самолетов отечественных конструкторов, можно назвать только руководителей Русско-Балтийского вагонного завода М. В. Шидловского и Первого товарищества воздухоплавания С. С. Щетинина. Они сумели разглядеть таланты молодых авиационных гениев И. И. Сикорского и Д. П. Григоровича. Многие другие «сгорели» в конкурентной гонке либо разбили себе головы о бюрократические стены. А осознать, что потеряла вместе с ними Россия, пришлось очень скоро — уже в 1914 году.

Четверть процента на гражданскую авиацию

Однако не будем забежать вперед и вернемся в 1911–1913 гг., когда русская авиация оказалась на своего рода распутье. С одной стороны, махнув на чиновников рукой, энтузиасты разбудили творческую конструкторскую мысль и предпринимательскую инициативу, создали условия для жесткой и честной конкуренции между пытающимися прочно встать на ноги отечественными самолетостроительными предприятиями, с другой — чиновники наконец-то решили «приложить руку» к новому делу и сделали это так, что чуть его не убили...

Серьезные деньги на авиацию пошли из государственной казны только начиная с 1913 года, когда побывавшие в Германии эксперты начали бить тревогу по поводу быстро растущей воздушной мощи кайзеровской империи. Перепуганное военное министерство с ходу «вбухало» на создание ВВС 4 млн руб., которые оказались, по сути, «распилены» между иностранными фирмами и их высокопоставленными покровителями. У современных бюрократов в России были хорошие учителя!

На что же израсходовали деньги? На приобретение французских аэропланов или в лучшем случае лицензий на их производство. А ведь разработки российских конструкторов ни в чем не уступали иностранным, а опытные модели Сикорского на конкурсах военного министерства напрочь «забивали» всех остальных участников. А военное министерство в огромных количествах все равно покупало устаревшие «фар-

маны» и «мораны».

Деятельность же ИВАК фактически игнорировалась: от 4-миллионной суммы ему перепало 5 тыс. руб., или 0,25%.

А ведь к этому времени Всероссийский аэроклуб уже создал структуру собственных аэродромов, авиашкол, авиапарков. Царское же правительство делало вид, что никакого интереса все это не представляет.

Парадоксально, но, создавая ВВС, в военном министерстве даже не удосужились всерьез изучить опыт использования авиации в боевых действиях.

Когда в 1912 г. началась Первая балканская война (Болгария, Сербия, Черногория и Греция против Турции), все технические и тактические нюансы применения авиации изучались вовсе не агентами-офицерами российского Генерального штаба, а служившими в болгарской армии добровольцами из «Первого русско-го товарищества воздухоплавания» (М. С. Щетинин, П. В. Евсюков, Ф. Ф. Колчин, Я. Седов, Н. Д. Костин).

Да здравствует импорт?!

Так каков же был итог? Кто с большим успехом строил русскую авиацию? Военные и гражданские чиновники или общественники и предприниматели? Поинтересуемся мнением такого бесспорного авторитета в данном вопросе, как В. М. Ткачев:

«Уже с 1910 года выявилось больше 50 энтузиастов — конструкторов аэропланов, но они не располагали денежными средствами и не сумели их привлечь, а потому были лишены возможности совершенствовать типы своих аэропланов. Таких конструкторов, как Гаккель и Стеглау, военное ведомство довело до банкротства. Собственники же авиационных заводов вложили капитал, но не привлекли к себе конструкторов и приступили лишь к копированию аэропланов иностранных типов. Лишь Сикорский обосновался на Русско-Балтийском заводе, а Григоровича позже привлекли в морскую авиацию, где он и развил свои конструкторские способности. Его гидропланы строились на заводе Щетинина. Тогда же, в 1910 году, появился в России целый ряд частных пилотов, но в силу разных причин воздушный спорт не получил у нас развития и частного спроса на аэропланы не было.

Таким образом, единственным потребителем аэропланов являлось государство, то есть военное ведомство. Оно-то и должно было быть заинтересовано в создании технической базы для отечественной авиации.



К сожалению, центр военной авиации возглавлялся бесталанными, погрязшими в бюрократизме людьми, которые и не думали о создании этой базы. Видимо, они были заражены общим упадочным духом интеллигентных кругов того времени: «Да что мы? Разве мы на что-нибудь способны?» Развитие же и успехи французской авиации в то время импонировали нашим военным заказчикам. А ведь русская авиация имела трех столпов с мировыми именами — Жуковского, Нестерова и Сикорского! Но привлечение их к решению проблемы создания технической базы для русской отечественной авиации казалось петербургским сановникам зазорным. И получалось так, что, хотя на конкурсах аэропланов русские конструкции оказывались на первом месте, заказы все же делались только на заграничные типы аэропланов.

Вот почему конструирование отечественных типов аэропланов в России (за исключением воздушных кораблей и гидропланов конструкции инженера Д. П. Григоровича), не успев расцвести, заглохло».

Расплата грянула в 1914 году

В Первую мировую войну Россия вступила, имея самые многочисленные ВВС в мире — 244 самолета (для сравнения: Германия имела 232 самолета, Франция — 138, Англия — 56). Однако, гонясь за цифровыми показателями, российское военное министерство фактически наращивало габариты не за счет мускулов, а за счет жира.

В Германии, Англии и Франции

государство вовремя и в достаточной степени поддерживало авиационный энтузиазм населения и делало ставку на отечественных производителей. Как следствие, эти страны смогли быстро увеличить численность боевых самолетов, обеспечив их в достаточном количестве летными кадрами.

В России же, напротив, авиационной общественности пришлось помогать государству. Ведь в изолированной от союзников стране сразу же возникли проблемы и с обеспечением импортных машин запчастями, и с приобретением самолетов новых моделей, сконструированных уже с учетом накопленного в войне опыта. Теперь, кроме отечественных предпринимателей и конструкторов, обращаться было уже не к кому. Вот только сколько бы удалось сделать, если бы к Шетинину и Шидловскому вовремя присоединились еще и не поддержанные раньше Пороховщиков, Гаккель, Стеглау?!

Наверное, тогда резкое наращивание производства авиационных заводов началось бы не в 1916-м, а годом раньше? И по какому сценарию тогда протекал бы 1917 год?

Сейчас Россия хочет вернуться на мировой авиационный рынок. Авиаторы в зарубежных странах знают о беспорных успехах России в создании военных самолетов и вертолетов, но недоумевают, почему авиационная держава закупает для пассажирских перевозок подержанные «боинги» и «эйрбасы». Почему в России не строят самолеты и вертолеты для внутренних авиалиний?

Иностранцы недоумевают, куда подевались талантливые русские авиационные инженеры и предприниматели? Страна с такой громадной территорией обязана развивать региональную авиацию!

Потеря Россией доли авиационного рынка, принадлежавшего некогда СССР, — это поражение в маркетинговой войне, к которому привело бездарное управление чиновниками российским авиапромом. И что остается делать нам, россиянам? Другого пути, иначе как поддержать начинания национальных предпринимателей и энтузиастов авиации, предложить невозможно. Мы знаем, что дух Шидловского и Шетинина не покинул Россию, и если обратиться к памяти русских предпринимателей начала XX века, то и в современной России найдутся авиаторы, способные создавать самолеты и вертолеты, достойные выдающегося самолета Первой мировой «Русский витязь». Рано причислять Россию к явным аутсайдерам в конкурентной борьбе за воздушный океан.

Однако россиянам придется избавиться от интеллигентской сентиментальности во взглядах на патриотизм чиновников от авиации. Если они не «тянут», то надо вспомнить, как следует поступать с мешками с песком, когда воздушный шар слишком быстро опускается к земле. ●

*Фотографии из личного архива
к. т. н. Г. В. Галли*