



О.С. Смыслов

# ЗАЩИТНИКИ РУССКОГО НЕБА



• ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА •

Военно-историческая библиотека (Вече)

Олег Смыслов

**Защитники русского неба.  
От Нестерова до Гагарина**

«ВЕЧЕ»

2010

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62

**Смыслов О. С.**

Защитники русского неба. От Нестерова до Гагарина /  
О. С. Смыслов — «ВЕЧЕ», 2010 — (Военно-историческая  
библиотека (Вече))

ISBN 978-5-4444-8930-7

Выдающийся русский летчик – П. Нестеров, знаменитый русский ас – А. Козаков, один из создателей русской истребительной авиации, покоритель «штопора» – К. Арцеулов, русский философ и летчик-штурмовик – А. Зиновьев, первый летчик-космонавт Ю. Гагарин... Известные и неизвестные защитники Русского неба... Как складывались их непростые судьбы? Какой вклад внесли они в развитие отечественной авиации и летного дела? Об этом и многом другом рассказывает новая книга военного историка О. Смылова.

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-4444-8930-7

© Смыслов О. С., 2010  
© ВЕЧЕ, 2010

## Содержание

От автора	6
Великолепная пятёрка русской авиации	7
Необходимое вступление	7
Пётр Николаевич Нестеров	9
Евграф Николаевич Крутень	21
Александр Александрович Козаков	28
Вячеслав Матвеевич Ткачёв	34
Константин Константинович Арцеулов	41
Суровый отбор (Командующие воздушными армиями в годы войны)	45
Конец ознакомительного фрагмента.	58

# **Олег Смыслов**

## **Защитники русского неба от Нестерова до Гагарина**

© Смыслов О. С., 2010

© ООО «Издательство «Вече», 2016

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2017

\* \* \*

*Герою Советского Союза, генерал-лейтенанту авиации Аркадию  
Фёдоровичу Ковачевичу посвящается*

## От автора

*В этой книге, используя далеко не малое количество архивных документов и других источников, я постарался рассказать как можно доступнее про лётчиков и командармов, офицеров и генералов авиации России и Советского Союза.*

*При этом портреты (маленькие и большие) 26 командующих воздушными армиями в годы Великой Отечественной войны мне удалось поместить в одной её части.*

*Военная же биография лётчика-штурмовика А. А. Зиновьева, ставшего впоследствии профессором, написавшим множество научных книг и статей, получившим мировую известность, как и рассказ о гибели первого космонавта Гагарина – заняли в ней относительно небольшое место.*

*Все остальные страницы книги – это истории жизни восьми лётчиков-истребителей, чью профессию называют самой яркой, самой мужественной и романтической.*

*«Великолепная пятёрка» – всего лишь пять портретов выдающихся русских авиаторов: П. Н. Нестерова – за два года лётной работы сказавшего «новое слово в искусстве» полёта, Е. Н. Крутеня – не просто ученика Нестерова, но и самого лучшего продолжателя его дела, А. А. Козакова – выдающегося русского лётчика и аса, В. М. Ткачёва – одного из создателей русской истребительной авиации и, наконец, К. К. Арцеулова – покорителя «штопора».*

*«Один из 100 сталинских соколов» – это следующий портрет одного из результативных асов Второй мировой войны – Героя Советского Союза А. Ф. Ковачевича, встречи с которым дали мне весьма много.*

*К Василию Сталину я вернулся лишь потому, что в книге о нём не успел сказать всё. «Последние штрихи» и есть моя жирная точка в исследовании его биографии.*

*И последний герой этой книги, лётчик-истребитель, мало кому известен. С его жизнью мне случайно пришлось столкнуться в архивах. Она в некотором роде любопытна.*

## Великолепная пятёрка русской авиации

### Необходимое вступление

Если первый в мире полёт планера с установленным на нём лёгким бензиновым двигателем был совершён братьями Райт в декабре 1903 года, то уже в период 1907–1908 гг. благодаря усилиям русского генерала А. В. Каульбарса в России был основан первый аэроклуб, положивший начало активному освоению воздушного пространства.

В декабре 1909 г. Академия наук организовала собрание членов Совета министров Государственного совета и Государственной думы, на котором впервые на государственном уровне был поднят вопрос о дальнейшем развитии авиации в России.

Началом создания системы подготовки лётных (военных) кадров послужило открытие в 1910 г. в Гатчине при Офицерской воздухоплавательной школе Авиационного отдела по подготовке первых военлётов.

12 августа 1912 г., в соответствии с приказом № 397 по Военному ведомству России был утверждён и введён в действие штат Воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба. Этот день и следует считать датой рождения Воздушного флота России.

Что и говорить, если ещё за тридцать лет до этой великой даты, а именно 1 января 1880 года в России был основан первый специализированный журнал «Воздухоплаватель». А позднее в одном из авиационных журналов эпиграфом были приведены слова Петра Великого: «Не мы, а правнуки наши будут лететь по воздуху, ако птицы».

За этот период свою значимую лепту в будущее русской авиации внесли такие замечательные русские учёные и изобретатели, как Д. И. Менделеев, Я. Д. Захаров, А. Ф. Можайский, М. А. Рыкачёв, Н. Е. Жуковский, С. А. Чаплыгин и многие другие.

Уже в январе 1913 г. для русских лётчиков впервые были установлены возрастные цензы, а весной 1913 г. в России был принят «Общий план организации воздухоплавания и авиации в армии».

К концу 1913 г. Военное ведомство России располагало 211 военными лётчиками (36 лётчиков из нижних чинов, остальные – офицеры). В 1914 г. Россия получила ещё 97 военных лётчиков.

К началу Первой мировой войны самолётный парк России насчитывал 263 самолёта. Именно количественный рост самолётного парка создал условия для формирования авиационных подразделений.

В русской армии были сформированы 39 авиационных отрядов (штат 38 человек, 8 самолётов и 6 лётчиков).

Центральным органом управления авиацией в России стал Отдел по устройству и службе войск Главного управления Генерального штаба, а снабжение войск авиатехникой было поручено военно-инженерному управлению.

В начале сентября 1914 г. в Петрограде был сформирован первый истребительный авиационный отряд из числа лётчиков-добровольцев.

Поиск путей борьбы с воздушными разведчиками и бомбардировщиками способствовал созданию в 1915 г. самолёта-истребителя для ведения воздушного боя, который превосходил другие типы самолётов по скорости полёта, маневренности и скороподъёмности.

В ходе Первой мировой войны закономерно развивалась тактика истребительной авиации.

Начиная с 1915 г. её эволюция происходила по мере развития самолёта-истребителя и соответствующего накопления боевого опыта.

Усиление активности самолётов разведывательной авиации, а также повышение роли бомбардировщиков над полем боя привели самолёты-истребители к осуществлению их самолётного прикрытия. Тогда же определились и способы боевых действий истребителей: перехват самолётов противника из положения «дежурство на аэродроме», патрулирование или свободная охота с целью поиска и уничтожения воздушного противника, сопровождение или прикрытие в районе боевых действий при обеспечении действий разведчиков и бомбардировщиков.

Своё окончательное оформление истребительная авиация как отдельный род авиации Сухопутных войск русской армии получила с выходом приказа начальника штаба Верховного Главнокомандующего от 20 июля 1916 г. № 918.

И уже весной этого года были созданы 12 истребительных авиаотрядов (по одному на полевую армию) и истребительная авиагруппа Юго-Западного фронта. В штаты армейских и корпусных авиационных отрядов были введены по два самолёта-истребителя.

А при Русском военном министерстве было организовано управление Военного воздушного флота, на которое возлагалось руководство всей боевой авиацией.

В августе 1916 г. были сформированы специальные авиагруппы, каждая из которых состояла из нескольких авиационных отрядов.

В декабре 1916 г., с учреждением должности Полевого генерал-инспектора Военного воздушного флота, военная авиация России была признана отдельным родом Сухопутных войск русской армии.

К слову сказать, тогда же, в 1916 г., в русской авиации была принята и первая концепция. В проекте «Наставления по применению авиации в войне» говорилось: «Успех борьбы за господство в воздухе требует сосредоточения на важных участках фронта самолётов-истребителей в сильные боевые группы, способные на большое и длительное напряжение. Обеспечить господство в воздухе одновременно на всём нашем фронте невозможно, но можно достигнуть этого господства в одном пункте и под общим начальством, сосредоточив все самолёты-истребители...»

В 1917 г. истребителей в подразделениях начали сводить в пары – «боевые товарищи».

А уже к осени этого года в составе Военного воздушного флота русской армии на истребительную авиацию приходилось не менее 40 % всех самолётов. Это при том, что ещё летом 1914 года в военной авиации преобладали самолёты-разведчики.

Таким образом, с началом Первой мировой войны для авиации наступает новая эра, когда аэроплан получил самое широкое применение на театрах военных действий. Именно во время этой войны авиация добилась колоссальных успехов.

## Пётр Николаевич Нестеров

Пётр Николаевич Нестеров родился 15 (27) февраля 1887 г. в семье дворянина, штабс-капитана, офицера-воспитателя Нижегородского кадетского корпуса. После скоропостижной смерти отца мать Нестерова Маргарита Викторовна, не имея средств на оплату жилья, была вынуждена переехать вместе с четырьмя детьми во Вдовый дом.

В 10 лет Петра Нестерова приняли в Нижегородский кадетский корпус, из которого он выпустился в 1904 году по первому разряду.

«Кадет 7 класса Нестеров... обладает острым умом, любит математику, физику, черчение. Чрезвычайно настойчив в принятых решениях, проявляет динамичный характер...

Кадет Пётр Нестеров – идеальный тип будущего офицера с ярко выраженными моральными качествами и храбростью, могущего увлечь за собой своих подчинённых в бою», – говорилось в выписке из аттестационного журнала за 1903/04 г. будущего выдающегося русского лётчика. В «кадетке» у Нестерова отмечали такие качества, как смелость и отзывчивость. В нём чувствовалась тонкая лирическая душа. Он неплохо рисовал, а также пел и играл на мандолине. При этом учился кадет весьма легко.

Однажды увлечшись небом, этот, без сомнения, удивительный человек читал все новинки о воздухоплавании и о первых успехах братьев Райт. В детстве он сам мастерил и запускал воздушные змеи на крутых берегах Волги. А потом, уже в отпусках, с её склонов подолгу наблюдал за полётами птиц...

По окончании кадетского корпуса Нестерова в числе шести выпускников направляют в Михайловское артиллерийское училище. И там его продолжают интересовать достижения французских и особенно русских пилотов.

Хорошая теоретическая и практическая подготовка, полученная им в стенах этого столичного учебного заведения, в очередной раз выдвинула его в первые ряды юнкеров.

Серьёзно изучивший опыт применения артиллерии в период Русско-японской войны 1904–1905 гг. Нестеров блестяще сдал все выпускные экзамены.

И снова выпуск по первому разряду.

Однако, несмотря на возможность выбора места службы, молодой подпоручик (29 октября 1906 г.) выбирает 9-ю Восточно-Сибирскую стрелковую артиллерийскую бригаду во Владивостоке. К своим служебным обязанностям он приступил 31 декабря 1906 г.

После того, как его артиллерийский расчёт вышел в учебных стрельбах на первое место, Петра Николаевича назначают на должность делопроизводителя 2-й батареи (27.04.1907 г.).

В 1909 г. Нестерова прикомандировывают к воздухоплавательной роте. Он уже поручик, произведённый в этот чин 1 сентября.

Там, во Владивостоке, молодой офицер лично разрабатывает правила корректирования стрельбы из аэростата. Но вскоре Петра Николаевича подводит здоровье, которое никогда у него не было крепким. В связи с болезнью Нестерова переводят в Кавказскую резервную артиллерийскую бригаду «по климатическим условиям сроком на один год».

Во Владикавказе в 1910 г. он знакомится с пилотом-авиатором, построившим планер своей собственной конструкции – Артёмием Кацаном, и уже всерьёз увлекается авиацией.

В этом году Нестеров «поставил себе задачу построить такой аппарат, движения которого меньше всего зависели бы от окружающих условий и почти всецело подчинялись бы воле пилота».

«Мне казалось, – позже вспоминал Нестеров, – что только соблюдение этих условий и только такой аппарат могут дать возможность человеку свободно парить. Только тогда...

авиация из забавы и спорта превращается в прочное и полезное приобретение человечества».

В следующем году Пётр Николаевич знакомится с учеником профессора Н. Е. Жуковского – Петром Петровичем Соколовым. Все эти события происходят в период его летнего отпуска 1911 г. Тогда же он становится членом Нижегородского общества воздухоплавания.

В обыкновенном сарае Соколова, на Провиантской улице Нижнего Новгорода, новые знакомые строят планер. Причём мать Нестерова не просто поддержала новое увлечение сына, но и помогла сшить обшивку к этому планеру. А 3 августа 1911 г. «Нижегородский листок» отметил запуск планера с помощью лошади как первую пробу, оказавшуюся весьма удачной.

Выглядело это так. Сидящий в телеге Соколов держал в руках верёвку, привязанную к планеру. Когда лошадь разбежалась, то летательный аппарат с сидящим в нём испытателем набирая скорость, поднялся в воздух до 3-х метров.

«Очень приятно вспоминать мои опыты с планером и вообще начало моей авиационной практики в Н[ижнегородском] О[бществе] воздухоплавания», – писал П. Н. Нестеров.

В октябре 1911 г. его командируют в Офицерский класс Воздухоплавательной школы в Петербурге, а после её успешного окончания направляют в Гатчинский авиационный отдел.

Первый самостоятельный полёт Пётр Николаевич совершил в сентябре 1912 г., а 28 сентября сдаёт экзамены на звание пилота-авиатора.

Уже тогда командиры и товарищи обращают внимание на смелость и незаурядные способности Нестерова в технике пилотирования.

Итак, он в небе! Счастье первых полётов поистине безмерно. Вот внизу игрушечный аэродром, деревянные и тоже игрушечные коробочки ангаров. Всё плавно плывёт...

Учлёт делает первый разворот, как и положено по инструкции «блинчиком».

Тогда при выполнении разворотов строго запрещали накренять самолёт. Кренов заставляли бояться. В общем, только «блинчики» и «тарелочки». Очень ровно, чтобы «не скользнуть на крыло».

Именно так первых лётчиков принуждали бояться смелых эволюций, без крена, с помощью одного руля поворотов.

Но неустойчивость, медлительность и большой радиус стали тяготить Петра Николаевича.

Очень скоро он начал без всяких стеснений возмущаться и протестовать.

– Посмотрите на птиц, разве они так летают? – доказывал он своим товарищам необходимость разворота с креном. – Делая поворот, птица непременно накреняется, повернётся боком к земле: одно крыло – вверх, другое – вниз.

Но над ним подшучивали, считая поручика отменным фантазёром.

А он всё равно продолжал убеждать:

– Как они не понимают? Ведь если правильно управлять машиной, воздух будет удерживать её в любом положении.

«Я много спорил об этом с опытными лётчиками, но все мои доказательства оставались без внимания. А порой приходилось выслушивать даже насмешки», – вспоминал Нестеров.

После долгих размышлений он запишет: «Воздух есть среда вполне однородная во всех направлениях. Он будет удерживать в любом положении самолёт при правильном управлении им».

Однажды в цирке Нестеров увидел поразивший его номер. Назывался он «мёртвая петля».

«Артист стремительно съезжал на велосипеде по наклонной дорожке. Затем она круто шла вверх, сворачивалась в огромную спираль. Артист мчался по спирали. В какой-то

момент он оказывался вниз головой, но не падал. При быстром движении возникла сила, которая удерживала его от падения».

Приходят и новые убеждения, что военный лётчик должен владеть самолётом так, как гимнаст владеет своим телом. Неудовлетворённый современными методами пилотирования Пётр Николаевич теоретически обосновывает идею поворота аэроплана с креном и «мёртвую петлю». Но в условиях Авиационного отдела осуществление её, как и всякое иное новаторство, было невозможным. И пока всё это называли не иначе как сумасбродством, Нестеров терпеливо ждёт своего часа для критического воплощения этих идей. При этом всего за 11 месяцев обучения он достигает больших результатов.

«Пётр Нестеров: лётчик выдающийся. Технически подготовлен отлично. Энергичный и дисциплинированный. Нравственные качества очень хорошие...» – указывалось в его характеристике за январь 1913 г.

В мае 1913 г. Нестеров завершает курс обучения в Авиационном отделе Воздухоплавательной школы и удостоивается звания военного лётчика. 31 мая Пётр Николаевич получает назначение в Киев. Сначала его прикомандировывают к 7-й воздухоплавательной роте, а затем к 2-му авиационному отряду (с 23 июня 1913 г. – 11-й авиационный отряд, с 08.08.1913 г. – 11-й корпусной авиационный отряд). С 29 июня 1913 г. по 20 ноября 1913 г. он исполняет должность начальника отряда.

31 августа 1913 г. Нестерова производят в чин штабс-капитана, а 21 февраля 1914 г. назначают начальником 11-го корпусного авиационного отряда.

«Вначале он ничем не отличался от других гатчинцев, – напишет десятилетия спустя Виктор Георгиевич Соколов, сослуживец и друг Нестерова, – усердно собиравших свои “Ньюпоры-IV”, тогда как мы, севастопольцы, были уже в воздухе, но первый же его взлёт привлек наше внимание и вызвал оживлённые споры. В то время как мы согласно указаниям наших школьных инструкторов делали повороты, как мы говорили, блинчиком, то есть с большим радиусом и не давая крена, Нестеров, взлетев, смело загнул большой вираж, сильно нас испугавший. А затем его крены в последующих полётах уже вызывали всеобщий восторг.

Вскоре в нашем офицерском собрании на Печёрске (рядом с Киево-Печёрской лаврой, где стояла 3-я авиарота) и в комнате дежурного офицера на Святошинском аэродроме начались нескончаемые горячие споры, в которых затрагивались вопросы теории и практики полёта.

Нестеров, сделав из бумаги модель самолёта, доказывал нам, что в авиашколах нас обучали неправильно и что для резкого, крутого поворота надо делать большой крен. Если же крен перейдёт 45 градусов, то рули поворота и высоты меняют своё назначение. Многим из нас эти высказывания первое время казались непозволительной ересью.

– Военный лётчик должен владеть своим аэропланом в совершенстве, – горячо говорил Пётр Николаевич. – Ему во время войны, может быть, придётся вести воздушный бой, а для этого он должен уметь выходить из любого положения.

В воздухе везде опора!

Вскоре мы узнали от гатчинцев, что ещё в авиашколе Нестеров говорил об этом и даже утверждал, что на аэроплане можно сделать “мёртвую петлю”. В школе его подняли на смех. Нужно сказать, что первое время мы также не верили тому, что говорил Нестеров о “мёртвой петле”, и многие открыто насмехались над ним. Но когда нам стало известно, что профессор Николай Егорович Жуковский, учёный с мировым именем, “отец русской авиации”, как впоследствии назвал его Ленин, также считает выполнение “мёртвой петли” вполне возможным делом, голоса оппонентов Нестерова смолкли».

Сознательно нарушая каноны пилотирования, Нестеров постоянно экспериментировал. Очень скоро его самолёт узнавали в воздухе «по почерку».

Когда его направили в Варшаву для обучения на самолёте «ньюпор», который тогда был принят на вооружение русской армии, то во время одного из полётов он набрал высоту 1600 метров и, выключив мотор, кругами, восьмёрками спланировал над городом. Гораздо позже подобные тренировки спасли ему жизнь.

Во время очередного полёта в карбюраторе загорелся бензин и мотор остановился. Нестерову удалось спланировать с выключенным мотором...

Из биографии:

«В 1913 году Пётр Нестеров разработал исследовательскую конструкцию семицилиндрового двигателя мощностью 120 л. с. с воздушным охлаждением. Позже авиатор занимался строительством одноместного скоростного самолёта, закончить который помешала война.

Владея глубокими знаниями в области математики и механики, имея достаточный пилотажный опыт, П. М. Нестеров теоретически обосновал возможность выполнения глубоких виражей и осуществил их на практике. В своей работе о «взаимодействии руля глубины и направления при значительных углах крена» он впервые доказал, что во время выполнения виражей с креном больше 45 градусов происходит изменение в работе руля: руль высоты выполняет функции руля направления, а руль направления – руля высоты. После назначения командиром отряда Нестеров ввёл в обучение полёты с глубокими виражами и посадку с отключённым двигателем на заранее намеченную площадку.

Он также разрабатывал вопросы взаимодействия авиации с наземными войсками и ведения воздушного боя, освоил ночные полёты».

День 27 августа (9 сентября) 1913 г. выдался тёплым. Как обычно к особняку на Московской улице подъехал открытый автомобиль чёрного цвета. Временно исполняющий должность начальника отряда спешно выходил из подъезда дома и решительно сел на кожаное сиденье авто. И автомобиль мчался на другой конец Киева, где располагался Святошинский аэродром.

Ближе к вечеру, никого не предупредив о своём опыте, Нестеров сел в свой «ньюпор» и, опробовав мотор, пошёл на взлёт. Аэроплан взмыл в небо. А дальше начинается осуществление детально разработанного плана: набор расчётной высоты 800–1000 метров, выключение мотора, планирование до высоты 600 метров. Затем мотор включён, и «ньюпор» устремляется вертикально вверх. Потом на спину. И описав петлю, уходит в пике. Мотор снова выключен. Аэроплан выпрямляется и плавной, красивой спиралью благополучно касается земли...

Сам Пётр Николаевич вспоминал об этом так: «Получив недавно аппарат “ньюпор”, сборки завода “Дукс”, и сделав на нём не более 10 часов, я решил наконец выполнить свою мечту.

О своём опыте я никого не предупредил, хотя все знали, что я вообще собираюсь его сделать.

27 августа вечером, привязавшись предварительно ремнём (тропом) к сиденью, я поднялся на высоту 1000 метров, с которой решил планировать. Когда я последний раз посмотрел на анероид (прибор для определения высоты, в виде часов), мне пришло в голову, что в случае неправильного поворота этот приборчик должен будет выпасть из кармана куртки, когда я буду летать вверх ногами. Но... я решил рискнуть им для большей убедительности.

Вот, собственно говоря, всё, чем я рисковал, то есть на 13 рублей 50 копеек казённым имуществом. Было жутко только решиться, а как только я закрыл бензин, чтобы перейти на планирование, мне сразу стало легко, и я занялся своей работой.

Наклонив «ньюпор» почти вертикально, я начал планировать, следя за высотой, чтобы иметь запас высоты на случай неудачи.

Примерно на 600 метрах я начал выравнивать аппарат и, когда он начал переходить горизонт, открыл бензин.

Мотор очень хорошо заработал, аппарат полез в небо и начал ложиться на спину. Моя левая рука находилась всё время на бензиновом кране, чтобы точнее регулировать работу мотора, хотя мне очень хотелось рукой опереться, как при спуске, о кожух. Одно мгновение мне показалось было, что я слишком долго не вижу земли, но... чуть больше потянул за ручку и увидел землю. Закрыл бензин опять и, выровняв аппарат, начал планировать к ангарам. За всё время этого... полёта я чувствовал себя так же, как и при горизонтальном повороте с креном градусов 70–80, то есть ощущаешь телом поворот аэроплана, как, например, лёжа в поезде, чувствуешь телом поворот вагона.

Я очень малокровный: стоит мне немного поработать согнувшись в кабинке “нюпор”, и в результате от прилива крови сильное головокружение. Здесь же я сидел несколько мгновений вниз головой и прилива крови в голове не чувствовал, стремления отделиться от сиденья тоже не было, и ноги давили на педали. Мой анероид не выпал из кармана куртки, и инструменты в открытых ящиках остались на своих местах. Бензин и масло также удерживались центробежной силой на дне бака, то есть вверху, и нормально подавались в мотор, который великолепно работал всю верхнюю половину петли.

В общем, всё это доказывает, что аэроплан сделал обыкновенный поворот, только в вертикальной плоскости, так как всё время существовало динамическое равновесие.

С этим только поворотом воздух является побеждённым человеком. По какой-то ошибке человек позабыл, что в воздухе везде опора, и давно ему пора отделаться определять направления по отношению к земле...»

Таким образом, Нестеров, впервые в мире выполнив на самолёте «Нюпор-4» с двигателем «Гном» в 70 л. с. замкнутую петлю в вертикальной плоскости, положил начало высшему пилотажу.

«Сегодня в 6 часов вечера военный лётчик 3-й авиационной роты Нестеров в присутствии других лётчиков, врача и посторонней публики сделал на “нюпоре” на высоте 600 м “мёртвую петлю”, т. е. описал полный круг в вертикальной плоскости, после чего спланировал к ангарам», – говорилось в официальной телеграмме в газету «Вечернее время» 27 августа 1913 г.

А через два дня газета «Киевлянин» писала: «27 августа на Сырецком аэродроме в Киеве совершился знаменательный факт в области авиации: военный лётчик поручик Нестеров на “нюпоре”, постройки русского з-да “Дукс”, сделал “мёртвую петлю”».

Как же отнеслись к поступку Петра Николаевича в России и за рубежом?

Один генерал назвал его чистым акробатизмом. «Мне лично кажется справедливым, если Нестерова, поблагодарив за смелость, посадят на 30 суток ареста», – уточнил он.

Не потому ли «авиационное командование русской армии и на этот раз проявило косность, не разрешив применять тактическую новинку ни в учебном процессе, ни на показательных выступлениях авиаторов. Даже в поздравительной телеграмме руководства Гатчинского Авиационного отдела отважному лётчику не рекомендовалось повторять “мёртвую петлю”».

Зато на западе «мёртвая петля» Нестерова была не просто подхвачена без всяких рекомендаций, но и стала приносить доход.

«4 сентября 1913 года Нестеров сделал описание полёта с выполнением “мёртвой петли” в парижской газете “Manit”, а 8 сентября пилот-испытатель фирмы “Блерио” Адольф Пегу повторил выдающееся достижение русского авиатора, – пишет В. П. Захаров. – На Западе и даже в России француза Пегу некоторые называли отцом “мёртвой петли”. Но сам Пегу не поддержал поклонников “его приоритета”, уточнив, что в действительности он

«вычертил» в воздухе в вертикальной плоскости растянутую букву S, что это ещё не было петлёй.

Однако предприимчивый шеф Адольфа Пегу авиаконструктор Луи Блерио незамедлительно открыл в своих авиашколах курс обучения “мёртвой петле” и даже предложил Всероссийскому аэроклубу бесплатно обучить новой фигуре высшего пилотажа нескольких русских лётчиков.

Ирония судьбы... но в марте 1914 года два инструктора аэроклубных школ были направлены во Францию: от Петербургской – А. Раевский, от Московской – А. Габер-Влынский. Сам же Пегу был приглашён в Петербург на показательные выступления. Однако он заломил такую сумму, что организаторы авиационной недели вынуждены были отказаться от услуг иностранца».

Всё же Пегу приехал на «гастроли» в Москву в мае 1914 г.

«На Ходынском аэродроме он демонстрировал полёты и одну за другой выполнял петли, – рассказывает В. Гончаренко в статье “Как люди научились летать”. – Каждый раз, когда его аэроплан оказывался вверх колёсами, зрители хором читали написанное на верхних крыльях имя пилота. Аэродром как бы захлёбывался от восторга: “Пегу!.. Пегу!.. Пегу!..”

В этот день Нестеров проездом из Петербурга тоже оказался в Москве. В Петербурге он хлопотал о средствах для постройки самолёта собственной конструкции с изменяемым углом атаки крыльев, который должен был быть более маневренным, чем французские машины.

Увы, денег ему не дали. Расстроенный лётчик вечером сидел в переполненном зале Политехнического музея, где Московское общество воздухоплавания чествовало французского гостя. Председательствовал на вечере профессор Жуковский. Пегу, рассказывая о своих полётах, честно признался, что на петлю он решился, только прочитав телеграмму из России о подвиге Нестерова.

Жуковскому сказали, что Нестеров тут, присутствует в зале.

Николай Егорович, волнуясь, поднялся из-за стола:

– Господа! Пётр Николаевич Нестеров, о котором говорил сейчас наш гость, здесь...

Зал загудел, раздались аплодисменты. Нестеров смущённо поднялся. И тут Пегу спрыгнул с подмостков, подбежал к Нестерову, взял его за руку и потащил на сцену.

Зал устроил Нестерову бурную овацию. Когда, наконец, стало немного тише, Пегу объявил всему залу через переводчика: “Я признаю первенство русского лётчика”».

А до приезда в Москву Пегу посетил Петербург тоже для демонстрации «мёртвой петли». И тогда П. Н. Нестеров разослал телеграммы в редакции российских газет следующего содержания: «Императорскому аэроклубу уже давно необходимо подтвердить, что первую “мёртвую петлю” совершил русский лётчик...»

И это при том, что в феврале 1914 г. Киевское Общество воздухоплавания отметило Нестерова за научную разработку вопроса о глубоких кренах и за осуществлённую им «мёртвую петлю», присудив ему золотую медаль Общества.

Спустя некоторое время Киевское городское руководство от лица города вручило отважному пилоту-новатору памятный золотой жетон, с которым Нестеров уже никогда не расставался.

Были у Нестерова и другие рекорды. В августе 1913 г. он возглавил групповой перелёт (в составе трёх машин) по маршруту Киев – Остёр – Козелец – Нежин – Киев с посадками на полевых аэродромах. Во время перелёта впервые в истории авиации проводилась маршрутная киносъёмка. А в 1914-м он осуществил ещё два перелёта: Киев – Одесса за 3 часа 10 минут и Киев – Гатчина протяжённостью в 1150 км. В этих перелётах, пользуясь сильным попутным ветром, а иногда и штормом, Нестеров увеличивал в полтора раза скорость своего

аппарата. То есть его «Ньюпор-IV» вместо нормальной скорости 100 километров в час давал 150 км в час. Так летал только он.

«Поднявшись на моноплане “ньюпор” с Сырецкого аэродрома, восточнее Святошина, они совершили три промежуточные посадки, находились в пути 18 часов, а в полёте 7 часов 45 минут, развив среднюю скорость около 150 км/ч. Это были хорошие показатели не только для русской авиации, но и для зарубежной. Даже бывалые авиаторы удивлялись тогда: “За один день из Киева! Нет, это невероятно!”»

Штаб Киевского военного округа объявил благодарность штабс-капитану П. Н. Нестерову. В приказе говорилось: «Утром сего мая начальник 11-го корпусного авиационного отряда шт. – капитан Нестеров вылетел с аэродрома по направлению на Петербург и к вечеру того же дня достиг г. Гатчина. За лихой и умелый перелёт благодарю от лица службы шт. – капитана Нестерова. Надеюсь, пример такого перелёта возбудит соревнование среди других офицеров 3-й авиационной роты и привьёт им сознание, что для успеха дела нужна не только смелость, а также и глубокое понимание, и тонкое знание свойств аэроплана и мотора. Этим и силён шт. – капитан Нестеров...

Начальник штаба генерал-лейтенант Драгомиров».

Следует отметить, что ещё в сентябре 1913 г. на военных маневрах Киевского округа Нестеров осуществил первую в мире атаку самолёта противника.

Обучаясь ещё в Гатчине и в Варшаве, он весьма внимательно следил за действиями авиации в первой Балканской войне 1912–1913 гг. и вносил в учебные полёты элементы воздушного боя. Он считал, что основным средством борьбы с самолётами противника должен быть самолёт-истребитель, хотя и не отрицал роли зенитной артиллерии.

При этом Пётр Николаевич мечтал выйти в отставку, чтобы целиком посвятить себя любимому делу – конструированию самолётов. Но началась Первая мировая война.

Авиаотряд Нестерова принимает участие в боевых действиях в составе 3-й армии Юго-Западного фронта. Участвует в освобождении Львова.

Молодой штабс-капитан совершает вылеты на воздушную разведку. При этом по-прежнему экспериментирует. В частности, он разрабатывает тактику и изготавливает ряд приспособлений для воздушного боя. В реальных боевых условиях он проверяет все свои теоретические и практические наработки в области пилотирования летательных аппаратов. Однажды он выполняет одну из первых в России бомбардировок приспособленными для этого артиллерийскими снарядами. Её эффективность оказалась такой, что австрийское командование пообещало крупную денежную награду тому, кто собьёт аэроплан Нестерова.

Осознавая необходимость вооружения самолёта, Пётр Николаевич неоднократно обращается к своим начальникам с просьбой о разрешении ему установить пулемёт на своём аэроплане. Однако и прямые, и непосредственные начальники всё время ставили на его рапорте одну и ту же резолюцию: «По штату авиационным отрядам пулемётов не положено». Но надо было знать Нестерова, которого подобные ответы удовлетворить не могли. Не получив пулемёта, он самостоятельно вооружил свой аэроплан. Сзади фюзеляжа установил длинный острый нож, чтобы при его помощи разрезать в воздухе крылья противника. Кроме того, русский лётчик привязал к своему аэроплану на длинном стальном тросике груз. При помощи его он готовился выводить из строя винт самолёта неприятеля и заставлять последнего приземляться на нашей территории. К тому же Нестеров высказал мысль, что можно принудить противника к посадке различными эволюциями в воздухе и угрозой сбить его живой массой своего самолёта.

Считая возможным применение тарана в воздушном бою, П. Н. Нестеров утверждал: «Такой маневр не будет более опасным, чем, например, столкновение конника с конником на земле. Если же при ударе о самолёт противника аппарат и сломается, то это ещё ничего не значит, а жертвенность собой есть долг каждого воина».

Вспоминает В. Г. Соколов:

«Мысль о таране возникла у Нестерова задолго до войны: во время осенних маневров в 1913 году. Когда в районе города Гадяча, где стоял 11-й авиационный отряд, появился “неприятельский” самолёт (“Фарман-VII”, на котором летел поручик Гартман), Пётр Николаевич поднявшись в воздух, “атаковал” его. Пользуясь преимуществом в скорости (“Ньюпор-IV” давал 100 километров в час, а “семёрка” – 80), Нестеров начал раз за разом перерезать путь “противнику”, заставляя его сворачивать с дороги. После четвёртой атаки Гартман погрозил кулаком Нестерову и полетел обратно, не выполнив разведку.

Когда Пётр Николаевич приземлился, ему кто-то сказал, что его атака была возможна только в условиях мирного времени, а на войне такие маневры вряд ли подействуют на противника. Нестеров задумался и потом убеждённо ответил:

– Его можно будет ударить сверху колёсами.

Впоследствии Пётр Николаевич неоднократно возвращался во время наших бесед к вопросу о таране. Он доказывал его возможность и допускал два варианта. Первый – надо подняться выше вражеского аэроплана, а потом, круто пикируя, ударить колёсами по концу крыла противника: вражеский аэроплан будет сбит, а самому можно будет благополучно спланировать.

Второй – врезаться винтом в хвост противника и раздолбить ему рули. Винт, конечно, разлетится вдребезги, но благополучное планирование не исключено. Следует не забывать, что в то время парашютов у нас не было».

За месяц с небольшим Нестеров совершил более двадцати вылетов. Лётчиков не хватало. Вместо десяти, в 11-м корпусном авиаотряде их насчитывалось всего восемь. А так как у Петра Николаевича был ещё и запасной самолёт («моран» давал скорость на 35 километров больше, чем «ньюпор», то есть 135 км/ч. Получен Нестеровым в награду за «мёртвую петлю» и ряд блестящих перелётов), то летал он за двух лётчиков сразу: и утром и вечером. Не отличавшийся крепким здоровьем, однажды, возвратившись с разведки, он упал в обморок. В этот день Нестеров выполнил три вылета. Тем не менее, несмотря на требование врача прекратить полёты на месяц, Нестеров уже после двух дней отдыха снова поднялся в воздух.

«В Жолкев, куда перешёл после взятия Львова штаб 3-й армии, наши отряды перелетели 21 августа, – продолжает свой рассказ В. Г. Соколов. – И вот каждый день утром над Жолкиевом стал появляться австрийский биплан. Он делал над городом круги и уходил обратно. В штабе нервничали, мы, лётчики, тоже. Но чем же можно было остановить эти регулярные полёты австрийца? Оружия ведь у нас никакого не было. Но тем не менее некоторые офицеры Генерального штаба, служившие в штабе 3-й армии, считали, что мы должны сделать невозможное: прекратить полёты австрийского лётчика. Особенно настаивал на этом генерал-квартирмейстер армии генерал-майор Бонч-Бруевич, ведавший разведкой и контрразведкой и по роду службы стоявший близко к лётчикам. <...>

Я особенно чётко запомнил разговор Бонч-Бруевича с группой лётчиков вечером 25 августа 1914 года в вестибюле Жолкиевского замка, где помещался в то время штаб 3-й армии. Из лётчиков присутствовали: 11-го отряда – Нестеров, Передков и Кованько, накануне прибывший в отряд; 9-го отряда – Войткевич и я.

Мы выходили из отдела разведки и в вестибюле встретили Бонч-Бруевича, остановившего нас. Начавшийся разговор быстро принял обычное направление: Бонч-Бруевич стал нас упрекать в недобросовестном отношении к нашей работе, в том, что мы выдумываем всевозможные предлоги, чтобы не летать, в то время как австрийцы летают ежедневно. Мы, зная, что командующий армией генерал Рузский нашей работой доволен, – о чём он неоднократно говорил, – отмалчивались, но Пётр Николаевич не выдержал и стал возражать. Во время спора генерал Бонч-Бруевич, указывая на регулярные полёты австрийца – это был Розенталь, – сказал:

– Вот летает, а вы только ушами хлопаete и на него смотрите.

– А что же мы можем сделать?

– Напасть на него!.. Дать бой!.. Мы на войне, не на маневрах!

– Но у нас нет оружия, что сделаешь с одними пистолетами Маузера?

– Это всё отговорки!.. Надо придумать способ атаки. А вы просто боитесь! Не хотите рискнуть!

Нестеров вспыхнул:

– Хорошо! Мы примем меры и остановим полёты австрийца.

– Какие же это вы меры примете? – насмешливо спросил Бонч-Бруевич. – Ведь это одни слова и втирание очков. Так я вам и поверил!

– Я даю вам честное слово русского офицера, ваше превосходительство, что этот австриец перестанет летать! – воскликнул глубоко оскорблённый Нестеров.

– Это как же? Что же вы думаете предпринять?.. Помните, капитан, честным словом русского офицера нельзя бросаться легкомысленно!

– Я, ваше превосходительство, никогда не давал повода обвинять меня в легкомыслии. Разрешите идти?

– Ну-ну, посмотрим... Хорошо. Можете идти!

Боевые товарищи поняли всё буквально. Нестеров собирался таранить неприятельский самолёт.

– Погибнешь! – говорил ему Кованько и предлагал атаковать австрийца вдвоём. Все поддержали эту идею. И вроде бы Нестеров согласился.

А буквально на следующий день австрийский аэроплан появился над Жолкевом рано утром.

«Нестеров и Кованько поднялись за ним в погоню, но у Нестерова при подъёме оборвался трос с грузом, которым он хотел попытаться разбить винт у австрийца, а затем в воздухе мотор стал давать перебои, и Пётр Николаевич сел. Вслед за ним опустился и Кованько.

Нестеров приказал спешно отремонтировать мотор, а сам сел в автомобиль и поехал в казначейство армии, где он получил деньги для нужд 11-го отряда.

Когда он возвратился в канцелярию отряда, расположенного рядом с аэродромом, в воздухе показался австрийский самолёт, производивший вторичную разведку. Нестеров подъехал на автомобиле прямо к “морану”, около которого уже стоял Кованько, и спешно сел в самолёт. Кованько хотел занять место наблюдателя, но Пётр Николаевич сказал ему:

– Не надо, Саша, я полечу один.

– Но что же ты будешь делать? Возьми, по крайней мере, хоть браунинг, – сказал Кованько.

– Ничего, я как-нибудь обойдусь, – ответил Нестеров и поднялся в воздух».

Из акта расследования по обстоятельствам геройской кончины начальника 11-го корпусного авиационного отряда штабс-капитана Нестерова:

«Осмотром разбитых аппаратов и опросом свидетелей воздушной борьбы штабс-капитана Нестерова с австрийским бимонопланом системы “альбатрос” выяснилось:

1. Штабс-капитан Нестеров уже давно выражал мнение, что является возможным сбить неприятельский воздушный аппарат ударом сверху колёсами собственной машины по поддерживающим поверхностям неприятельского аппарата, причём допускал возможность благополучного исхода для таранящего лётчика.

2. Штабс-капитан Нестеров неоднократно выражал мысль, что неприятельская воздушная машина летать над 11-м авиационным отрядом беспрепятственно не будет.

3. Решение таранить и сбивать неприятельские воздушные машины у штабс-капитана Нестерова зародилось уже давно. Так, в г. Дубно, числа 5–6 сего августа им был приспособлен нож к задней конечности фюзеляжа, которым он предполагал разрезать оболочку

неприятельского дирижабля. Во время пребывания в Злочеве он решил приспособить к хвосту аппарата длинный трос с грузом, которым надеялся спутать винт неприятельского аэроплана, пролетая перед носом такового.

4. Об опасности такого рода действий товарищи покойного ему неоднократно указывали, настаивая на том, что при ударе в воздухе таранящий аппарат должен обязательно поломаться, на что штабс-капитан Нестеров отвечал, что это ещё не доказано, а, наконец, если аппарат и сломается, то это ещё ничего не значит, так как всё равно когда-нибудь разбиваться придётся, а жертвовать собой есть долг каждого воина.

5. 26 августа штабс-капитан Нестеров для преследования неприятельского аппарата подымался два раза: при первом подъёме догнать неприятельский аппарат не удалось, кроме того, при подъёме, ещё на земле, оборвался трос с грузом, после чего штабс-капитан Нестеров опустился и послал в канцелярию, велел предупредить себя, если появится неприятельский аппарат.

Вскоре вновь появился тот же аппарат; штабс-капитан Нестеров поехал на аэродром на автомобиле, спешно сел на свой двухместный аппарат системы “Моран-Сольнье”, так как одноместный разбился; садясь в аппарат, он настолько спешил, что даже к нему не привязался.

На слова поручика Кованько: “Что же ты будешь делать, возьми хоть браунинг”, штабс-капитан Нестеров ответил: “Ничего, я как-нибудь обойдусь”.

6. Штабс-капитан Нестеров быстро выиграл высоту и нагнал неприятельский аппарат в 3 ½ верстах (северо-западнее деревни Липина) в 12 час. 5 мин. дня.

Здесь, будучи значительно выше неприятельской машины, он спланировал на неё, очевидно с целью сбить её колёсами.

7. Вследствие трудности учесть поступательную скорость обеих машин аппарат штабс-капитана Нестерова не ударил австрийский аэроплан колёсами, а врезался мотором между двумя несущими поверхностями бимоноплана. Доказательством сего служит: а) совершенно изломанный винт “морана”, б) обмотавшаяся вокруг обломка того же винта наружная крышка Бауденовского гибкого вала от счётчика оборотов, в) поломка вала, отделение мотора от аппарата и отдельное его падение на землю метрах в 130 от первого.

8. По характеру падения “морана” штабс-капитана Нестерова спиралью можно заключить, что крылья такового в первый, последовавший после столкновения момент, остались целы, а если прогнулись, то незначительно.

9. Штабс-капитан Нестеров вылетел из аппарата и упал на землю отдельно от машины метрах в 25 от неё; момент отделения его от аппарата установить не удалось: имеются показания, что он вылетел в самый момент столкновения аппаратов, но некоторые показывают, что это случилось значительно позже указанной точки.

10. Осмотр обломков “морана” указывает на то, что шасси прогнулось или подломилось уже в воздухе, нижние тросы ослабели, и в момент касания земли аппарат сложился так, что концы крыльев смотрели в одну сторону.

Из всего вышеизложенного надлежит вывести заключение, что штабс-капитан Нестеров сознательно, презрев личную опасность, преднамеренно поднялся, настиг и ударил неприятельский аппарат собственной машиной, что от силы столкновения собственный аппарат штабс-капитана Нестерова настолько пострадал, что штабс-капитан Нестеров спуститься на нём не мог, был выброшен из аппарата при одном из резких движений последнего и погиб, разбившись о землю.

Подписали:

Председатель комиссии генерального штаба капитан Лазарев  
члены: военный лётчик поручик Передков  
военный лётчик поручик Кованько».

По мнению Соколова, несмотря на достоверность этого документа, да и других свидетельств, всё же многие детали гибели Нестерова остались неизвестными.

«Как же Нестеров таранил австрийский самолёт? – размышляет В. Г. Соколов. – Он промахнулся и не ударил по краю несущей плоскости, как он собирался это сделать. Удар пришёлся в середину “альбатроса”, причём колёса попали под верхнюю плоскость, а винт и мотор ударили её сверху. Удар был настолько сильным, что тонкостенный вал, на котором держался ротативный мотор “Гном”, переломался. Мотор оторвался и упал отдельно.

Удар же шасси был сравнительно слабым, так как разница в скоростях самолётов была небольшая и “моран” ударил “альбатроса” в направлении движения. Он толкнул биплан австрийца, остановился и начал падать, а “альбатрос” некоторое время продолжал лететь прямо. “Моран” без мотора стал лёгким, как планер, и поэтому падал очень медленно.

Невольно возникает вопрос: почему же Нестеров, непревзойдённый мастер полёта, в этом бою нанёс неверный удар?

На этот вопрос трудно ответить, он до сих пор не решён. Я думаю, что здесь сыграло роль крайнее переутомление».

В акте не говорится и об ограблении Нестерова, так как начальник разведывательного отделения армии полковник Духонин приказал всем молчать об этом, потому что считал, что это происшествие «позорит русскую армию». Петра Николаевича нашли без ботинок, без шлема. Из кармана куртки пропал бумажник с деньгами для отряда. Так поработали два мародёра, успевшие скрыться. Правда, шлем на обезьяньем меху позже нашли в километре от «морана». Мародёры, сообразив, что такая редкая вещь может стать вещественным доказательством их преступления, выбросили его.

Как выяснилось позже, никто не видел, что Нестеров вылетел из аппарата и упал на землю отдельно от машины, метрах в 25 от неё. Во-первых, он не только не разбился, но даже одежда на нём была целая и нигде не была порвана. Во-вторых, лицо и руки его были совершенно чистыми. Крови на нём не было. Следовательно, тело лётчика могли вытащить те же самые мародёры.

Вот одна из версий: «Лётчик без памяти, он ещё тёплый. Умер лётчик или живой, мародёры не знают. Они моментально вытаскивают лётчика из аппарата и несут к дороге, чтобы остановить какую-нибудь повозку и отправить его в госпиталь. Но они видят, что лётчик мёртв. Тогда они кладут его на землю и складывают руки на груди.

Один из мародёров запускает руку во внутренний карман кожаной куртки и вытаскивает бумажник, набитый деньгами. Затем они моментально снимают с ног ботинки, с головы шлем и спешно драпают, так как люди, бегущие к упавшим аэропланам, уже недалеко».

К слову, смертельный удар Нестеров получил виском, ударившись о стеклянный козырёк «морана», защищавший лётчика от ветра. Его нашли отдельно от обломков аэроплана. Именно на правом виске виднелась вмятина с капелькой крови. После удара «моран» Нестерова на доли секунды как бы остановился в воздухе, и только потом начал падать носом вниз, медленно кружась вокруг продольной оси. Было ясно, что аэроплан уже не управлялся, а падение было смертельным.

Впоследствии оказалось, что тараном Нестеров уничтожил австрийский экипаж в составе унтер-офицера Франца Малина и лейтенанта барона Розенталя. К слову, 11-й авиаотряд стоял в имении этого (помещика) лётчика, а сам Нестеров жил в его доме и спал на его кровати. Вот такие бывают совпадения.

Предчувствовал ли свою гибель П. Н. Нестеров, неизвестно. Но ясно одно: к смерти в бою он был готов, потому что допускал её.

В своём последнем письме жене 24 августа 1914 г. русский лётчик писал: «...Теперь будет скучновато, так как в отряде очень мало работников. Передков и я. Последнее время очень плохая погода и летать нельзя или очень тяжело. Вчера был во Львове, хороший город,

всё спокойно, ходят трамваи, только запружено нашими обозами. По дорогам, когда едешь на автомобиле по 50–100–150 вёрст, встречаются картины страшного разрушения, и приходят вместе определённые мысли о зверстве и бессмысленности войны.

Масса пленных австрийцев и раненых производит сильное впечатление. Сдаются целыми полками. Настроение у меня пока хорошее, только несколько дней был не в порядке желудок. Как живёшь?»

За свой подвиг П. Н. Нестеров был посмертно удостоен ордена Святого Георгия 4-й степени от 23 апреля 1915 г.: «за то, что в бою 26-го августа 1914 г., заметив в воздухе над г. Жолкевом неприятельский аэроплан, производивший разведку, по личной инициативе, поднявшись на аппарате, протаранил неприятельский аэроплан, упавший с двумя лётчиками около д. Вола-Высоцка, при этом сам почил славной смертью героя».

Этот орден стал четвёртым и последним орденом (Св. Станислава 3-й степени от 25.12.1912 г., Св. Анны 3-й степени от 07.03.1913 г., Св. Владимира 4-й степени от 09.08.1914 г.) П. Н. Нестерова – выдающегося русского лётчика, сумевшего всего за два года лётной работы неоднократно сказать «новое слово в искусстве полёта». А честное слово русского офицера оказалось для него выше собственной жизни...

Таким он и останется в русской истории на века!

## Евграф Николаевич Крутень

Евграф Николаевич Крутень родился 17 (29) декабря 1890 г. в семье потомственного дворянина, полковника русской армии в Киеве. Поэтому вопрос о выборе будущей профессии для него никогда не стоял. Продолжая семейные традиции, в 1901 г. Евграфа определили в Киевский кадетский корпус.

С 1908 по 1911 г. он обучается в Константиновском артиллерийском училище. 6 августа молоденький подпоручик выпускается в 4-ю конно-артиллерийскую бригаду, а уже 5 апреля 1912 г. его переводят во 2-й конно-горный артиллерийский дивизион, дислоцирующийся в Киеве.

В августе 1913 г. Евграфа Николаевича командируют в 3-ю авиационную роту для подготовки в качестве лётчика-наблюдателя (корректировщика). Уже на второй день своего пребывания на Святошинском (Сырцеком) аэродроме ему довелось стать свидетелем, как его будущий «крёстный отец» Нестеров выполнил первую в мире «мёртвую петлю». Именно это событие произвело на подпоручика самое что ни на есть неизгладимое впечатление. С этого момента артиллерия не просто значительно уступает новому серьёзному увлечению авиацией будущего выдающегося лётчика, но, в сущности, перестаёт его интересовать вообще.

Вскоре Крутень впервые поднялся в небо в ходе войсковых маневров под Киевом, на аэроплане, который пилотировал сам Нестеров. И выбор был сделан окончательно.

Засыпав командование рапортами, поручик (с 31 августа 1913 г.) Крутень по протекции самого Нестерова 19 января 1914 г. зачисляется в Авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы.

Свои первые самостоятельные полёты Евграф Николаевич совершил на учебном «Фармане-IV».

Известно, что во время обучения он проявил характер и способности опытного пилота. Весьма быстро выдвинувшись на первый план, Крутень завоевал уважение не только товарищей, но и командиров. В Гатчине он проявлял свой характер не только в воздухе, но и на земле. Об этом говорит следующий эпизод: «Рядом с аэродромом росло несколько сосен, которые мешали полётам. Срубить их не решались, поскольку эти деревья считались “украшением пейзажа”, открывающегося из окон дворца Марии Фёдоровны (матери Николая II). В конце концов, дело закончилось трагедией. Один из курсантов на своём аэроплане врезался в сосны и погиб. После этого Крутень, бывший в тот день дежурным по школе, несмотря на негласное табу, приказал срубить деревья. Все ожидали большого скандала, однако, узнав о случившемся, Мария Фёдоровна не стала поднимать шум».

В августе 1914 г., будучи уже выпускником, поручик Крутень выполняет на двухместном аэроплане «Фарман-XVI» две «мёртвые петли» (петли Нестерова) подряд и, выключив двигатель, успешно совершает посадку.

С 18 августа 1914 г. Крутень – лётчик Авиационного отделения особого назначения, а 24 сентября ему присваивают звание военного лётчика и прикомандируют к 21-му корпусному авиационному отряду. Так он попадает на фронт.

21-й авиаотряд базировался в Гродно.

«Очень скромный в быту, Крутень вёл спартанский образ жизни, весь уклад которой был приурочен к развитию лётных способностей, к наиболее полному освоению профессии военного лётчика», – расскажет впоследствии К. К. Арцеулов.

На двухместном «Вуазене» Крутень успешно совершает вылеты на разведку, бомбометание и корректировку огня артиллерии. В начале 1915 года он организует первый в истории авиации групповой ночной полёт в расположение противника.

Более того, как ученик Нестерова, который считал, что «участие авиации в войне сведётся к борьбе между самолётами», Евграф Николаевич первым в русской авиации заговорил о завоевании господства в воздухе. Ведь до войны и в её начале непременный боевой комплект аэроплана составляли два пистолета системы Маузера с соответствующим количеством патронов. Тем не менее некоторые лётчики в полёт нередко вместо пистолетов брали винтовку или автоматическое ружьё.

Что и говорить, если, летая на двухместных аэропланах, лётчики могли себе подобрать из лётнабов лишь наиболее меткого стрелка. Но о каких победах в воздухе тогда могла идти речь?

При встречах с аэропланами противника Крутень старается атаковать их и сбить. Но пока это не удаётся. У них больше скорость, а значит, они могут спокойно уходить, часто не принимая боя. Экспериментируя, так же, как и его учитель, Крутень приобретает опыт во время боевой работы в небе, а на земле размышляет и делится своими знаниями, умениями и навыками в печати.

Готовя материалы для своих брошюр, Крутень завёл в своём авиоотряде «Ведомость боевых вылетов», куда заносилось всё, что касалось встреч с самим противником, где регистрировались удачи и промахи.

Сам же он не просто показывает личный пример, но и полностью отдаёт себя любимому делу.

К слову, все боевые успехи молодого лётчика не остаются не отмеченными командованием. В одном только 1915 году его награждают орденом Св. Станислава 3-й степени (3 апреля) – «за труды по организации Авиационного отделения особого назначения»;

25 июля производят в чин штабс-капитана – «за многочисленные разведки в исключительно трудной обстановке 1915 г.»;

награждают орденом Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» – «За сбитие немецкого аэроплана»;

11 июня орденом Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом – «За многочисленные сопряжённые с опасностью для жизни разведки тыла противника и бросание большого числа бомб за период с января по март 1915 г.».

Растёт он и в должностях. Если с 25 марта 1915 г. Крутень старший офицер 2-го армейского авиационного отряда, то уже с 25 мая 1915 г. – исполняющий должность начальника этого отряда.

А через год, с 24 мая 1916 г., он назначен командиром 2-го авиационного отряда истребителей.

Следует отметить, что первые истребительные авиационные отряды были созданы во Франции к середине 1916 года, а первые такие отряды в России формируются весной этого года во всех армиях, а в штаты армейских и корпусных авиационных отрядов вводятся по два самолёта-истребителя. По штату в истребительном авиационном отряде состояло 7 лётчиков и 4 лётчика-наблюдателя, а на вооружении отряда полагалось 6 самолётов-истребителей, из которых некоторые были двухместными. Затем в августе этого года в русской военной авиации формируются уже специальные истребительные авиагруппы, каждая из которых состояла из нескольких авиационных отрядов. Всё это стало возможным благодаря личной инициативе Евграфа Николаевича.

Сам же штабс-капитан с необыкновенной энергией принялся за формирование отряда и обучение лётчиков воздушному бою. Но прежде отряд получил одноместные аэропланы «ньюпор-XI» со скоростью до 150 км/ч (с этой целью Крутень лично на заводе «Дукс» в Москве занимался испытанием и приёмкой новых аэропланов).

В короткий срок ему удалось подготовить и создать крепкий боевой коллектив, чтобы затем повести его в бой.

«Капитан Е. Н. Крутень в совершенстве владел техникой высшего пилотажа, разработал более 20 способов ведения воздушного боя и выхода из атаки, – пишет В. П. Захаров. – Он доказал, что успех в воздушном бою определяется тремя факторами: вертикальной и горизонтальной скоростью, маневренностью аппарата и преимуществом в высоте. Евграф Николаевич выдвинул идею “боевой пары” самолётов-истребителей, где ведущий прикрывается ведомым. В 1916 г. вышла его книга “Создание истребительных групп в России”. Это основополагающая работа по теории и практике воздушного боя. “Необходимо немедленно перейти к новой организации, – писал он, – собрать всё, что может подойти под понятие “истребитель” или “охотник”. Основная цель – создать сильную авиагруппу для безусловного и решительного подавления воздушного противника в самом важном месте фронта, имеющем решающее значение для хода кампании”».

Над Несвижем 30 июля 1916 г. Крутень на своём «ньюпоре» проводит воздушный бой с немецким «альбатросом» и сбивает его. В своём рапорте русский лётчик докладывал: «Настиг неприятельский самолёт и отрезал ему путь к позициям. Он пробовал прорваться, нырнул под меня. Я, пикируя на него, выпустил по нему одну обойму, но мало. Сейчас же повернул за ним, переменял обойму и снова повёл преследование, отрезая ему обратную дорогу. Над м. Несвижем удалось близко подойти к нему спереди. Он снова пробовал нырнуть, но я, выпуская на пикирующем спуске по нему вторую и последнюю обойму, попал несколькими пулями в жизненные части аппарата».

О следующем боевом эпизоде Крутеня говорится в приказе командующего 2-й армией: «1 августа сего года около 19 часов над Несвижем появился неприятельский самолёт. Командир 2-го авиационного отряда истребителей штабс-капитан Крутень, всего лишь 30 июля сбивший немецкого лётчика, тот час же поднялся на своём “ньюпоре”, нагнал немца и вступил с ним в бой. Я, многие чины моего штаба и весь город любовались смелым поединком двух самолётов.

Штабс-капитан Крутень коршуном налетал на немца и после короткого, но чрезвычайно эффектного боя сбил немецкий самолёт “альбатрос”, вынудив немецкого лётчика спланировать недалеко от города. Население, с захватывающим интересом следившее за смелыми и искусными действиями нашего героя-лётчика, радостно кинулось за город и устроило ему овацию. Штабс-капитану Крутеню за проявленную им исключительную выдающуюся удачу, бесповоротную решимость и доблесть в борьбе с врагом объявляю мою сердечную благодарность. Приказываю представить его к награде».

В свободное время Е. Н. Крутень находил часы для обобщения боевого опыта истребительной авиации. Практически одну за другой он пишет работы по тактике. Например, вот что он писал об условиях победы в воздушном бою:

«1) Надо как можно раньше увидеть противника в воздухе. Во всяком случае, надо первому увидеть, что даёт инициативу в действиях и потому половину успеха.

2) Сближаться для производства самой атаки надо незаметно для противника, то есть преимущественно сзади, пользуясь лучами солнца, со стороны, которую противнику естественно считать наименее угрожаемой.

3) Надо всегда перед атакой быть выше противника насколько возможно, – желательно 500–1000 метров; это даёт быстроту налёта, внезапность и огромное моральное преимущество. Эта же высота значительно уменьшает вероятность неприятельской атаки...»

В брошюре «Воздушный бой» Евграф Николаевич утверждал: «Надо подойти к противнику в упор и только тогда открывать огонь наверняка... Воздушный бой слишком индивидуален для каждого отдельного случая, и никакого вполне определённого рецепта дать нельзя. Излагаемым здесь надо воспользоваться, чтобы не сделать слишком грубых ошибок и чтоб применить в собственном бою комбинацию из боевой оценки своей обстановки и указанных здесь данных опыта», – делал заключение автор.

Сам он всегда успешно применял один из выработанных им приёмов атаки самолётов противника: снизу сзади после выхода из пикирования. Или же другими словами, «поднырнуть» под аэроплан противника и атаковать неприятеля сзади. Неудивительно, что «Наставление лётчику-истребителю», где им были изложены приёмы воздушного боя, стало настольной книгой всех его коллег по роду авиации.

29 августа 1916 г. штабс-капитана Крутеня награждают орденом Св. Георгия 4-й степени – «за то, что будучи начальником 2-го армейского авиационного отряда, 22-го июля 1915 г., вылетев на самолёте с наблюдателем, захватив несмотря на неблагоприятные условия погоды 8 бомб, выполнил воздушную разведку, во время которой подвергся сильнейшему огню неприятельской лёгкой и тяжёлой артиллерии, прибывшему аппарат в восьми местах. Несмотря на порчу мотора, долетел до намеченной цели и сбросил две бомбы в подвезённые к р. Висле понтоны, остальные шесть были сброшены в бивак неприятельской пехоты. Ценные сведения, добытые разведкой, обнаружение подхода к нашим позициям под г. Варшавой неприятельской дивизии, – своевременно донесённые в штаб армии, послужили основанием для принятия оперативного решения, повлёкшего успех последующих действий».

В конце ноября 1916 г. безусловно одарённого офицера, лётчика и командира направляют во Францию для изучения боевого опыта союзников и освоения новых самолётов истребительного типа.

На Западном фронте Крутень воевал в эскадрилье Аистов из 3-й группы воздушного боя А. Брокера. Там он совершал боевые вылеты с аэродрома Каши (под Амьеном), затем – Манокур (вблизи Нанси).

За месяц боевой стажировки (вместе с ним были командированы лётчики: Орлов, Барковский, Свешников, Кежун), Крутень уничтожает 2 аэроплана противника (по другим источникам – 3).

Как итог за боевые отличия его награждают французским «Военным крестом».

Командировка же даёт ему богатейший материал, где он профессионально анализирует теорию и тактику воздушного боя, обращает внимание на все недостатки в плане боевой подготовки, организации и технического оснащения отечественной авиации.

«Наши лётчики, как мотыльки, беспечно порхающие с аппарата к женщине, от женщины на бутылку, потом опять на аппарат, потом на карты. Отжарил боевой полёт – и брюшко вверх. Внеполётной работы нет. Это как раз то, чем отличается русский лётчик от француза, который работает всё время. На фронте женщин ни-ни, карт почти нет, а вино незаметно. Зато он всё время или готовится вылетать в наилучших условиях, или обрабатывает полученный материал», – справедливо упрекал он своих коллег.

Из Франции Крутень направляется в Англию, где собирает материал для брошюры «Что думалось в Лондоне». И делает наброски руководства по теории и тактике воздушного боя.

«Он считал, что французские и английские авиаторы лучше обеспечены и подготовлены, чем русские. Именно тогда Крутень пришёл к выводу о том, что самолёт-истребитель должен быть одноместным, а основным боевым порядком должна быть пара», – констатирует В. П. Захаров.

Вот что писал по этому поводу сам Крутень: «Наблюдатель нужен лишь для охраны тыла лётчика во время самой его работы. Но это проще достичь парным полётом истребителей, причём такая раздельная пара будет всегда могущественнее двух человек, связанных один с другим и сидящих в одном аппарате без возможности помогать друг другу взаимным маневром». Он считал, что «один аппарат, вооружённый пятью пулемётами, слабее пяти аппаратов, имеющих по одному пулемёту».

1 февраля 1917 г. Евграфа Николаевича производят в чин капитана.

4 марта 1917 г. награждают орденом Св. Станислава 2-й степени с мечами и 22 марта 1917 г. Георгиевским оружием – «за то, что 30-го июля 1916 г., когда над расположением наших войск появился немецкий аэроплан, поднялся на своём самолёте, с бесповоротной решимостью атаковал врага и вынудил его опуститься в нашем расположении, при чём неприятельские лётчики и аппарат были захвачены в плен».

В марте Крутень возвращается в Россию уже непререкаемым авторитетом. С 18 апреля – он командир 2-й боевой авиационной группы. В неё входили 3-й, 7-й и 8-й корпусные авиатриэды, в каждом из которых аэропланы имели на фюзеляже свою эмблему: голова индейца в 3-м, голова орла в 7-м, туз червей в 8-м. Оознавательным же знаком на «ньюпоре-XXIII» самого Крутенья было изображение головы Ильи Муромца. Его ведь и называли Витязем!

«Аэродром Плотычи под Тарнополем, – вспоминает генерал-майор И. К. Спатарель. – Ясный апрельский день 1917 года. На красной линии – длинная шеренга самолётов. Их несколько десятков. Нас, лётчиков и лётнабов, тоже необыкновенно много в строю – человек пятьдесят. Рождается чувство силы, уверенности. Теперь мы вместе будем вести воздушные бои... Вот, оказывается, что такое авиатриэда!

А тот, которому обязана она своим созданием, сейчас придёт знакомиться с нами.

О нём ходят легенды. Он – ученик и товарищ Петра Николаевича Нестерова, летал вместе с ним. Говорят, ему всего лет двадцать пять. Имя нашего командира Евграфа Николаевича Крутенья с уважением произносят лучшие лётчики-истребители Англии и Франции. <...>

С самого начала командир формирующейся группы повёл себя как-то необычно. Вместо того чтобы сразу по прибытии официально представиться личному составу, он отправился на аэродром и в казармы. Вот уже несколько дней знакомится с состоянием отрядов. Некоторые успели его повидать. Говорят, на одном самолёте он обнаружил засорение жиклёра карбюратора. На другом – помог правильно пристрелять пулемёт. Капитан даже беседовал с мотористами. Эти разговоры волновали и радовали. Как и все, кто находился в строю, я с нетерпением ждал появления Крутенья.

Первое, что поразило, – командир действительно оказался очень молодым. Он выглядел чуть старше двадцати лет. Удивил и его невысокий рост. По боевым делам он представлялся мне рослым, солидным. А к строю подошёл энергичный, подтянутый юноша.

Весело поздоровавшись с нами, Крутень спокойным голосом объявил о своём вступлении в должность и умолк, как бы что-то обдумывая. С лица его не сходило выражение приветливости. Но тёмные пронизательные глаза глядели зорко и выжидательно. Казалось, он ждёт от нас ответа на какой-то вопрос. И вдруг Крутень сказал крепким баском:

– Господа лётчики! Уверен, нет необходимости разъяснять вам смысл происходящего. Сильная авиатриэда истребителей – давняя мечта всех, кому приходилось встречаться в небе с облагевшим противником... – Он говорил не “по-начальнически”, а совсем просто, как бы дружески беседуя. – Нам необходимо помнить главную задачу лётчиков-истребителей – находить и уничтожать воздушного врага. Поэтому каждый из нас должен проявлять активность и высокое умение, личную храбрость и товарищескую выручку в бою. Так за дело, господа лётчики! – Евграф Николаевич энергично взмахнул рукой. Обычно начальники, обращаясь к лётному составу, говорили: “Господа офицеры и нижние чины” или “Господа военные лётчики и пилоты-авиаторы”. Крутень назвал всех лётчиками, подчеркнув войсковое равенство. <...>

Жизнь в 3, 8 и в нашем 7-м отрядах, сплотившихся в единую 2-ю боевую авиационную группу истребителей, преобразилась. Даже тупоголовые офицеры были вынуждены иначе относиться к солдатам.

На аэродром начали прибывать новейшие “ньюпоры”. Мы приступили к переучиванию. Одновременно производились боевые вылеты. Евграф Николаевич Крутень был душой

авиагруппы. В чёрной кожаной куртке с бархатным воротником, он появлялся всюду. Собираются люди на боевое задание – обязательно проверит их подготовку, подскажет, как лучше выполнить поставленную задачу. Переучивая лётчиков на двухместном “Ньюпоре-10”, он и сам часто летал на боевые задания. На борту его машины была нарисована голова русского витязя в боевом шлеме. Наибольшее количество боевых вылетов и побед в воздушных боях – вот краткая аттестация командира группы. . .»

Только в мае 1917 г. Евграф Николаевич одерживает несколько побед подряд. Сначала это был австрийский разведчик «Ганза-Бранденбург», 24 мая ещё один. А 26 мая только в одном вылете он сбивает сразу двух «фоккеров».

Как это происходило, рассказал один из лётчиков его авиагруппы А. В. Шиуков в своей книге «Война в воздухе»: «Крутень любил летать до “последней капли бензина”. И он обычно прекращал полёт над линией фронта, когда в баках оставалось всего лишь на несколько минут. В этот раз он также возвращается на аэродром с остановленным мотором.

С высоты трёх с лишним тысяч метров наши самолёты медленно шли на снижение. День был пасмурный. Почти всё небо было сплошь затянуто белыми облаками, которые высоко над землёй шли в три этажа. Встречи с немцем в этот час мы не ожидали, поэтому возвращались домой спокойно, держась далеко друг от друга, чтобы случайно не столкнуться в облаках.

Крутень шёл правее меня. Наши самолёты временами исчезали в белоснежном облаке, и тогда я терял его из виду. Мы уже были над своей территорией, в нескольких километрах от линии фронта, когда, потеряв на несколько мгновений Крутенья, я вдруг увидел его самолёт в пикирующем полёте. Меня это сильно обеспокоило. Я тотчас же направился к своему командиру и лишь тогда заметил причину столь неожиданного пике.

Двумястами метров ниже в беспорядочном штопоре падал подбитый германский самолёт, а за ним гордо следовал серебристый “ньюпор”, на борту которого красовался рисунок головы русского витязя в древнем шлеме. Это был самолёт Крутенья. . .

Оказалось, что Крутень в просвете облаков неожиданно “напоролся” на немецкий самолёт, возвращавшийся с разведки из нашего тыла. Недолго думая, он излюбленным способом атаковал “немца”. Крутенья ничуть не смутило то обстоятельство, что мотор его самолёта уже не работал, а в пулемёте оставалось несколько патронов. Он знал, что “немцу” не уйти от него, и, выпустив в него всего лишь шесть патронов, сбил.

Весной 1917 года Крутень в один день одержал две победы. Встретив во время дежурства в воздухе неприятельскую машину, Крутень атаковал её и быстро сбил. По обыкновению, он опустился рядом со своей жертвой и лично взял лётчика в плен. Он отвёл пленника в ближайшую халупу и уже собрался было возвращаться на свой аэродром, как в воздухе послышался знакомый рокот германского самолёта.

“Немец!” мелькнуло в голове у Крутенья, и он немедленно выскочил из халупы. Действительно, над деревней кружил неприятельский биплан, словно вызывая победителя на смертельный поединок. Горячий Крутень влез в свой “ньюпор” и через несколько секунд устремился вверх. Произошла горячая схватка, во время которой Крутень, уловив удобный момент, взмыл свечой под “брюхо” германского самолёта. Дальше – короткая очередь из пулемёта, и. . . через несколько минут второй германский самолёт лежал на земле. . .

Лётчик-майор оказался командиром первого пленника. Разыскивая не вернувшегося лётчика, он обнаружил знакомый самолёт на земле, а рядом – “ньюпор” победителя.

Он решил отомстить за лейтенанта и. . . сам оказался побеждённым».

В жизни этого настоящего витязя неба был и такой случай: «Однажды, сбив “фоккер” врага, Евграф Николаевич сел рядом возле обломков аэроплана. Пехотинцы передали ему бумажник погибшего лётчика. В нём он нашёл фотографию, на которой был изображён немецкий лейтенант с ребёнком на руках. Позади стояла улыбающаяся жена. При очеред-

ном вылете Крутень сбросил над неприятельским лагерем вымпел с вложенной в бумажник запиской: “Сожалею об убитом муже и отце, но война есть война. Не я его – так он меня”».

А погиб он безвременно и нелепо!

6(19) июня 1917 г. возвращаясь с боевого задания на свой аэродром с неработающим двигателем, как всегда без капли бензина, Крутень на крутом развороте на предельно малой высоте, потерял скорость и, сорвавшись в штопор (с 20–30 метров), врезался в землю.

В этот день он сбил свой последний «фоккер», защищая своего разведчика от атак сразу трёх истребителей противника. Всего же 6-го он совершил два боевых вылета, записав на свой счёт ещё две победы.

«После великого Нестерова он был наиболее видным из боевых лётчиков. Погибшему Крутенью шёл лишь двадцать седьмой год. Для характеристики отважного лётчика достаточно указать, что в последнюю неделю жизни им было сбито три немецких самолёта», – писали российские газеты.

На сегодняшний день точно неизвестно, сколько самолётов сбил в воздушных боях Крутень. По одним данным, он уничтожил около 20 самолётов, по другим – 17, по третьим – не более десяти. Однако разве это сильно важно сегодня? Достаточно сказать, что Евграф Николаевич оказался не просто учеником Нестерова, но и самым лучшим продолжателем его дела, навсегда оставшись крупной величиной в истории авиации России.

Немаловажно и то обстоятельство, что этот выдающийся лётчик и командир оказался не менее выдающимся теоретиком, написав за свою короткую лётную жизнь целых девять работ и тем самым, заложив основы боевого применения истребительной авиации.

Начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Верховного Главнокомандующего полковник С. А. Ульянин в своей телеграмме, отправленной им в штаб авиагруппы, писал: «6 июня с.г. на фронте погиб доблестный командир 2-й боевой группы капитан Евграф Николаевич Крутень, который своей неутомимой боевой работой стяжал себе неувыдаемую славу и бесспорно может считаться гордостью нашей родной авиации...»

## Александр Александрович Козаков

Козаков родился 2 (14) января 1889 г. в Херсонской губернии в семье дворянина. В 1906 г. он окончил Воронежский кадетский корпус, а в 1908 г. – Елисаветградское кавалерийское училище. 5 июня корнет Козаков был выпущен в 12-й уланский Белгородский полк, шефом которого числился австрийский император Франц Иосиф.

Более пяти лет Александр Александрович прослужил в кавалерии, основательно увлечшись в этот период авиацией. Её быстрые успехи в ту эпоху не просто волновали многих, а нередко вынуждали ради одной только мечты летать ставить на кон даже обретенное годами благополучие.

Так, поручик Козаков (с 10 сентября 1911 г.) добивается откомандирования для обучения полётам в Авиационный отдел офицерской воздухоплавательной школы. Произошло это 23 января 1914 г. Предельный возраст для лётчика определялся тогда в 35 лет. Ему же было всего 25. Кроме того, будущей профессии Козаков соответствовал ещё и как кавалерист: смелость, хорошая реакция и наибольший вес.

В авиаотделе школы молодой поручик сразу же взялся за основательное изучение теоретического курса. Новые дисциплины были весьма интересными. И прежде чем приступить к полётам, ему пришлось как следует потрудиться над основами аэродинамики, метеорологии, авиационной техники, воздушной разведки и т. д.

Долгожданная лётная практика тогда включала в себя 4 этапа. На первом Козаков выполнил 12 полётов с целью ознакомления с особенностями эксплуатации материальной части и освоения техники пилотирования на основных этапах полёта.

На втором он летал с пассажирами, осваивал полёты на высоту. На третьем полёты с выключенным двигателем, а на четвёртом отрабатывал навыки в проведении внеаэродромных полётов и в ведении воздушной разведки.

Выпускной экзамен включал: знания материальной части самолёта и выполнение полёта продолжительностью не менее 1,5 часа. В процессе полёта не менее 30 минут выпускник должен был находиться на высоте 1000 м. Затем он совершал планирование с выключенным двигателем с высоты 1000 м. Кроме того, выполнялся полёт по кругу на аэроплане незнакомого типа, и решалась практическая задача по ведению воздушной разведки.

Звание военного лётчика Козакову было присвоено 29 апреля 1914 г., а в ноябре этого года он был выпущен в 4-й корпусной авиаотряд. К слову, в течение 1914 г. Гатчинская школа подготовила 34 военных лётчика, в том числе 33 офицера и 1 солдата.

Правда, на фронт Александр Александрович попал не сразу. Дело в том, что в действующей армии не хватало аэропланов. Но, терпеливо дождавшись прямо на заводе своего «Моран-Ж», он наконец-таки убыл на фронт 15 декабря.

Уже в том же декабре Козаков совершает свой первый боевой вылет. Но он словно «блин комом»! 25 декабря у него загорелся мотор, и ему пришлось вернуться на аэродром.

Аппарат удалось спасти, а вот мотор ремонту не подлежал.

В следующий раз Александр Александрович вылетел на разведку позиций противника в районе Скерневицы – Болилов – Могель только 6 января 1915 г.

7 января он впервые столкнулся с противником лицом к лицу, которого преследовал до линии фронта. Но из-за отсутствия оружия сбить его не смог.

В течение января Козаков совершил семь боевых вылетов, получив кое-какой опыт. Именно этот опыт и убедил его задуматься о необходимости вооружения аэроплана, способного уничтожить противника в бою.

Информированный о таране Нестерова в деталях, он тоже экспериментировал, придумывая новое оружие воздушного боя. Выход Козаков нашёл в использовании небольшого

морского якоря с подвижными лапками («кошка»), который для большего эффекта снабдил ещё и пироксилиновой шашкой. Такое решение было поистине оригинальным. Замысел Козакова был следующим: «подняться чуть выше противника, выпустить на тросе якорь, лапка, зацепившись за какую-либо часть вражеского аппарата, взрывала капсулу, а тот в свою очередь детонировал пироксилиновую шашку. Понятно, что лётчик, решившийся на такую атаку должен обладать высоким лётным мастерством, храбростью и хладнокровием». А вскоре представилась возможность испытать изобретение на практике.

18 (31) марта 1915 г. в районе села Гузов в воздухе был замечен аэроплан противника, выполняющий полёт на разведку и бомбометание. Александр Александрович вылетает в погоню за германцем. Нагнав его, он начинает действовать.

«Проклятая кошка зацепилась и болтается под днищем самолёта», – вспоминал Козаков. Словом, зацепить германский двухместный «альбатрос» не получилось.

«Что было делать? – продолжает Козаков. – Два фронта, сорок тысяч глаз русских и немецких смотрели на нас из окопов, уйти, не сделав ничего, находясь в нескольких метрах от противника, – позор перед этими двадцатью тысячами русских глаз». И он идёт ва-банк: «Тогда я решил ударить “альбатрос” колёсами... недолго думая дал руль вниз... что-то рвануло, толкнуло, засвистело, в локоть ударил кусок крыла моего “морана”, “альбатрос” наклонился сначала на один бок, потом сложил крылья и полетел камнем вниз... Я выключил мотор, лопасти на моём винте не было.

Я начал планировать, потеряв ориентировку, и только по разрывам шрапнелей догадался, где русский фронт. Садился парашютируя, но на земле перевернулся. Оказывается, удар был настолько силён, что шасси было вогнуто под крылья...»

Козаков отделался лишь ушибами, совершив первый в истории военной авиации удачный таран. Произошло это, по документам, в районе усадьбы Воля-Шидловская.

28 июня 1915 г. Александра Александровича производят в чин штабс-ротмистра, а через месяц, 28 июля 1915 г., награждают Георгиевским оружием: «за доблестный подвиг 18-го марта 1915 г., выразившийся в том, что по собственному почину взлетел у с. Гузов на своём аппарате, погнался за германским аэропланом, производившим разведку в нашем тылу и бросавшим бомбы в Гузовский аэродром, настиг его близ усадьбы Воля-Шидловская и хотя не успел опрокинуть врага особым якорем, сбил его, с явной опасностью для собственной жизни, ударом своего аппарата о верхнюю плоскость неприятельского, в результате чего было прекращение противником полета и метания бомб».

А 20 августа 1915 г. Козакова назначают начальником 19-го корпусного авиационного отряда, как самого опытного военного лётчика.

Когда в начале 1915 г. из Франции стали поступать двухместные разведчики «нюпор-IX», буквально несколько получает и 19-й авиаотряд. Новый начальник принимает решение переделать такой аэроплан в одноместный. Затем благодаря Киевскому конструктору В. В. Иордану он устанавливает на «нюпоре» пулемёт «виккерс» (стрелял под углом 24 градуса к оси винта, а существенным преимуществом у него был значительный боезапас в 700 патронов).

14 июня 1916 г. Александр Александрович одерживает на своём усовершенствованном аэроплане вторую победу. И это несмотря на малую эффективность прицельного огня.

16 июля 1916 г. в групповом бою под Двинском он атакует самолёт противника, а затем преследует и уничтожает его.

В августе 1916 г. Козаков записывает на свой счёт ещё две победы и становится асом (на французский манер «тузом»).

В ходе реализации идеи создания боевых авиагрупп в России, путём объединения нескольких авиаотрядов, 19-й корпусной авиаотряд вскоре отводится в тыл для формирования 1-й боевой авиагруппы (1-й БАГ).

В 1916 г. к двум орденам штабс-ротмистра (Св. Станислава 3-й степени от 18.08.1913 г. и Св. Анны 3-й степени от 02.04.1915 г. за окончание Военной авиационной школы) добавляются ещё три: Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» – от 27 января – «за боевые разведки на р. Равке в феврале и марте месяце 1915 г.»;

Св. Станислава 2-й степени с мечами – Приказом по 5-й армии № 659 от 4 июля и Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом – Приказом по армиям Северного фронта № 757 от 7 сентября.

В одной из служебных характеристик на Козакова, например, указывалось: «Выдающийся военный лётчик и офицер. Своей беззаветной храбростью и решительностью всегда служит блестящим примером своим подчинённым. Технически хорошо подготовлен и отряд в этом отношении держит высоко».

В 1-ю авиагруппу вошли три авиаотряда (19-й, 4-й и 2-й). После получения новой материальной части (аэропланы «ньюпор» и «Спад») лётчики авиагруппы в короткий срок осваивали основные элементы воздушного боя, фигуры высшего пилотажа, а также тактику группового боя. Козаков лично занимается обучением и передаёт свой богатый опыт подчинённым.

С 25 февраля 1917 г. он исполняет должность командира 1-й боевой авиационной группы Юго-Западного фронта. 14 марта его утверждают в этой должности, а 10 апреля производят в чин ротмистра.

«Под руководством Козакова, – пишет Д. В. Митурин, – это соединение достаточно высокой степени эффективности, уничтожив только в течение сентября около десятка вражеских аэропланов и потеряв всего одну свою машину. Вероятно, под вдохновляющим влиянием этих успехов на фюзеляжах машин авиагрупп стала воинственная и устрашающая эмблема, позаимствованная с пиратского флага “Весёлый Роджер” – череп со скрещёнными костями. Сам Козаков к концу войны стал бесспорным рекордсменом среди русских истребителей, имея на счету 19 достоверных побед и 3 вероятно сбитых противников».

Не случайно, что из всех боевых групп, созданных в России, 1-я оставалась первой до конца войны и по заслугам, и по количеству побед.

В апреле – мае 1917-го ротмистр Козаков ведёт весьма активную боевую работу. Свои очередные победы он одерживает, как правило, в паре или в группе. Замечательные успехи не остаются незамеченными командованием. Ему предлагают возглавить школу воздушного боя в Евпатории. Но Козаков от заманчивого предложения отказывается:

«На должность начальника школы воздушного боя очень прошу не назначать. Хочу быть только в группе. Благодарю за предложение. Ротмистр Козаков».

14 (27) июня 1917 г. в двух вылетах в паре Александр Александрович одерживает ещё две победы. Однако впервые получает ранение четырьмя пулями в руку, с повреждением локтевого сустава. Командира группы срочно эвакуируют в тыл.

В том же 1917-м Козакова награждают ещё двумя боевыми орденами. 21 апреля – орденом Св. Анны 2-й степени с мечами «за воздушные разведки под г. Двинском в январе-феврале 1916 г.» и орденом Св. Георгия 4-й степени от 31 июля «за то, что, будучи в чине штабс-ротмистра, 8-го декабря 1916 г., вылетев на самолёте “ньюпор”, типа истребителей, для преследования немецких самолётов, появляющихся над нашим расположением, отогнал в районе Горохова 2 немцев, атаковал третий самолёт в районе д. Забороль, в 5 верстах к западу от Луцка, и двумя пулями в голову убил пилота. Аппарат, кое-как управляемый легко раненым наблюдателем австрийским обер-лейтенантом, упал в нашем расположении и был захвачен нашими войсками».

8 сентября следует производство в чин подполковника. Но ни чины, ни награды, ни слава не меняют этого человека. Он продолжает летать, как делал это всегда, до самых последних дней Российской империи.

Как указано в послужном списке Козакова, Александр Александрович с 24 ноября 1917 г. временно исполняет должность командира 7-го авиационного дивизиона, с оставлением в должности командира 1-й боевой авиационной группы Юго-Западного фронта. Лишь 9 декабря 1917 г. его отстраняют от должности командира 1-й боевой авиационной группы Юго-Западного фронта и избирают на отрядном совете командиром 19-го корпусного авиационного отряда.

Известно, что после Октябрьской революции новая власть пыталась привлечь подполковника Козакова к работе по созданию Рабочее-Крестьянского воздушного флота. Александр Александрович даже встречался с наркомом по военным делам Л. Д. Троцким в его кремлёвском кабинете. В беседе он вместе со своими коллегами «предложил советскому правительству своё содействие в деле возрождения российского воздушного флота».

Однако Лев Давидович предпочёл опереться на тех лётчиков, кто выразил активную поддержку новой власти сразу, а не потом. Таким образом, хотя кандидатура Козакова и рассматривалась на должность начальника Главного управления Военно-воздушного флота, всё же его прикомандировали лишь к комиссии ГУВВФ по выработке штатов и положений о службе истребительных авиаотрядов.

«Пребывание в Петрограде, встречи с новыми руководителями авиации, предлагавшими Козакову достойный его незаурядного таланта командный пост, не вразумили лётчика, – пишет Ю. М. Гальперин. – Верх взяли старые, привычные связи...

В Петрограде, где затаились, ожидая краха большевиков, немало офицеров, Козакова всячески остерегали от “перехода” в стан погубителей отечества». <...>

И его же славой, его героизмом объясняли Козакову невозможность перехода на службу “предателям России”. Разобраться, кто заблуждается или просто лжёт, он оказался не в состоянии. Оставалось положиться на авторитет уважаемых им людей своего круга, в том числе нескольких бывших начальников. А тут ещё появился школьный друг, гатчинец Модрах, тоже командовавший на фронте авиационной группой. Он-то и свёл Козакова с эмиссарами англичан, начавшими на севере свою интервенцию.

Располагая в достатке самолётами, интервенты весьма нуждались в лётчиках. Заполучить же такого аса, как Козаков, было бы для них большой удачей. Лётчика “обложили” со всех сторон. После долгих уговоров, не сразу, словно чувствуя, какое совершает падение, Козаков дал англичанам своё согласие. Вместе с Модрахом и ещё несколькими лётчиками, завербованными его именем, они бегут из Петрограда в Архангельск».

Словом, выбор был сделан. И в июне 1918 г., при посредничестве одного из членов английской дипломатической миссии в Москве – капитана Хилла, с группой офицеров-авиаторов Козаков уезжает в г. Мурманск, в расположение экспедиционных союзнических сил. Уже на месте по предложению английского полковника Моунда он приступает к формированию Славяно-Британского авиационного корпуса. Но в связи с занятием Архангельска войсками Антанты, лейтенант Королевских воздушных сил Великобритании Козаков перебирается туда со всеми лётными специалистами.

К 15 августа 1918 г. он формирует там 1-й Славяно-Британский авиационный отряд, выступив с ним на фронт в районе ст. Обозёрская. В октябре 18-го он действует со своим отрядом в районе Сельца. А в конце октября, во время наступления красных в районе с. Большие озера, оказывается отрезанным вместе с отрядом и английской колонной полковника Хаггелтона. В критической ситуации Козаков организует воздушную разведку и, выявив наиболее слабый участок противника, прорывает кольцо окружения.

«Отправив за линию фронта уцелевшие самолёты, Александр Александрович вооружил оставшийся личный состав ручным оружием и пулемётами со сломанных машин, – пишет Д. В. Митюрин. – Начался многокилометровый пеший поход через таёжные дебри. На заключительном этапе этого героического рейда отряд был блокирован красными в Сий-

ском монастыре, однако здесь на помощь пришли английские пехотные батальоны полковника Хаггелтона...»

После выхода из окружения Козакова переводят вместе с отрядом в район двинского Березняка, где он принимает командование Двинским авиадивизионом. И снова начинается интенсивная боевая работа, в ходе которой в ноябре – декабре дивизион впервые теряет своих лучших лётчиков.

Смерти в лицо смотрит и сам командир. 24 января 1919 г., во время наступления красных, Козаков получает ранение в грудь ружейной пулей навьлет.

Отправившись на разведку с запасного аэродрома, он даже не успевает набрать высоту, как его обстреливают из окопов.

И всё же опытному лётчику удаётся благополучно посадить свой аэроплан. После излечения, в апреле, Александр Александрович сдаёт командование дивизионом английскому майору Карру, оставшись простым пилотом в 1-м Славяно-Британском авиационном отряде. Тогда же следует производство в майоры Королевских воздушных сил Великобритании. В следующем месяце Козаков участвует в операции по уничтожению аэродрома красных в районе с. Пучега, на Северной Двине.

Изначально предполагалось обстрелять этот аэродром с бреющего полёта, а уже затем высадить десант, который при помощи факелов и канистр с бензином должен был поджечь машины красных. Но из-за поломки двух машин операция была ограничена использованием бомб и пулемётного огня. Всё же аэродром был из строя выведен.

Если уже говорить о личных боевых заслугах Козакова по ту сторону фронта, то три британских ордена («За боевые заслуги», «Военный крест» и крест «За лётные боевые заслуги»), а также французский орден Почётного Легиона были им заслужены всего лишь за год братоубийственной войны.

Однако бесконечный ужас её подходил к своему логическому завершению. Союзники готовились к эвакуации своих войск из Мурманска и Архангельска. Последнее наступление на красных было развёрнуто ими только лишь с целью прикрытия этого мероприятия. Сам Козаков в этих заключительных боях как будто искал смерти. На бреющем полёте он расстреливал «большевичков» из своего пулемёта. А когда смерть не взяла, ему пришлось задуматься и о своей дальнейшей судьбе.

Безусловно, союзники уговаривали Александра Александровича продолжить службу в Великобритании. Его мужество, мастерство и профессионализм вызывали у них восхищение. Но сильный человек после всего пережитого теперь впал в состояние тяжёлой депрессии. Причиной тому были и успехи «большевичков», гибель боевых товарищей и, конечно же, бегство союзников. А следовательно, крушение надежд. И он категорически отказывается.

Ю. М. Гальперин: «Горькие, ох горькие раздумья... Мысленно Козаков возвращался к разговору с английским командующим: ему, русскому человеку, как наёмнику предлагали убежище в Лондоне, конечно, убежище, спасение от неминуемой расплаты... А ведь он заслужил кару... Выходит, потеряна солдатская честь, которой он дорожил больше всего на свете, и родина потеряна?..

Возможно, что так приходило к Козакову запоздалое, беспощадное прозрение... Не о том ли свидетельствует летописец, запечатлевший день 1 августа 1919 года: “Капитан Модрах в последний раз пожал Козакову руку и пошёл на пристань, чтобы уехать в Архангельск и оттуда пробраться в устье Енисея к Колчаку.

– Я провожу вас на “сопвиче”, – сказал Козаков и направился к своему ангару. В ангаре возился у самолёта механик.

– Опять обновка? – спросил Козаков, заметив на механике новую кожаную куртку.

– Чужая, англичане подарили перед отъездом...

– Да... – задумался вдруг Козаков, – всё здесь чужое. Аэропланы. Ангары... Даже форма на мне... только вот земля ещё наша... Выводи! – сказал он и пошёл медленно по аэродрому. По дороге нагнулся, поднял стебелёк травы и, кусая его, опустил голову, зашагал ещё медленнее, о чём-то напряжённо думая, и очнулся только тогда, когда увидел перед собой самолёт...

Перед полётом по своему обыкновению перекрестился, проверил рули...»

Сразу после разбега аэроплан Козакова круто набрал высоту, затем практически вертикально завис на доли секунды и тут же опрокинувшись, с работающим на полном газу мотором, врезался в землю.

Случилось это 19 июля 1917 г. Умер же известный русский ас от перелома позвоночника буквально через несколько минут. Почему-то, у многих свидетелей этой трагедии осталось убеждение в совершении самоубийства. Так ли это, нам уже никогда не узнать. Важно лишь то, что похоронили Козакова на краю лётного поля, по русскому обычаю через три дня. На могиле было установлено надгробие из двух перекрещённых пропеллеров, а на белой доске была выведена надпись: «Лётчик Козаков. Сбил 17 немецких самолётов. Мир праху твоему, герой России».

## Вячеслав Матвеевич Ткачёв

Вячеслав Матвеевич родился 24 сентября (6 октября) 1885 г. в станице Келермесской Майкопского отдела Кубанской области, в семье войскового старшины.

Потомственные дворяне – Ткачёвы верно служили России. Дед Вячеслава Матвеевича служил ещё в Кавказском линейном казачьем войске в чине есаула.

В 1904 г. Ткачёв-младший оканчивает Нижегородский кадетский корпус (где он учился вместе с П. Н. Нестеровым) и вместо кавалерийского училища выбирает артиллерийское Константиновское. 30 июня 1906 г. новоиспечённый хорунжий выпускается во 2-ю Кубанскую казачью батарею. Начинается офицерская служба. 16 марта 1909 г. Ткачёва переводят в 5-ю Кубанскую батарею, 6 мая производят в чин сотника и 29 августа назначают исполняющим должность делопроизводителя батареи. С 18 сентября 1909 г. он заведует учебной командой, а с 22 июня по 15 августа 1910 г. исполняет должность заведующего хозяйством.

6 сентября Ткачёва прикомандируют к Одесскому кадетскому корпусу «для занятия должности офицера-воспитателя».

Именно в этом городе двадцатилетний сотник впервые увидел парящий в небе аэроплан. Это был знак судьбы свыше.

В кадетском корпусе Ткачёв прослужит почти два года, проявив не только организаторские способности, но и педагогический талант. Всё это, несомненно, пригодится позже. А пока с разрешения начальства в свободное от службы время Вячеслав Матвеевич обучается (с 1911 г.) в Одесской школе пилотов.

Получив диплом пилота, он 1 июня 1912 г. по собственному желанию откомандировывается обратно в часть, а 28 сентября поступает в Офицерскую школу авиации Отдела Воздушного флота.

Вячеслав Матвеевич любил рассказывать, как подсмеивались над ним отец с дедом, видимо приревновав его к небу и не простив в душе «измену» потомственному казачьему делу.

«– Ты вот скажи, – говорил один, – куда саблю будешь прятать в том самом “эраплане”?»

– Да сабля ладно, – подхватывал другой, – а коня куда, а сено?»

Но прощение наступило в 1913-м, после известного перелёта...

В декабре Ткачев сдаёт экзамен на звание военного лётчика, а 1 января 1913 г. уезжает в 7-ю воздухоплавательную роту (со 2 мая 1913 г. – 2-й отряд роты, с 23 июня 1913 г. – 11-й авиационный отряд) в Киев. 27 июня он прикомандирован к 3-й авиационной роте. В этом городе они снова встречаются с П. Н. Нестеровым, но уже как друзья и единомышленники, связанные небом.

Здесь авиационная деятельность Ткачёва началась с участия в первом дальнем перелёте вместе с Нестеровым по маршруту Киев – Нежин – Киев. Цель этого перелёта заключалась в решении важного по тем временам вопроса о степени пригодности авиации для нужд военной разведки. Перелёт удался блестяще.

Следующий перелёт Ткачёв совершил в октябре 1913 г. с целью тренировки в продолжительности полётов и ориентировки на незнакомой местности. Это был поистине выдающийся перелёт общей протяжённостью в 1500 вёрст по маршруту Киев – Одесса – Керчь – Тамань – Екатеринодар.

Несмотря на сложные метеоусловия, Вячеслав Матвеевич весьма блестяще выполнил и эту задачу, за что Киевское общество воздухоплавания присудило ему золотой жетон «За наиболее выдающийся в России перелёт в 1913 году».

5 октября 1913 года Ткачева производят в чин подьесаула, а уже 10 марта 1914 года назначают начальником 20-го корпусного авиационного отряда.

С началом войны его авиаотряд действовал в составе 4-й армии Юго-Западного фронта, который начал своё широкомасштабное наступление на австрийцев 10 августа.

Но не прошло и двух дней, как командиру довелось отличиться, проявив все свои знания, умения и навыки.

Так, 12 августа подьесаул Ткачёв получил следующий приказ от генерал-квартирмейстера штаба армии: «Обследовать возможно тщательнее, что происходит против почти 50-вёрстного промежутка между правым флангом нашей 4-й армии и рекой Вислой, где находится слабый отряд и две кавалерийские дивизии генерала Новикова».

На разведку Вячеслав Матвеевич полетел один, без наблюдателя. Опыт подсказывал, что лучше взять дополнительный запас топлива, так как предстояло преодолеть расстояние почти в 250 км.

Простые метеоусловия, солнышко. Словом, «миллион на миллион». Условия более чем благоприятные для разведки на той войне. Сам Ткачёв вспоминал: «Я летел на высоте 1000–1200 метров над шоссе, которое шло от интересующего штаба армии “промежутка” в сторону Сандомира, находившегося в глубоком тылу противника.

Углубившись за линию фронта нашей армии, я заметил на белой, сверкающей на солнце ленте дороги передовые части противника, затем главные силы...»

Густая колонна австрийцев численностью не менее чем полторы дивизии спешит на правый фланг фронта. Теперь можно было достаточно легко предположить, что противник совершает глубокий обход, чтобы отрезать Люблин.

Ткачёв подошёл к Юзефову. Внизу русская кавалерия идёт навстречу австрийской.

Вот и преимущество авиации! Они там даже не представляют себе, что скоро вступят в бой. А он уже знает об этом с точностью до минут.

У Аннополя Ткачёв обратил внимание, что именно здесь главные силы противника, которые торопливо выдвигаются в сторону русского правого фланга. Их не меньше корпуса. Значит, у Люблина он видел лишь передовые части.

Пройдясь вдоль растянутой колонны, он заметил бесчисленные обозы, а подойдя к Борову, зафиксировал ещё одну австрийскую бригаду и повернул свой «нюпор» домой. Данных было достаточно. Можно было спокойно возвращаться.

«И тут мне пришла мысль взглянуть ещё, что делается на нашем правом фланге – под Красником, – вспоминает Ткачёв. – Ещё издали, по артиллерийским разрывам, я заметил, что под Красником идёт бой, а подлетев ближе, увидел бригаду неприятельской пехоты, выходящей в тыл и в обход правого фланга наших войск.

Чтобы подробнее обследовать тактическую обстановку самого боя, я стал крутиться над районом Красника и делать на карте наброски расположения неприятельской артиллерии. В это время под крыльями почувствовался “горох”, затем вдруг последовал сильнейший удар пуль по металлическим частям аэроплана... Из бака хлынула толстая струя касторового масла. Ротативный мотор “Гном” требовал обильной смазки, и я отлично понимал, что быстрая утечка масла создаст для меня серьёзную угрозу, тем более что высота полёта не достигала сейчас и 1000 метров.

“Неужели плен?!” – мгновенно промелькнуло у меня в голове, и я почувствовал, как от этой мысли сжалось сердце.

Быстро окинув взглядом окружающую местность, я подумал: “Не сесть ли мне на лес, и если посадка закончится благополучно, то ночью пробраться к своим!”

Однако я тут же отверг это решение и принял другое: с любым риском, но дотянуть до своих и доставить как можно скорее собранные мною сведения! Взяв направление к нашим позициям, я бросил управление ногами, поднял их кверху и носком правого ботинка прикрыл снизу зияющую дыру в баке, чем приостановил буйную утечку масла. В таком положе-

нии я дотянул до своих позиций и спустился на полянку, прикрытую кустарником от наблюдения неприятельской артиллерии.

Наши цепи отходили...

Возник вопрос: где, кому передать собранные мною важные сведения?!

Никто ничем в этом отношении помочь мне не мог. В тот момент меня охватило одно стремление – спасти во что бы то ни стало аэроплан, не дать трофей в руки наседавшего неприятеля...

Сзади нажимала австрийская пехота, а сбоку, где-то из-за леса, открыла огонь артиллерия той бригады противника, которую я наблюдал с аэроплана, подлетая к Краснику.

С большим трудом я собрал необходимую “тягу” для аэроплана, так как наши пехотинцы не хотели признавать меня (одетого в кожаную куртку и в кожаные штаны и в каске) за русского офицера. Да и никому не хотелось возиться с какой-то подстреленной машиной, когда сзади и сбоку наседали противник.

И всё же солдаты вытянули мой “ньюпор” на шоссе и привязали его хвостом к отступающей патронной двуколке...»

А через месяц, 14 сентября, в журнале «Кубанский Казачий Вестник» была опубликована безымянная заметка со ссылкой на Действующую армию:

«5 сентября – Сообщение Главнокомандующего армиями Юго-Западного фронта. Мелкий, но характерный случай. 12 августа, во время отхода наших из района Красника, подбесаул Ткачёв производил воздушную разведку. При возвращении он был обстрелян и пуля пробил банку с маслом. Ткачёв ногой заткнул дырку и продолжал с большим напряжением и риском, чтобы долететь до своих отступающих цепей пехоты. Ткачёву удалось спланировать между своими и неприятельскими цепями пехоты, но жалея свой аппарат, лётчик с помощью нескольких людей из нашей цепи раздобыл двуколку и, привязав к ней под огнём наседавших австрийцев аэроплан, на глазах их, благополучно вывез аппарат».

Буквально через несколько месяцев подбесаул Ткачёв отличился в очередной раз.

В декабре 1914 г. он выстрелами из Маузера первым среди русских пилотов сбивает в воздушном поединке немецкий аэроплан «альбатрос». Только после него его примеру последуют другие русские лётчики.

А 3 февраля 1915 г. Вячеслава Матвеевича впервые награждают орденом Св. Георгия 4-й степени – «за то, что 12-го августа 1914 г. произвёл смелую и решительную воздушную разведку в районе Люблин – Белжице – Ополе – Юзефов – Аннополь – Боров – Госцератов – Уржендов – Красник – Люблин, проник в тыл и фланги неприятельского расположения и, несмотря на действительный огонь противника по аппарату, сопровождавший его в течение всего полёта и повредивший жизненные части аппарата, с исключительной находчивостью, доблестным присутствием духа и беззаветным мужеством выполнил возложенную на него задачу по раскрытию сил и определению направления движения колонн противника, вовремя доставил добытые разведкой сведения первостепенной важности и тем способствовал принятию стратегических решений, приведших к одержанию решительного успеха над противником».

К слову, этот орден стал третьим в «иконостае» героя, после орденов Св. Станислава 3-й степени (от 6 мая 1910 г.) и Св. Анны 3-й степени (от 14 февраля 1913 г.). Но не последним...

Только в одном 1915-м его наградят ещё четырьмя орденами. И все будут даны за боевые отличия.

Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом от 26 февраля – «за отличия в действиях против неприятеля в период боёв с 27 сентября по 21 октября 1914 г.»;

Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» от 1 августа 1915 г. – «за отличия в делах против неприятеля в период боёв с 1-го декабря 1914 г. по 1-е июня 1915 г.»;

Св. Анны 2-й степени с мечами от 10 декабря 1915 г. – «за отличия в делах против неприятеля при штабе Рижского укрепленного района»;

Св. Станислава 2-й степени с мечами от 24 декабря 1915 г. – «за отличия в период боёв с 21-го октября по 1-е декабря 1914 г.».

Но и это ещё не всё. 15 февраля 1915 г. Ткачёва производят в чин есаула.

Вячеслав Матвеевич в воздушных боях одержал только 5 побед.

Вне всякого сомнения, их было бы гораздо больше, но вероятнее всего этому помешали назначения на вышестоящие должности, начиная с инспектора.

В марте 16-го Ткачёв сдаёт командование отрядом и убывает в Киев для формирования 11-го авиационного дивизиона. Его временно прикомандировывают к 3-й авиационной роте.

25 марта Ткачёва назначают временно исполняющим должность командующего 11-м авиационным дивизионом. Почти через месяц – 21 апреля утверждают в этой должности.

9 сентября следует новое назначение – исполняющим обязанности Инспектора авиации армии Юго-Западного фронта.

24 декабря это назначение утверждается.

3 декабря Ткачёва производят в чин войскового старшины, а 11 января 1917 г. из этого чина переименовывают в подполковники с зачислением по инженерным войскам.

9 июня 1917 г. тридцатидвухлетнего подполковника назначают исполняющим должность начальника Полевого Управления авиации и воздухоплавания при штабе Верховного Главнокомандующего.

И ещё в 1917-м будет производство в полковники (25 августа 1917 г.) и награждение Георгиевским оружием (8 мая 1917 г.) – «за то, что, будучи командиром 11-го авиационного дивизиона в чине есаула во время боёв под Тарнополем 25-го мая 1916 г., несмотря на губительный огонь зенитных орудий противника, неоднократно прорывался в тыл противника, производил там разведку и своевременно давал ценные сведения о противнике; при этом того же 25-го мая встретившись с “альбатросом” противника, вооружённым пулемётом, вступил с ним в бой и заставил противника обратиться в бегство.

19-го, 21-го и 27-го июня 1916 г. в районе р.р. Липы и Стыри им были добыты и своевременно доставлены в штаб армии сведения особой важности о сосредоточении в этом районе сильной ударной группы противника, угрожавшей прорывом нашего фронта в направлении на Луцк, благодаря чему своевременно принятыми мерами противнику нанесён был полный разгром.

27-го июня во время разведки аппарат подполковника Ткачёва был повреждён разорвавшимся снарядом противника, особенно правое крыло, которое во время полёта могло деформироваться».

В том же 1917-м Вячеслав Матвеевич завершает приятную работу над первым в истории русской военной авиации пособием по тактике ведения воздушного боя (Материалы по тактике воздушного боя. Пг., 1917 г.).

«Материалы» были составлены им на основании боевой практики в Луцком районе осенью 1916 г.

В них он особо подчёркивал, что целью активных воздушных средств (истребительных) является решительный бой на малой дистанции, так как только в этом случае можно с большой уверенностью рассчитывать на победу.

Как показала жизнь, в этих «Материалах» Ткачёв заложил фундамент для развития тактики истребительной авиации в России, дав импульс другому выдающемуся русскому лётчику, Е. Крутеню, для написания работы «Воздушный бой», ставшей уже настольной книгой для русских лётчиков.

Вот каким увидел Ткачёва генерал-майор И. К. Спатарель: «...я услышал обрывок разговора двоих: долговязого гвардейца-кавалериста и Ткачёва.

– ...Хотите, чтобы я возился с дурно пахнущими железками? – продолжал горячась, гвардеец. – Никогда! Офицер-авиатор не должен уподобляться грязному мастеровому... Я лётчик – моё дело летать...

– Итак, – внешне любезно с досадой возражал Ткачёв, – вы смеее утверждать, что теория полёта ни к чему? Очень вам благодарен! Но скажите, пожалуйста, зачем же столь усердно артиллеристы штудируют баллистику? – Ткачёв резко повернул голову: – А казалось бы, проще – палить по цели, и всё! И наконец, ваше пренебрежение так называемыми железками – смешно... Имейте в виду, что, если во время военных действий вам почему-либо придётся спуститься, вы без помощи “мастерового” не сможете даже завести мотор...

Потом я видел, как Ткачёв летает. Красиво это у него получалось. С той чистотой, отшлифованностью, которая свойственна настоящему мастеровому.

Ни одной лишней секунды при опробовании мотора. Энергичный взлёт. Чёткость эволюции в воздухе. Устойчивая, уверенная посадка. Вылезет из самолёта – и опять ни одного лишнего жеста или слова. Если можно так выразиться, он летал серьёзно. Чувствовалась и его любовь к полётам, и спокойная уверенность в себе, свойственная людям, хорошо знающим своё дело.

Лишний раз я убедился в этом на аэродроме. В тот день на самолёте Ткачёва устанавливали новый пропеллер. Механик нервничал, воздушный винт почему-то плохо садился на вал мотора. Ткачёв в это время, согнувшись, осматривал шасси. Но вдруг после очередной безуспешной попытки механика взглянул на него, быстро подошёл, сказал холодно:

– Позволь-ка...

Взял пропеллер, широко расставив руки, и сразу, без перекоса, точно насадил его на коническую втулку вала. В отношениях с офицерами, особенно с аристократами-белоручками, Ткачёв был независим, холодно учтив. На солдат же просто не обращал внимания, как будто их не существует. В нём чувствовалась властность. Его уважали и побаивались...

«Ткачёв был личностью незаурядной. Сам много и хорошо летал. Благодаря боевому опыту, тактической грамотности и организаторским способностям он быстро выдвинулся».

Октябрьская революция застала В. М. Ткачёва в Ставке.

Там же он и принял своё окончательное решение, которое убедительно выразил в отправленной им в Петроград телеграмме: «Разрубать своими руками то, в создании чего я с таким трудом и риском я сам участвовал, я не могу. Теперь для авиацентра осталась лишь одна забота возможно больше сохранить из того, что мы имеем, а это в настоящий момент сможет лучше выполнить не единоличная власть. А коллектив, я прошу вас взять эту задачу на себя. А я уезжаю туда, где будут формировать те здоровые силы, которые должны будут спасти нашу Родину».

В конце ноября 1917 г. он покинул Ставку в Могилёве и уехал на Кубань. Но прежде чем он туда попадёт, ему предстояло преодолеть поистине героический путь, с двумя арестами и побегам по пути. В начале 1918-го Ткачёв вступает в белый партизанский отряд полковника Кузнецова – рядовым. Отряд действовал против войск Северо-Кавказской Советской республики в районе г. Майкоп. Там он попадает в плен и едва избегает расстрела. От смерти его спасли заступившиеся за него кубанские казаки.

Только в марте 1919-го Ткачёв сформировывает в Екатеринодаре 1-й Кубанский авиационный отряд. И уже в мае (20–21) с отрядом участвует в операции в районе станицы Великокняжеская. Там во взаимодействии с авиаотрядом Донской армии они действуют против частей 10-й армии красных и кавалерийских дивизий С. М. Будённого и В. М. Думенко.

30 мая Ткачёва ранили с земли во время одной из атак...

В июне 1919-го его производят в чин генерал-майора после успешных действий под станицей Великокняжеская (бои на Царицынском направлении в июне – июле 1919 г.).

А 1 апреля 1920 г. «новоиспечённого» генерала назначают начальником Авиации ВСЮР (с 14 апреля 1920-го – начальник Авиации Русской армии генерала П. Н. Врангеля).

Как пишут авторы книги «Военлёты погибшей империи», благодаря усилиям Ткачёва «малочисленные белые авиачасти вскоре стали грозной силой, не раз решавшей исход наземных сражений. Ткачёв уделял больше внимания боевой подготовке лётчиков, обучению их умению летать строем и слаженно действовать в группе, точно следуя приказам командира. Для лучшей заметности командирские машины получили особые цветные обозначения (яркая окраска капота и широкая полоса вокруг фюзеляжа). Кроме того, каждый отряд получил собственные знаки отличия в виде индивидуальной раскраски рулей поворота (разноцветными полосами, чёрно-белыми квадратами и т. д.).

Тщательно прорабатывались способы взаимодействия авиации и наземных войск. В частности, была внедрена специальная система сигнализации с помощью уложенных на земле геометрических фигур из белых полотнищ, хорошо различимых с большой высоты. К примеру, ориентированная по ветру буква “Т”, выложенная возле штаба полка или дивизии, означала, что командир данного подразделения требует от лётчика немедленной посадки для передачи какого-то важного сообщения. Форма фигур периодически менялась, чтобы не дать красным возможности с помощью ложных сигналов заманить белых лётчиков в ловушку. Авиаторы, в свою очередь, передавали донесение на землю с помощью вымпелов или различных комбинаций цветных сигнальных ракет. А когда в симферопольском авиапарке на два самолёта установили радиостанции, эффективность воздушных разведок ещё более возросла. Надо заметить, что столь чёткой системы связи “между небом и землёй”, как та, что организовал Ткачёв, не было ранее ни у белых, ни у красных».

Свой особый талант и выдающиеся организаторские способности Ткачёв проявил и во время прорыва фронта в Северной Таврии кавалерийской ударной группой Д. П. Жлобы, угрожавшей захватом Мелитополя. В частности, Вячеслав Матвеевич разработал план операции по сдерживанию красной кавалерии с помощью авиации.

С 15 по 21 июня 1920 г. авиация под его командованием, действуя в тесном взаимодействии с сухопутными частями в районе деревень Валодчейм, Черниговка, Гнаденфельд и Михайловка (в долине р. Юшанлы), сумела полностью деморализовать ударную группу Жлобы и почти полностью её уничтожить.

«20 июня, – вспоминал сам Ткачёв, – под моим руководством была атакована одна из колонн корпуса Жлобы у д. Вальдгейм. После бомбометания красные в панике бросились в поле. Лётчики, снизившись до 50 м, пулемётным огнём совершенно разгромили эту группу красных, которые бежали на восток и северо-восток, зачастую бросая, ввиду усталости, своих лошадей. Всё поле было покрыто чёрными пятнами убитых людей и лошадей. Очень много красных разбежалось по домам окрестных деревень. Красными были брошены почти все оставшиеся у них пулемётные тачанки и повозки».

Успехи авиации под командованием Ткачёва были оценены по достоинству. Его самого наградили орденом Св. Николая Чудотворца приказом Главнокомандующего Русской армией № 3294 от 22 июня 1920 г.

Позднее, уже в эмиграции, генерал Врангель так оценил своего подчинённого: «Наша воздушная эскадрилья под руководством выдающегося лётчика генерала Ткачёва производила в воздухе ряд блестящих маневров, маневров тем более удивительных, что большинство аппаратов пришли в полную ветхость, и лишь беззаветная доблесть русского офицера заменяла технику».

Что и говорить, но авиация Ткачёва «оказала решающее влияние на весь ход войны». Ведь если бы итог этой битвы оказался иным, красные могли захватить Крым уже в июле 1920-го.

Собственно, победа в Северной Таврии на целых несколько месяцев отодвинула конец Белого движения. И в этом была несомненная заслуга Вячеслава Матвеевича Ткачёва.

После эвакуации Крыма Ткачёв эмигрировал в Югославию. На чужбине он отошёл от участия во всяких многочисленных эмигрантских организациях. Недолго работал редактором авиационного журнала, затем в частном пароходстве и, наконец, служил консультантом при инспекции авиации Королевства СХС.

Во время Второй мировой войны был начальником внеклассного воспитания русской молодёжи мужской и женской гимназий в г. Белграде.

В Югославии Ткачёв разработал ряд наставлений и пособий для её военной авиации, а также написал работу «Вопросы тактического применения авиации в маневренной войне», где анализировал опыт применения авиации в Гражданской войне.

Когда территорию Югославии оккупировали германские войска, Вячеслав Матвеевич демонстративно отказался от сотрудничества с оккупантами.

В 1944 г., во время их эвакуации (отступления), вместе с ними уходили тысячи и тысячи русских эмигрантов, но в отличие от большинства Ткачёв решил остаться. Когда его спросили, почему он так поступает, выдающийся лётчик ответил: «Лучше пусть расстреляют свои».

Дальше начинается следующая часть его биографии.

30 октября 1944 г. Ткачёв был арестован органами МГБ СССР и этапирован в Москву.

7 декабря его передают в ведение ГУКР «СМЕРШ», где обвиняют в сочувствии мировой буржуазии, терроризме и участии в антисоветской организации, а в августе 1945-го осуждают Особым совещанием при МГБ СССР к 10 годам ИТЛ.

Отсидел выдающийся лётчик почти до звонка. Пройдя через Сиблаг, Озерлаг и лагерное отделение Мордовской АССР, он вышел на свободу «с поражением в правах» без права жительства в больших городах – 5 февраля 1955 г. Как иностранный подданный, после освобождения генерал Ткачёв имел возможность выехать за границу, однако 70-летний старик обращается с прошением позволить ему поселиться на родной Кубани. Ему разрешили. В Краснодаре Ткачёв жил у своей племянницы, а подрабатывать устроился переплётчиком в артель инвалидов им. В. И. Чапаева.

Когда он по утрам выходил из своего подвала в ватнике с ведром за водой, вряд ли кто-то даже мог предположить, что этот старик – один из создателей русской истребительной авиации. После лагерей Бог даровал Ткачёву ещё целых десять лет жизни. И всё это время он посвятил исследованиям в области истории авиации в России, написав две замечательные книги «Русский сокол» и «Крылья России».

Умер Вячеслав Матвеевич на родной земле 25 марта 1965 г., так и оставшись выдающимся русским лётчиком на века.

## Константин Константинович Арцеулов

Константин Константинович родился 17 (29) мая 1891 г. в Ялте. Сам он писал об этом в автобиографии так: «Я родился и вырос в Крыму, детство провёл в доме моего деда художника Айвазовского, до его смерти в 1900 году».

Не потому ли будущий выдающийся лётчик на всю оставшуюся жизнь сохранил привязанность к Крыму и его красочной природе.

Знаменитый Иван Константинович Айвазовский во время работы в свою мастерскую никого не пускал. Возможно, он весьма бережно относился к секретам своего искусства. Ведь только у него из всех известных маринистов получалась живая и прозрачная вода.

Но всё же единственным человеком, кому разрешалось видеть работу великого художника, был его внук.

В пожилом возрасте Константин Константинович напишет: «По-моему, профессии художника и лётчика близки друг другу, потому что во многом требуют от человека одних и тех же врождённых или приобретённых черт и качеств: чувства пространства, движения в нём, темпа и ритма его, глазомера и тонкого чувства цвета, наблюдательности, аналитического отношения к обстоятельствам в работе, романтизма и предприимчивости, эмоциональности и глубокого знания своего ремесла».

Тогда он не рисовал, а был всего лишь только зрителем. Тем не менее впечатления детских лет, проведённых в доме деда, оказались весьма значительными и очень рано вызвали у него стремление к рисованию. Так в одном человеке поместилось сразу два: художник и авиатор.

Среднее образование Арцеулов получил в Севастопольском реальном училище. Там он впервые начал учиться рисовать. К тому же преподавание этой дисциплины в этом учебном заведении было поставлено весьма неплохо.

К этому времени относится и постройка первого в жизни планера. Константину только 13 лет. В 1905 г. его определяют в Морской кадетский корпус и он отправляется в Петербург. Классные занятия, три кампании на учебных парусных корветах в Балтике, парусные гонки до Ревеля и занятия живописью – всё это с лихвой уместилось в несколько лет обучения там. Но вскоре случилось непредвиденное. Кадет сначала заболел, а потом врачи нашли у подростка «слабые лёгкие». Словом, по приговору врачей Арцеулов был отчислен из корпуса в 1908 г.

Он возвращается в Крым и готовится к экзамену в Академию художеств. Затем снова Петербург, неудача при поступлении, учёба у известных художников в Москве (1908–1909 гг.) и снова в Петербурге. Вот только в студии Е. Е. Лансере он проработал всего две недели. Когда они закончились, началась сборка «Фармана-3» на заводе С. Щетинина. Эта работа помогла Арцеулову достаточно подробно ознакомиться с устройством самолётов и, в сущности, окончательно определила будущую его судьбу.

К слову, одно увлечение победило в выборе профессии второе. И вот почему. Ещё в реальном училище Арцеулов «был увлечён изучением парящего полёта птиц, мечтая добиться его и на планере». Он вспоминал: «Из Франции я привёз книги по авиации, среди них труд “Полёт птиц без взмахов крыльями”. В 1860 г. Муйер изучал парение орлов и грифов в Марокко, Египте, на склонах Атласских гор. И сам построил планер».

Итак, первый планер – в 1904 г., в Севастополе – А-1. Второй – в 1905 г. Там же – А-2. Третий – в 1908 г., в Феодосии, – А-3.

К. К. Арцеулов: «Начал я летать тогда, когда, собственно, авиация зарождалась. Русская авиация только-только начиналась ещё... Это было начало, а всякое начало трудно...

Воздух не знали. Условия атмосферы были тогда мало изучены... Поэтому занятие авиацией было очень рискованно...

Ведь в большинстве авиаторы тогда строили свои планеры, сами их конструировали, сами их испытывали, на них летали. Ну, конечно, бывали случаи, когда это кончалось трагически, но это был передовой отряд, который создавал авиацию, который завоёвывал воздух. И, конечно, участие в этой авиации очень хорошо на меня действовало в этом отношении, что вызывало и во мне тоже, во-первых, известную, так сказать, смелость, а потом – желание творить в этой области. А каждую область двигать вперёд можно только творением». В общем, с первых дней работы в сборочном цеху Арцеулов стал готовиться к поступлению в авиашколу «Гамаюн».

С осени 1910 г. Константин Константинович учится в Гатчине. Сама учёба давалась легко, ведь у него уже был опыт полётов на планерах собственного изобретения. А летом 1911-го он сдаёт лётный экзамен на звание пилота-авиатора. Диплом за номером сорок пять ему торжественно вручат во Всероссийском императорском аэроклубе.

Фактически через год Арцеулова призывают в армию, где он служит в кавалерии в Крымском конном полку. Ещё через год увольняют в запас с производством в первый офицерский чин прапорщика.

Затем он работает инструктором в Севастопольском аэроклубе. Но вот начинается Первая мировая война, и Арцеулов по мобилизации снова попадает в армию.

На фронте Константин Константинович командует взводом в 12-м Уланском полку. Но он уже не может жить без неба. Находясь на излечении в госпитале, он телеграфирует высшему авиационному начальству: «Прошу сообщить могу ли быть принят лётчиком в отряд воздушного флота имею звание пилота-авиатора диплом императорского аэроклуба № 45 в случае возможности прошу ходатайствовать и телеграфировать 137 госпиталь прапорщику 12 уланского Белгородского полка Арцеулову».

Ответ приходит быстро, и его с согласия великого князя Александра Михайловича командируют в Севастопольскую школу авиации.

Весной 1915-го он прибывает в Крым, летом сдаёт экзамен и получает звание военного лётчика. После выпуска Арцеулова направляют в 18-й разведывательный корпусной авиаотряд. Этот отряд только с августа по сентябрь 1916 г. совершил 120 боевых вылетов и записал на свой счёт пять побед, потеряв всего один аэродром. Как-то сразу молодой офицер был замечен командованием и выдвинулся в ведущие лётчики. На стареньком «фармане» Арцеулов совершил 200 боевых вылетов на разведку и корректировку артиллерийского огня. И это на тихоходном и весьма хрупком аппарате!

Марк Галлай: «К трём орденам, которые Арцеулов заслужил, воюя в кавалерии, прибавились ещё два: Святой Анны 4-й степени с надписью “За храбрость” и Святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом. <...>

21 мая 1916 года прапорщика Арцеулова направляют в Москву “для тренировки на аппаратах-истребителях”. <...> Оттенировавшись за два месяца на самолётах истребительного типа, Арцеулов возвращается на фронт.

Приказ по армии Юго-Западного фронта от 20 июля 1916 года гласит: командировать Арцеулова в VIII истребительный отряд.

И за неполных два месяца он проводит 18 успешных воздушных боёв, в которых обращает противника в бегство».

Тогда же под Луцком он подбивает германский «альбатрос». При падении самолёт пострадал, но был скоро отремонтирован, и с той поры Константин Константинович совершал дерзкие налёты на этом трофее. А в августе 1916-го Арцеулова похоронили заживо. В газетах Петрограда, Москвы и Парижа появились заметки о гибели в воздушном бою внука

знаменитого художника Айвазовского. Но, к счастью, всё это оказалось не более чем слухами.

В сентябре 1916-го Арцеулова отзывают в Севастопольскую школу на должность начальника истребительного отделения, где он становится первооткрывателем в покорении «штопора».

Вот как это было со слов самого Арцеулова: «В 1916 г. меня командировали... для организации истребительного отдела при Севастопольской школе военных лётчиков. Здесь я получил возможность заняться вопросом “штопора” и способа выхода из него <...>, я понял, что надо сделать следующий шаг – сделать “штопор” умышленно и выйти из него. Я могу сказать, что, приняв такое решение, я оставался спокоен. Ведь парашюта тогда не было, и в случае ошибки полёт стал бы для меня последним, но закалка нервов в недавних боях помогла быть твёрдым в своём решении.

В ясное осеннее утро я поднялся на своём истребителе «Ньюпор-21», набрал высоту 2000 метров и, сделав пологий вираж, чтобы подготовиться, сбавил газ, выключил мотор. Потеряв скорость, нажимаю левую педаль. Левое крыло проваливается вниз. Какая-то сила заносит самолёт вокруг него. В быстром вращении всё сливается в опрокинутый конус. Внизу только мелькают строения аэроплана. Вот он “штопор”! Даю правую ногу, ручку “от себя”, крен влево. Самолёт как бы останавливается носом вниз и устремляется в пикирование. Выключаю мотор, и распираемый счастьем, уверенно повторяю “штопор” и иду на посадку. С тех пор по выполнению “штопора” начали обучать, как обычной фигуре пилотажа, и многие жизни лётчиков были спасены».

Таким образом, Константину Константиновичу первому удалось покорить самую страшную беду авиации – штопор. Благодаря своему опыту, таланту и храбрости он смог найти средство для его укрощения, чем спас жизни очень и очень многих лётчиков.

Имя же его с тех пор стало бессмертным.

В 1920 г., когда Красная Армия подошла к Перекопу, Арцеулов перешёл на сторону красных. В 1921 году он получает назначение в 1-ю Московскую школу красных военлётчиков, что располагалась на Ходынском поле. Сначала он был лётчиком-инструктором, а потом начальником лётной части. В этой школе Константин Константинович подготовил более 200 красных военлётчиков.

Знаменитый лётчик-испытатель М. М. Громов с восторгом будет отзываться о своём учителе: «Я познакомился с Арцеуловым, будучи только-только оперившимся инструктором Московской школы авиации, в которую он и прибыл. Внимание всей школы всколыхнулось. Все инструкторы знали, кто такой К. К. Арцеулов. Лучший из лучших “ньюпористов”, инструктор Качинской школы. Самое замечательное в нём, как в одном из первых русских лётчиков – это творческая мысль о полётах. А в результате блестящее историческое событие в нашей авиации – он первым выполнил штопор, тем самым доказав, что из штопора можно выходить тем методом, которым пользуются все лётчики мира до сего времени.

Воображение может только дополнить вершину его дерзания – ведь тогда летали без парашютов. Полёты Арцеулова в Московской школе поразили нас “интеллектуальным почерком”. Его высший пилотаж на “ньюпоре” блистал не только чистотой исполнения, но и той индивидуальностью композиции, которая была принята всеми нами, как выдающееся явление в нашей авиации. Арцеулов стал одним из основателей “планерного кружка” в Московской школе авиации. Он не только был одним из первых советских планеристов, но и сам сконструировал планер, который построил в одном из ангаров нашей школы.

Авиационная карьера Константина Константиновича – это только часть проявления его одарённости и способностей...

Он был замечательным художником. Да и мог ли он не быть талантливым художником – ведь он внук И. К. Айвазовского. Талант и одарённость его дополнялись превосход-

ным внешним и внутренним обликом. Брюнет с прямым пробором, подчёркивающим удивительную симметричность лица; большие глаза восточного типа с длинными ресницами; профиль, которому может позавидовать каждый претендующий на благородство внешности. Присущая ему утончённо-скромная манера естественно держаться в любой обстановке. Он был умён, скромен, остроумен, но немногословен. Несмотря на его скромность, мы все знали, что он храбр и смел в любой самой сложной обстановке – и в воздухе, и на земле. Сколько бы перебилось людей с 1916 по 1928 год, если бы К. К. Арцеулов на практике не открыл доступный для всех метод выхода из штопора. Это был его творческий подвиг в истории авиации».

В 1927 г. Арцеулов переходит в гражданскую авиацию, работает лётчиком-испытателем, проводит аэрофотосъёмку на Урале и в Средней Азии. Однако в 1930 г. его отлучают от неба навсегда. По доносу Константина Константиновича ссылают на Север, в Архангельск. Только через пять лет его освободят, и он будет работать художником-графиком. Более того, Арцеулову запретят проживать в крупных городах, и он обоснуется в Можайске. Лишь в 1947 г. ему позволят вернуться в Москву, а в 1956 году полностью реабилитируют.

Оставшуюся часть жизни Арцеулов посвятит своему любимому увлечению – рисованию, будет заниматься иллюстрированием книг по авиации.

«Любовь эта у меня была как детская болезнь, которая потом, с возрастом, перешла просто в страсть, – расскажет о себе Константин Константинович. – Я настолько увлекался полётами, что уже подозревал, нормален ли я. Потому что тогда, в то время, когда авиации ещё не было, считали, что тот, кто думает летать – не говоря уж о том, кто пытается, – человек, без сомнения, ненормальный. Настолько велико было недоверие к возможности человека полететь...»

Умер великий лётчик 18 марта 1980 г., всего лишь два месяца не дожив до своего 90-летия...

## **Суровый отбор (Командующие воздушными армиями в годы войны)**

В ходе начального периода Великой Отечественной войны руководство ВВС Красной Армии столкнулось с проблемой децентрализованного управления, когда на долю армейской авиации приходилось 83 % авиаполков, а на долю фронтовой авиации всего 17 %.

Такое сосредоточение значительных сил авиации фронта в общевойсковых армиях привело к распылению немногочисленных её сил, а также полностью исключило централизованное управление и массированное применение авиации во фронтовых операциях.

То же самое можно сказать и о подчинении ВВС фронта командующему войсками фронта, которое исключало централизованное управление ВВС РККА со стороны их командующего, затрудняло массированное применение авиации на стратегических направлениях. Главный маршал авиации А. А. Новиков вспоминал: «Но авиация – особый вид вооружённых сил. Она не терпит расчленённости своих сил и разобщённости в боевых действиях. Её ударная мощь и результативность, а следовательно, и помощь наземным войскам тем выше, чем сосредоточённое и целенаправленное её усилия. В войсках же эти аксиомы в то время только-только познавались. На авиацию многие общевойсковые командиры тогда всё ещё смотрели просто как на некую сопутствующую силу, обязанную действовать только в интересах наземных войск и преимущественно локально, то есть в границах, занимаемых этими войсками, и по вражеским объектам, находящимся в этих границах.

Такое в корне порочное понимание роли авиации приводило к явлениям подчас столь нелепым, что мы, авиаторы, только руками разводили. В первые недели войны нам нередко приходилось выслушивать такие, к примеру, просьбы: прочесать авиацией лес, разбомбить район, сжечь определённые кварталы в населённом пункте, уничтожить пулемётное гнездо на какой-нибудь горушке и т. п. Короче, ставились задачи, совершенно несвойственные авиации и поэтому нереальные. Конечно, всё это можно сделать, но практический результат таких действий окажется весьма невелик, во всяком случае, не будет эквивалентен потраченным усилиям и средствам на выполнение подобных заданий».

Таким образом, советские ВВС были лишены как маневренных, так и ударных возможностей.

К слову сказать, в ВВС Германии около 15 % сил авиации находилось в составе полевых армий, а остальные 85 % авиации составляли воздушные флоты, непосредственно подчинявшиеся главному ВВС и выполнявшие боевые задачи лишь в оперативном взаимодействии с объединениями сухопутных войск.

Благодаря именно такой организационной структуре немецкое командование без труда организовывало и выполняло маневры вдоль фронта, концентрировало основные силы люфтваффе на главном направлении действий наших войск, избегая создания крупных авиационных резервов для переноса усилий авиации с одного направления на другое.

25 января 1942 г. в директиве командующего ВВС Красной Армии генерал-полковника авиации П. Ф. Жигарева говорилось: «Использование авиации фронтов, учитывая её ограниченное количество, в настоящее время осуществляется неправильно. Командующие Военно-воздушными силами фронтов вместо целеустремлённого использования авиации на главных направлениях против основных объектов и группировок противника, препятствующих успешному решению задач фронта, распыляют средства и усилия авиации против многочисленных объектов на всех участках фронта. Подтверждением этому служит равномерное распределение авиации между армиями...

Массированные действия авиации со стороны командующих Военно-воздушными силами фронтов в интересах намеченных операций производятся нерешительно или вовсе отсутствуют».

15 марта 1942 г. командующий ВВС РККА впервые докладывает Сталину о необходимости создания крупных авиационных объединений.

«Для успешной борьбы с противником авиации не хватает организованного единства и единого командования, а для устранения этих недостатков нужно сформировать крупные авиационные объединения», – подчёркивает генерал Жигарев.

3 апреля 1942 г. в очередном докладе командующего вождю звучат уже более конкретные предложения: «Боевая практика показывает, что современная авиация способна оказать решающее влияние на ход наземных операций, но при условии массирования её усилий на решающих направлениях. Если же авиация равномерно распылена по всему фронту, то эффективность её действий резко снижается. Поэтому управление всей авиацией страны надо сосредоточить в одних руках, <...> т. е. в руках командующего ВВС Красной Армии, который и будет получать задачи от Ставки».

Вместо ВВС фронтов и армий предлагалось создать пять действующих авиационных армий (от 300 до 750 самолётов), каждая из которых будет поддерживать и прикрывать войска нескольких фронтов и подчиняться по всем вопросам непосредственно командующему ВВС. Принятие такого решения однозначно способствовало бы повышению маневренности авиации и снижению потребностей в авиационных резервах Ставки ВГК.

Предложения начальника оперативного управления Генерального штаба Красной Армии генерал-майора авиации Викуленкова, изложенные им 19 апреля 1942 г., значительно поддерживали идею командования ВВС.

По его мнению, весной 1942 г. германская авиация на Восточном фронте уже не имела такого превосходства перед советской авиацией в качестве лётного состава, в количестве и качестве авиационной техники, которое было ещё недавно.

«Однако, – докладывал он заместителю начальника Генерального штаба генералу Василевскому, – немцам часто удаётся на отдельных участках фронта или направлении достигать превосходства в воздухе и порою создать видимость общего превосходства ВВС».

В качестве примера он привёл боевые действия люфтваффе против пяти советских фронтов, когда их воздушных флотов по очереди «навалились» на них, создавая превосходство. При этом наши фронты не смогли обеспечить даже элементарного взаимодействия своей авиации.

Сталина убедили мнения специалистов и 5 мая 1942 г. он визирует приказ НКО СССР о расформировании ВВС Красной Армии и создании крупных авиационных объединений фронтовой авиации.

Так были созданы воздушные армии.

Каждая такая армия, имея точно такую же численность самолётов, как ВВС фронта и ВВС армий, стала способна решать гораздо более эффективно обычные и самые сложные боевые задачи.

К сожалению, удалось преодолеть распыление фронтовой авиации лишь в рамках фронта, но распыление фронтовой авиации сохранилось в рамках стратегического направления и всего советско-германского фронта.

Следовательно, для переноса усилий фронтовой авиации как с одного фронта на другой, так и с одного стратегического направления на другое, всё равно требовались крупные авиационные резервы Ставки ВГК.

То есть создание воздушных армий как первая попытка достичь централизованного управления авиацией с целью массированного её применения не было доведено до своего логического конца.

Так как в конечном итоге созданные 17 воздушных армий, разбросанные по фронтам, фактически не имели крупных сил авиации.

Теперь же стали поступать предложения изъять воздушные армии из подчинения фронтов и подчинить непосредственно Ставке ВГК через командующего ВВС и его штаб, а во фронтах оставить только разведывательную авиацию и смешанные авиаполки.

Были и ещё более конструктивные предложения. Однако их так и не удалось реализовать в дальнейшем, а воздушные армии остались в подчинении фронтового командования, не решив проблему крупных авиационных резервов.

Путь массирования сил авиации на главном направлении нашли за счёт маневра крупными авиационными резервами при наличии в каждом фронте немногочисленных воздушных армий.

Итак, приказом НКО СССР от 5 мая 1942 г. была создана первая воздушная армия.

В приказе Сталина подчёркивалось: «В целях наращивания ударной силы авиации и успешного применения массированных авиационных ударов – объединить авиасилы Западного фронта в единую воздушную армию, присвоив ей наименование 1-й воздушной армии».

В том же мае 42-го были сформированы 2-я, 3-я, 4-я и 8-я воздушные армии, в июне – 5-я и 6-я, в июле – 14-я и 15-я, в августе 16-я и в ноябре 7-я, 13-я и 17-я воздушные армии.

Следовательно, к ноябрю 1942 г. из подчинения общевойсковых армий была изъята вся боевая авиация. Им лишь оставили по одному смешанному авиаполку для выполнения задач разведки и связи.

По мнению специалистов, «воздушные армии оказались самой удачной формой организационной структуры фронтовой авиации».

Однако не все цели были достигнуты.

Так кто же командовал этими воздушными армиями? Какими дорогами пришли к их руководству авиационные военачальники?

Всего за годы войны с 1942 по 1945 год воздушными армиями командовали 26 человек.

14 из них начали службу в авиации сразу или через некоторое время спустя после призыва в Красную Армию. Остальным понадобились годы, чтобы по воле случая оказаться в ВВС.

Так, например, К. А. Вершинин до учёбы в Военно-воздушной академии командовал стрелковой ротой и батальоном.

В. А. Виноградов, прежде чем стать мотористом Военно-теоретической школы ВВС в Ленинграде, командовал взводом и был заместителем командира роты.

А. Е. Голованов в годы Гражданской был разведчиком, в межвоенный период служил в органах ОГПУ.

С. К. Горюнов в годы Гражданской войны воевал красноармейцем, был военным комендантом, командиром роты и батальона, прежде чем в 1924 году окончил 2-ю военную авиашколу в Борисоглебске.

Д. Ф. Кондратюк служил в кавалерии и только после окончания Высшей кавалерийской школы (в 1923 г.) учился в военной школе лётчиков-наблюдателей.

Н. Ф. Науменко прошёл путь от красноармейца до командира кавалерийского взвода. В 1925 г. окончил Тверскую кавалерийскую школу и только в 1928 г. школу лётчиков-наблюдателей.

Н. Ф. Папивин до 1928 г. служил политруком батальона, командиром взвода и помощником командира пулемётной роты. И лишь затем стал курсантом 2-й военной школы лётчиков.

И. Г. Пятыхин в авиацию попал с должности командира кавалерийского взвода. Службу в ней начал стажёром-лётчиком-наблюдателем.

С. Д. Рыбальченко в ВВС оказался только после окончания Военной академии им. Фрунзе в 1936 г. До этого он прошёл путь от красноармейца до командира батальона.

И. М. Соколов до назначения на должность инструктора-лётчика-наблюдателя (1930 г.) служил командиром эскадрона.

П. С. Степанов до назначения начальником политотдела авиабригады занимал должности: инструктора политотдела, начальника клуба стрелковой дивизии, военкома артиллерийского дивизиона, помполита полка, военкома артиллерийского дивизиона, помполита полка, военкома батальона и склада авиаэскадрильи.

С. А. Худяков до обучения в ВВА им. Н. Е. Жуковского (окончил в 1936 г.) служил в кавалерии начальником штаба полка.

Если посмотреть на уровень военного образования командующих воздушными армиями, то он выглядит следующим образом: военные академии до войны закончили всего – 8 командующих (К. А. Вершинин в 1932 г. – ВВА им. Н. Е. Жуковского; С. К. Горюнов в 1932 г. – ВВА им. Н. Е. Жуковского; П. Ф. Жигарев в 1932 г. – ВВА им. Н. Е. Жуковского; С. А. Красовский в 1936 г. – ВВА им. Н. Е. Жуковского; С. И. Руденко в 1932 и 1936 гг. – командный и оперативный факультеты ВВА им. Н. Е. Жуковского; С. Д. Рыбальченко в 1936 г. – ВВА им. М. В. Фрунзе; К. Н. Смирнов в 1936 г. – ВВА им. Н. Е. Жуковского; С. А. Худяков в 1936 г. – ВВА им. Н. Е. Жуковского); курсы при Военно-воздушной академии и академии Генерального штаба закончили 14 человек (В. А. Виноградов в 1940 г.; С. К. Горюнов в 1939 г.; В. Н. Жданов в 1928 г.; Д. Ф. Кондратюк в 1931 г.; С. К. Красовский в 1926 г.; Н. Ф. Науменко в 1934 г.; Н. Ф. Папивин в 1933 г.; Ф. П. Польшин в 1935 г.; А. С. Сенаторов в 1939 г.; К. Н. Смирнов в 1926 и 1930 гг.; И. М. Соколов в 1935 г.; В. А. Судец в 1933 г.; Т. Т. Хрюкин в 1939 и 1941 гг.; В. Н. Бибилов в 1941 г.).

Оставшиеся 7 командующих имели следующее образование:

А. Е. Голованов – лётная школа в 1932 г.;

М. М. Громов – школа авиации в 1918 г.;

И. П. Журавлёв – военно-теоретическая авиашкола в 1925 г. и 2-я военная школа лётчиков в 1927 г.;

Т. Ф. Куцевалов – военно-теоретическая школа в 1927 г. и 1-я военная школа лётчиков в 1928 г.;

И. Г. Пятыхин – Ивано-Вознесенская школа комсостава РККА в 1925 г., 3-я военная школа лётчиков и лётчиков-наблюдателей в 1930 г., Хабаровская школа лётчиков в 1934 г. и Высшая лётно-тактическая школа в Липецке в 1937 г.;

Д. Я. Слободжан – военно-теоретическая школа лётчиков в 1928 г.; 2-я военная школа лётчиков в 1929 г., курсы усовершенствования по технике пилотирования при 1-й военной школе лётчиков;

П. С. Степанов – экстерном общевоинская школа в 1931 г., военная школа лётчиков и лётчиков-наблюдателей в 1932 г., курсы при 1-й военной школе лётчиков в 1935 г.

По национальности из 26 командующих: 5 – украинцы (Кондратюк, Куцевалов, Руденко, Судец, Слободжан); 1 – белорус (Бибилов); 1 – армянин (Худяков).

Все остальные русские.

Если оценивать возраст командующих, то в 30 лет в командование воздушной армией вступил А. С. Сенаторов; в 32 года Т. Т. Хрюкин и В. Н. Бибилов; в 37 лет В. А. Виноградов, И. П. Журавлёв и Ф. П. Польшин; в 38 лет А. Е. Голованов, Т. Ф. Куцевалов, И. Г. Пятыхин, С. И. Руденко; в 39 лет С. Д. Рыбальченко и В. А. Судец; в 40 лет Н. Ф. Папивин, С. А. Худяков, Д. Я. Слободжан; в 41 год Н. Ф. Науменко и П. С. Степанов; в 42 года И. М. Соколов, П. Ф. Жигарев, К. А. Вершинин; в 43 года С. К. Горюнов, М. М. Громов, К. Н. Смирнов; в 45 лет С. А. Красовский; в 46 лет Д. Ф. Кондратюк; в 48 лет В. Н. Жданов.

Из 26 авиационных военачальников, командовавших в годы войны воздушными армиями, только 15 генералов и маршалов авиации командовали ими от момента вступления в эту должность до конца войны.

Остальные командовали воздушными армиями либо очень незначительное время, либо были назначены впоследствии на другие должности. На то были совершенно разные причины и основания.

Так, например, **Константин Николаевич Смирнов**, лётчик с 1921 г., войну встретил в должности командира 2-го авиакорпуса. С октября 41-го командовал 101-й истребительной авиадивизией, которая прикрывала Воронеж как важный промышленный центр и узел дорог.

С января 1942 г. – он командующий ВВС 12-й армии Южного фронта, которая принимала участие в Барвенково-Лозовской наступательной операции. В июле того же года его назначают командующим 2-й воздушной армией, принимавшей участие в Воронежско-Ворошиловградской оборонительной операции, Сталинградской битве.

Хоть и считается, что К. Н. Смирнов умело организовал боевые действия соединений армии по прикрытию и поддержке войск Воронежского и правого крыла Юго-Западного фронтов, срыву попыток противника деблокировать окружённую под Сталинградом группировку 6-й немецкой армии, тем не менее в мае 1943 г. его назначают командующим ВВС Приволжского военного округа. В июне 1946 г. генерал-лейтенант авиации (1944 г.) Смирнов вступает в командование авиацией воздушно-десантных войск, а в июне 1951 г. его отправляют в отставку. На тот момент ему было всего 52 года.

**Павел Степанович Степанов** войну встретил в должности заместителя начальника Главного управления ВВС Красной Армии по политчасти. Вскоре его чистого политработника назначают временно командующим авиагруппой на Брянском фронте, затем командующим авиагруппой на Южном.

С октября 41-го он координирует действия авиации двух фронтов (Западного и Калининского) и ВВС МВО в ходе отражения наступления противника на Москву. Именно тогда корпусной комиссар Степанов вошёл в историю. Об этом историческом факте рассказал Главный маршал авиации А. Е. Голованов. Дело было так: «Шло обсуждение дальнейшего боевого применения дивизии. Раздался телефонный звонок. Сталин, не торопясь, подошёл к аппарату и поднял трубку. При разговоре он никогда не держал трубку близко к уху, а держал её на расстоянии, так как громкость звука в аппарате была усиленная. Находящийся неподалёку человек свободно слышал разговор. Звонил корпусной комиссар Степанов – член Военного совета ВВС. Он доложил Сталину, что находится в Перхушково (здесь, немного западнее Москвы, находился штаб Западного фронта).

– Ну, как у вас там дела? – спросил Сталин.

– Командование ставит вопрос, что штаб фронта очень близок от переднего края обороны. Нужно штаб фронта вывести на восток за Москву, а КП организовать на восточной окраине Москвы!

Воцарилось довольно длительное молчание...

– Товарищ Степанов, спросите товарищей – лопаты у них есть? – спросил спокойно Сталин.

– Сейчас... – вновь последовала долгая пауза.

– А какие лопаты, товарищ Сталин?

– Всё равно какие.

– Сейчас... – Довольно быстро Степанов доложил: – Лопаты, товарищ Сталин, есть!

– Передайте товарищам, пусть берут лопаты и копают себе могилы. Штаб фронта останется в Перхушково, а я останусь в Москве. До свидания.

Не торопясь, Сталин положил трубку. Он даже не спросил, какие товарищи, кто именно ставит эти вопросы. Сталин продолжил прерванный разговор».

С января 1942 г. Степанов командовал авиационной группой на Волховском фронте, был представителем Ставки по руководству боевыми действиями авиации.

В июне 1942 г. – он командующий авиационной группой в Сталинграде, а в августе вступает в командование 16-й воздушной армией (с 8 августа 1942 г. по 28 сентября 1942 г.). На этом карьере генерал-лейтенанта авиации (1943 г.) Степанова обрывается...

Уже с сентября 1942 г. Павел Степанович командует ВВС Южно-Уральского военного округа, с сентября 1943 г. – ВВС Орловского военного округа, с сентября 1944 г. – ВВС Архангельского военного округа. Через три года (апрель 1948 г.) его последняя должность – командующий ВВС Южно-Уральского военного округа. В 1954 г. Степанова уволили в отставку. Ему было всего 53 года.

**Алексей Сергеевич Сенаторов** стал лётчиком в 1932 г., после окончания Одесской авиашколы. Войну встретил в должности командующего ВВС 1-й отдельной Краснознаменной армии. В июне 1942 г. его назначили командующим 9-й воздушной армией Дальневосточного фронта. Этой армией он командовал до 1944 г., до нового назначения – заместителем командующего 16-й воздушной армией по боевой подготовке.

С февраля 1948 г. Сенаторов – помощник командующего 9-й воздушной армией Приморского военного округа. С апреля 1949 г. – командующий 54-й воздушной армией, с февраля 1955 г. – командующий ВВС Таврического военного округа, с мая 1956 г. – командующий 26-й воздушной армией в Белоруссии, с июля 1958 г. – старший военный советник в Болгарии, с марта 1959 г. – представитель Главного командования ОВС государств – участников Варшавского договора в Болгарии.

В 1962 г. генерал-лейтенанта авиации (1949 г.) Сенаторова выводят в распоряжение, а в 1963 году увольняют в отставку (в 51 год).

**Давид Яковлевич Слобожан** лётчиком стал в конце 20-х, после окончания Борисоглебской школы лётчиков. Войну встретил в должности командира 53-й бомбардировочной авиадивизии в Комсомольске-на-Амуре. В сентябре 1942 г. его назначают заместителем командующего 10-й воздушной армией. Через два года (16 сентября 1944 г.) Давида Яковлевича назначают исполняющим должность командующего 10-й воздушной армией. Но в этой должности так и не утверждают. Ещё через год (с 9 сентября 1945 г.) Слобожан принимает участие в боевых действиях в Маньчжурской наступательной операции уже как заместитель командующего 10-й воздушной армией, за что его награждают орденом Суворова 2-й степени и присваивают очередное воинское звание генерал-майор авиации.

Только в декабре 1946 г. он вновь становится командующим (9-й воздушной армией).

В июне 1950 г. – он командующий 37-й воздушной армией, в сентябре 1953 г. – командующий 57-й воздушной армией.

В январе 1954 г. Давида Яковлевича «за имеющиеся недостатки в работе» снимают с должности и назначают помощником командующего 48-й воздушной армией. В июне этого же года он снова – командующий, возглавив в Центральной группе войск 59-ю воздушную армию. Правда, в декабре 1955 г. его переводят в Уральский военный округ командующим ВВС. А 1961 г. генерал-лейтенанта авиации (1953 г.) Слобожана увольняют в запас в возрасте 57 лет.

**Василий Николаевич Бибииков** лётчиком стал в 1931 г., после окончания Борисоглебской школы. Войну встретил в должности командующего ВВС Дальневосточного фронта.

В июле 1942 г. его назначают командующим 11-й воздушной армией, сформированной на базе ВВС 2-й Краснознаменной армии. Но в декабре 1944 г. армия была переформирована в 18-й смешанный авиакорпус, переданный в июле 1945 г. в состав 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта (с 5 августа).

После войны Василий Николаевич был назначен заместителем командующего ВВС Дальневосточного военного округа, затем заместителем командующего 1-й воздушной армии по боевой подготовке.

С 1949 г. он – помощник командующего 11-й воздушной армией по строевой части, а с марта 1950 г. – командующий 34-й воздушной армией (переименована из 11-й ВА).

В июле этого же года Бибикова назначают командующим 59-й воздушной армией Центральной группы войск. Через три года, в июне 1953 г., он – командующий ВВС Западно-Сибирского военного округа, с апреля 55-го – командующий ВВС Северо-Кавказского военного округа.

В марте 1957 г. Бибиков уезжает в Китай старшим военным советником командующего ВВС. В октябре 1959 г. он снова командующий воздушной армией в Киевском округе.

В 1960 г. Василий Николаевич в распоряжении, а в марте 1961 года генерал-лейтенант авиации Бибиков уволен в запас в возрасте 51 года.

**Иван Гаврилович Пятыхин** войну встретил в должности командира 75-й смешанной авиадивизии в Прибалтийском Особом Военном округе. Его дивизия участвовала в оборонительных операциях на Северо-Западном фронте. Уже в июле его назначают командующим ВВС Орловского военного округа, а в августе – командующим ВВС Южно-Уральского военного округа.

С июля 1942 г. он – командующий 15-й воздушной армией.

Несмотря на то что Иван Гаврилович умело организовал действия соединений армии в ходе оборонительных сражений на Воронежском направлении, что оказало значительное влияние на ход вооружённой борьбы под Сталинградом и на Северном Кавказе, в марте 43-го его снимают с должности «за слабое руководство боевыми действиями частей и использование авиации без учёта воздушной обстановки, что привело к потере 8 самолётов Пе-2». Теперь он – заместитель командующего 1-й воздушной армией. Но не пройдёт и восьми месяцев, как последует следующее назначение – командующим ВВС Харьковского военного округа.

В марте 1946 г. Пятыхина назначают командующим ВВС Киевского военного округа, а в мае 1947 г. вообще помощником командующего 6-й воздушной армией Туркестанского военного округа по строевой части.

В октябре 1948 г. генерал-лейтенанта авиации (1944 г.) Пятыхина увольняют в запас в возрасте всего-то 44 лет.

Великую Отечественную войну **Даниил Фёдорович Кондратюк** встретил начальником Тамбовской военной авиашколы пилотов. В сентябре 1941 г. его назначают заместителем командующего ВВС Северо-Западного фронта, затем командующим 2-й ударной группой.

В апреле 1942 г. он – командующий ВВС Западного фронта, а с июня – командующий 6-й воздушной армией. Соединения его армии прикрывали и поддерживали войска Северо-Западного фронта, активно противодействовали попыткам транспортной авиации врага снабжать свою группировку. По воспоминаниям фронтового лётчика Н. Д. Костина: «На Северо-Западном фронте генерал Кондратюк показал себя человеком творческого горения. Умело направлял работу штабов по обобщению и внедрению в практику истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков передового опыта. По его инициативе были разработаны и использованы в боевых действиях авиасоединений и авиачастей 6-й воздушной армии важные руководства: “Организация управления авиации над полем боя”, “Методы борьбы с транспортной авиацией противника”».

Тем не менее уже в январе 1943 г. Даниила Фёдоровича переводят в Москву начальником Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации – заместителем командующего ВВС Красной Армии. Через год (февраль 1944 г.) его назначают командующим ВВС Южно-Уральского военного округа, затем Кубанского и Приволжского военных округов. В

апреле 1949 г. он – командующий 29-й воздушной армией, с февраля 1951 г. – командующий 48-й воздушной армией. С июля 1953 г. генерал-лейтенант авиации (1943 г.) Кондратюк в отставке. Ему 57 лет.

В 1943 г. **Фёдор Петрович Полынин** сменил на должности командующего 6-й воздушной армией Кондратюка. Встретив войну командиром 13-й бомбардировочной авиадивизии, он уже в августе 1941 г. был назначен командующим ВВС Брянского фронта. По воспоминаниям Фёдора Петровича, этот период войны был для него одним из самых тяжёлых как в физическом, так и в моральном плане. На Брянском фронте он постоянно получал всё новые и новые приказы, порой противоречащие друг другу. Авиация противника господствовала в воздухе, своих истребителей едва хватало, чтобы прикрывать свои штурмовики и аэродромы. Малочисленные авиасоединения буквально разрывали на части.

С мая 1942 г. Полынин – заместитель командующего 2-й, а с сентября – 6-й воздушных армий. Под его командованием 6-я воздушная армия прикрывала и поддерживала войска Северо-Западного фронта в боях в районе г. Демянска, осуществляла воздушную блокаду окружённой здесь группировки противника, частью сил в октябре 1943 г. содействовала наступлению войск Калининского фронта в районе г. Невеля. Затем два месяца (декабрь, январь) находилась в резерве Ставки ВГК. А с февраля 1944 г. в составе 2-го Белорусского фронта она поддерживала наступление войск фронта на Ковельском направлении, принимала участие в Полесской наступательной операции.

В апреле 1944 г. 6-я армия вошла в состав 1-го Белорусского фронта и участвовала в Берлинской стратегической наступательной операции, в освобождении Белоруссии, восточной части Польши, форсировании р. Вислы и захвате магнусhevского и пулавского плацдармов, освобождении гг. Демблин и Люблин.

Следует отметить, что генерал Полынин воевал добросовестно и умело. Об этом говорят методы и стиль его руководства авиаобъединением.

Как вспоминал сам командующий, в канун наступления, в период проведения Люблинско-Брестской операции, он пригласил всех «командиров и начальников штабов авиасоединений, офицеров штаба, армии и служб тыла для проигрыша плана авиационного наступления». Проигрыш «проводился методом односторонней военной игры на картах. Предварительно было предложено составить: решение на первый день операции; план боевого использования частей; план организации связи и управления; план штурманского и материально-технического обеспечения на первые три операции; таблицы и расчёты на поражение целей и т. д.

Все эти документы в ходе проигрыша уточнялись, а если нужно, и изменялись. Такая же работа была проведена со штабами тех общевойсковых армий, которые нам предстояло поддерживать с воздуха.

Несколько раньше военные игры состоялись во всех частях и соединениях. Они преследовали более конкретные цели – отработать взаимодействие с пехотой и танками на всех этапах боя. Военные игры явились своеобразной репетицией намеченной операции».

И ещё: «В первый день наступления планом предусматривалось централизованное управление боевыми действиями авиации, то есть сосредоточение её в одних руках. А потом авиачасти, за исключением одного истребительного авиакорпуса, должны были перейти в оперативное подчинение командующих наземными армиями, командиров кавалерийских и танковых соединений. Мой командный пункт находился на направлении главного удара вместе с КП командующего 8-й гвардейской армией генерал-полковника В. И. Чуйкова.

Накануне операции вся оборонительная полоса противника была сфотографирована с воздуха».

В августе 1944 г. 6-ю армию снова выводят в резерв Ставки ВГК, а в октябре её управление переформируется в управление ВВС Войска Польского. Фёдор Петрович стано-

вится командующим ВВС Войска Польского. С 1947 г. он последовательно командует 13-й, 30-й (1950 г.), 57-й (1956 г.) воздушными армиями. В 1959 г. его назначают начальником тыла ВВС, а в 1971 г. генерал-полковник авиации (1946 г.) Польшин увольняется в запас в возрасте 65 лет.

**Михаил Михайлович Громов** с началом войны был командирован в США для решения вопроса о поставках в СССР американских боевых самолётов.

В декабре 1941 г. его вызвал Сталин и спросил:

– Ну, что вы хотите?

– Я за большее, чем дивизия, не возьмусь, я ни академий, ничего не кончал! – ответил Громов.

Так Михаила Михайловича назначили командиром 31-й смешанной авиадивизии.

– Ну хорошо, там надо командовать и истребителями и бомбардировщиками, там всё есть. Совместное действие всех родов авиации, – заключил Сталин.

Но в феврале 1942 г., вопреки пожеланию, Громова всё-таки назначают командующим ВВС Калининского фронта, а в мае этого же года – командующим 3-й воздушной армией.

Случилось это после того, как он, не имея военного образования высказал вождю свои соображения по организации и использованию авиации в боевой обстановке.

Соединения его армии с июля 1942 г. участвовали в оборонительной операции войск фронта в районе г. Белый, затем в Ржевско-Сычëвской и Великолукской наступательных операциях.

В феврале 1943 г. часть сил армии привлекалась для поддержки войск Северо-Западного фронта при ликвидации демянского плацдарма противника в ходе Демянской наступательной операции.

В марте 1943 г. армия поддерживала войска Калининского фронта в Ржевско-Вяземской наступательной операции.

Михаил Михайлович всегда говорил: «Я лётчик!» Ведь для него жизнь состояла из самолётов и неба. Не отсюда ли у Громова было совершенно иное отношение к подчинённым, чем у «военных профессионалов». Он никогда не обращался с авиацией на «ты». Не советовал это делать и другим. Авторитет командующего подчёркивает и то, что к нему всегда можно было обратиться как к лётчику.

Однажды провинился один лётчик, и командующий фронтом генерал Конев приказал Громову:

– В расход его!

Но прошло время и живой офицер, продолжающий вылетать на боевые задания, снова попался ему на глаза.

– Как? – возмущённо вскипел Конев.

– А я думал, в расход – это в столовую, – невозмутимо ответил Громов, – туда и определил временно.

При случае будущий маршал сказал ему:

– Громов! А ведь ты же не военный.

Был и такой случай. Командир одного авиакорпуса жаловался на тыловика за то, что его подчинённые вовремя не расчистили полосы на аэродроме.

«Уста мои молчат в тоске немой и жгучей: я не могу, мне тяжело говорить», – написал на рапорте резолюцию Громов. Жалоб больше не поступало.

С мая 1943 г. Михаил Михайлович – командующий 1-й воздушной армией. Его соединения прикрывали и поддерживали войска Западного и 3-го Белорусского фронтов в Курской битве, Смоленской наступательной операции, при освобождении гг. Ельня, Смоленск, Мстиславль... Затем армия действовала на витебском и оршанском направлениях. В составе 3-го Белорусского фронта армия участвовала в Белорусской стратегической наступательной

операции, обеспечивая прорыв заранее подготовленной, глубоко эшелонированной обороны противника, форсирование рр. Лучесы и Березины, окружение и уничтожение восточнее г. Минска 100-тыс. группировки войск противника.

Однажды Г. Ф. Байдуков ласково, но язвительно отозвался о своём командире и друге Громе в разговоре с военным корреспондентом «Правды» Л. Бронтманом: «...хороший лётчик, но никакой начальник».

– А как Михаил Михайлович командует? – спросил журналист.

– Ну какой он командующий. И тут остался спортсменом. А Конева он боялся, ходил просто бледный. Я его никогда таким не видел.

Не потому ли в июле 1944 г. Громова переводят в Москву начальником Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации, в мае 1946 г. назначают заместителем командующего Дальней авиацией по боевой подготовке, а через три года – начальником Управления лётной службы Министерства авиационной промышленности с оставлением в кадрах.

В сентябре 1955 г. генерал-полковник авиации (1944 г.) Громов будет уволен в запас в возрасте 56 лет.

**Павел Фёдорович Жигарев** войну встретил в должности командующего ВВС Красной Армии. По свидетельствам очевидцев, он умел быстро оценивать ситуацию и принимать неординарные, но верные решения. Благодаря его усилиям было начато формирование первых шести резервных авиагрупп с целью использования их по решению Ставки ВГК.

Рискуя головой, он убеждал отказаться от многих отживших своё приёмов боевого применения авиации, чтобы использовать неизвестные ранее формы борьбы.

Перед ноябрьским парадом 1941 г. именно под его руководством были разработаны планы нанесения массированных ударов по аэродромам противника. Однако не всё у него было гладко в отношениях с вождем. За деятельностью Жигарева тот наблюдал весьма внимательно.

Склонность к интригам отличала его от многих других военачальников. Например, Павел Фёдорович очень быстро нашёл «язык» с сыном вождя – Василием. Да как! Он готов был присваивать тому воинские звания через ступень (после старшего лейтенанта сразу майора, а затем сразу полковника), но при этом через него решал и некоторые вопросы.

Так, для того чтобы заполнить новое здание для штаба ВВС на Пироговке, Жигарев подговорил мальчишку за звание полковника под проектом решения собрать подписи членов Политбюро, сказав им, что отец согласен. А уже отца поставить перед свершившимся фактом.

О Жигареве поговаривали, что он «не соответствует должности, неэнергичен, недостаточно решителен и быстр в мышлении».

Весной 1942 г. Сталин позвонил командующему Авиацией дальнего действия А. Е. Голованову и поинтересовался:

– Все ли готовые самолёты вы вовремя забираете с заводов?

– Самолёты, товарищ Сталин, мы забираем по мере готовности, – ответил удивлённый генерал.

– А нет ли у вас данных, много ли стоит на аэродромах самолётов, предъявленных заводами, но не принятых военными представителями, – уточнил вождь.

– Разрешите уточнить необходимые сведения для ответа?

– Хорошо. Уточните и позвоните.

Голованов немедленно связался с главным инженером АДД И. В. Марковым и выяснил следующее: «Предъявленных заводами и непринятых самолётов на аэродромах нет».

Эту информацию он доложил по телефону Сталину.

– Вы можете приехать?

– Могу, товарищ Сталин.

– Пожалуйста, приезжайте.

А. Е. Голованов вспоминал: «Войдя в кабинет, я увидел там командующего ВВС генерала П. Ф. Жигарева, что-то горячо доказывающего Сталину. Вслушавшись в разговор, я понял, что речь идёт о большом количестве самолётов, стоящих на заводских аэродромах. Эти самолёты якобы были предъявлены военной приёмке, но не приняты, как тогда говорили, “по бою”, то есть были небоеспособны, имели различные технические дефекты. Генерал закончил свою речь словами:

– А Шахурин вам врёт, товарищ Сталин.

– Ну что же, вызовем Шахурину, – сказал Сталин. Через несколько минут явился А. И. Шахурин, поздоровался и остановился, вопросительно глядя на Сталина.

– Вот тут нас уверяют, – сказал Сталин, – что те семьсот самолётов, о которых вы мне говорили, стоят на аэродромах заводов не потому, что нет лётчиков, а потому, что они не готовы по бою, поэтому не принимаются военными представителями, и что лётчики в ожидании матчасти живут там месяцами.

– Это неправда, товарищ Сталин, – ответил Шахурин.

– Вот видите, как получается: Шахурин говорит, что есть самолёты, но нет лётчиков, а Жигарев говорит, что есть лётчики, но нет самолётов. Понимаете ли вы оба, что семьсот самолётов – это не семь самолётов? Вы же знаете, что фронт нуждается в них, а тут целая армия. Что же мы будем делать, кому из вас верить? – спросил Сталин.

Воцарилось молчание. Я с любопытством и изумлением следил за происходящим разговором...

Я смотрел то на Шахурину, то на Жигарева. Кто же из них прав? И тут раздался уверенный голос Жигарева:

– Я ответственно, товарищ Сталин, докладываю, что находящиеся на заводах самолёты по бою не готовы.

– А вы что скажете? – обратился Сталин к Шахурину.

– Ведь это же, товарищ Сталин, легко проверить, – ответил тот. – У вас здесь прямые провода. Дайте задание, чтобы лично вам каждый директор завода доложил о количестве готовых по бою самолётов. Мы эти цифры сложим и получим общее число.

– Пожалуйста, правильно. Так и сделаем, – согласился Сталин.

Он вызвал Поскрёбышева и дал ему соответствующие указания. Жигарев попросил Сталина вызвать генерала Н. П. Селезнёва, который ведал заказами на заводах. Вскоре Селезнёв прибыл, и ему было дано задание подсчитать, какое количество самолётов находится на аэродромах заводов. Николай Павлович сел за стол и занялся подсчётами. Прошло совсем немного времени, и на стол были положены телеграммы с заводов за подписью директоров и военпредов. Закончил подсчёт и генерал Селезнёв, не знавший о разговорах, которые велись до него.

– Сколько самолётов на заводах? – обратился Сталин к Поскрёбышеву.

– Семьсот один, – ответил он.

– А у вас? – спросил Сталин, обращаясь к Селезнёву.

– У меня получилось семьсот два, – ответил Селезнёв.

– Почему их не перегоняют? – опять, обращаясь к Селезнёву, спросил Сталин.

– Потому что нет экипажей, – ответил Селезнёв. Ответ, а главное, его интонация не вызвали никакого сомнения в том, что отсутствие экипажей на заводах – вопрос давно известный. <...>

Все присутствующие, в том числе и Сталин, замерли и стояли неподвижно, и лишь один Селезнёв спокойно смотрел на всех нас, не понимая в чём дело...

Длилось это довольно долго. Никто, даже Шахурин, оказавшийся правым, не посмел продолжить разговор. Он был, как говорится, готов к бою, но и сам, видимо, был удивлён

простотой и справедливостью ответа. Случай явно был беспрецедентным... Я взглянул на Сталина. Он был бледен и смотрел широко открытыми глазами на Жигарева, видимо, с трудом осмысливая происшедшее.

Чувствовалось, его ошеломило не то, почему такое огромное число самолётов находится до сих пор ещё не на фронте, что ему было известно, не установлены были лишь причины, а та убеждённость и уверенность, с которой генерал говорил неправду.

Наконец, лицо Сталина порозовело, было видно, что он взял себя в руки. Обратившись к А. И. Шахурину и Н. П. Селезнёву, он поблагодарил их и распрощался. Я хотел последовать их примеру, но Сталин остановил меня. Он медленно подошёл к генералу. Рука его стала подниматься. «Неужели ударит?» – мелькнула у меня мысль.

– Подлец! – с выражением глубочайшего презрения сказал Сталин и опустил руку. – Вон!

Быстрота, с которой удалился Павел Фёдорович, видимо соответствовала его состоянию».

Таким образом, несмотря на непосредственное и достаточно успешное руководство авиасоединениями в Московской битве, несмотря на ту роль, которую сыграли мобильные авиарезервы, созданные по инициативе Жигарева, в апреле 1942 г. его снимают с должности и назначают с понижением – командующим ВВС Дальневосточного фронта, а в мае 1945 г. командующим 10-й воздушной армией 2-го Дальневосточного фронта.

В ходе Маньчжурской стратегической наступательной операции его армия вела разведку противника, прикрывала сосредоточение войск 15-й армии. А в дальнейшем наносила бомбовые и штурмовые удары по войскам и кораблям противника, обеспечивала высадку десанта кораблями Амурской военной флотилии в г. Фуюань (Китай) и на Курильских островах, поддерживала наступление войск фронта на цикарском направлении, в районе острова Сахалин и Камчатском полуострове.

Уже в апреле 1946 года для Жигарева наступает «эра милосердия».

Ровно через четыре года, в апреле 1946 г., его назначают 1-м заместителем командующего ВВС.

Дело в том, что Главнокомандующего ВВС Главного маршала авиации А. А. Новикова арестовали в марте 1946 г. В апреле 1946 г. были арестованы: нарком авиационной промышленности генерал-полковник инженерно-авиационной службы А. И. Шахурин, заместитель главнокомандующего и главный инженер ВВС Советской Армии генерал-полковник инженерно-авиационной службы А. К. Репин, начальник Главного управления заказов технического снабжения ВВС Советской Армии генерал-лейтенант инженерно-авиационной службы Н. П. Селезнёв, член Военного совета ВВС Советской Армии генерал-полковник авиации Н. С. Шиманов, а также заведующие авиационными отделами Управления кадров ЦК ВКП(б) А. В. Будников и Г. М. Григорьян.

Как сообщается в книге Н. Смирнова «Вплоть до высшей меры», «Военная коллегия признала, что в системе Наркомата авиационной промышленности и Военно-Воздушных Сил Советской Армии существовала антигосударственная практика, приводившая к тому, что на протяжении войны и в послевоенный период народным комиссариатом авиационной промышленности выпускались бракованные самолёты и авиамоторы, которые затем “преступным путём протаскивались на вооружение авиационных частей”».

Основными виновниками такого положения признаны названные семь человек. По их вине, утверждалось в приговоре, на вооружение ВВС Советской Армии поступали крупными партиями заведомо бракованные самолёты и моторы, что приводило к большому числу аварий и катастроф в строевых частях ВВС, гибели лётчиков, а на аэродромах в ожидании ремонта скапливалось большое количество самолётов. По данным Управления технической эксплуатации ВВС, с ноября 1942 года по февраль 1946 года в частях и учебных заведениях

ВВС по причинам конструктивно-производственных недоделок самолётов и моторов имели место более 45 000 невыходов самолётов на боевые задания, 766 аварий и 305 катастроф».

Словом, «дело авиаторов» стало для Жигарева как бы извинением вождя!

Правда, в этом деле до сих пор остаётся много вопросов.

В 1948 г. Жигарева назначают командующим Дальней авиации и заместителем Главного командующего ВВС. В сентябре 1949 г. Сталин утверждает его в должности Главного командующего.

С апреля 1953-го он – заместитель (с марта 1955 г. 1-й заместитель) министра обороны СССР.

А 3 июня 1956 г. случилось то, что предопределило его второе, но уже окончательное падение с вершин власти. Именно в этот день послом Афганистана в СССР был устроен приём по случаю завершения работы афганской военной делегации, а также в связи с отъездом на родину пяти её членов.

На приёме с нашей стороны присутствовали Жигарев и ещё семь человек (в том числе 5 генералов).

Из докладной генерал-полковника Гусева министру обороны маршалу Советского Союза Г. К. Жукову: «Вначале приём проходил в тёплой, непринуждённой обстановке. После полутора-двух часов – 5–6 тостов, произнесённых послом и гостями с обеих сторон, главный маршал авиации Жигарев опьянел и нарушил нормы поведения и дипломатический этикет. <...>

Т. Жигарев произнёс тост за авиацию Афганской армии и, выйдя из-за стола, чокнулся рюмками с бригадиром Мирата и начал его целовать, сказав: “Дали вам хорошую материальную часть, смотрите – не подведите, а то голову отверну”».

Словом, вечер начался в 20.00, а уже с 22.00 Павел Фёдорович начал «развлекать» публику. Он целовался после каждой выпитой рюмки, мешал говорить выступающим, предлагал для афганской делегации доставку на родину реактивным самолётом. Отталкивал своих коллег и не желал покидать гостеприимных афганцев.

В заключение генерал Гусев сообщал: «Мы пытались увести т. Жигарева, но он сопротивлялся, и увести его не удалось. В гостиную вошёл глава афганской военной делегации генерал-майор Абдул Резак, тов. Жигарев попросил его за стол. Генерал Абдул Резак подошёл, и т. Жигарев взял генерала Абдул Резака за нос, потянул его к себе и начал целовать его, повторив это несколько раз...»

## **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.