

ЗВЕЗДЫ И ТЕРНИИ

Часть третья

(продолжение)

Клеванец Ю.В.

7. Война

Когда-то во втором веке до нашей эры некто Герон из Александрии изобрел нечто, очень похожее на паровую турбину. И что? Да ничего. Возможно, ему тоже перепал от тогдашних правителей Египта какой-нибудь золотой портсигар. А его механическая игрушка стала еще одной забавой для царедворцев. Никому это изобретение не помогло и ни на что не повлияло.

7.1 Тяжелые самолеты

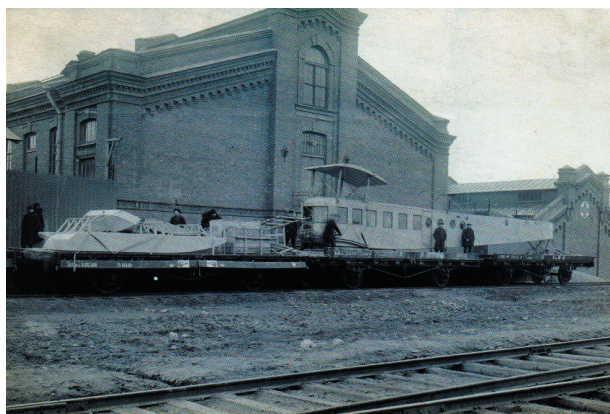
Всеобщая мобилизация была объявлена в России 17(30) июля. Через несколько дней окончилась карьера «Ильи Муромца» № 1. Здесь уже говорилось о том, что его по заказу морского ведомства переоборудовали в гидросамолет, установив на поплавки и заменив два центральных мотора «Аргус» на французские «Сальмсоны». Самолет заказчику понравился и был закуплен у завода. Сразу же после начала войны его было решено отправить на военно-морскую базу в Кильконде на острове Эзель (теперь Сааремаа). Поскольку аппарат был уже куплен, перегнать его взялся военный летчик, лейтенант флота Лавров (участник перелета из Петербурга в Киев). Сикорский летел вместе с ним как инструктор. Не долетев до цели, попали в сильный дождь. Решили садиться в первой встречной бухте. При посадке повредили поплавки. Сикорский отправился в Кильконд за помощью. Г. И. Лавров с механиком остались у самолета. Увидев, что в бухту заходят какие-то корабли и посчитав их немецкими, Лавров распорядился поджечь самолет.

Корабли оказались русскими, Лаврова за панику хотели осудить, но только уволили с флота. М. В. Шидловский тут же принял его на работу на авиационное отделение «Руссо-Балта» в Петербурге в качестве военпреда.

А события все разворачивались. 23 июля (05 августа) 1914 г. Военное ведомство и

Генеральный штаб приняли решение о закупке у «Руссо-Балта» десяти тяжелых самолетов. При этом каждый «Илья Муромец» или ИМ (так его начали называть с началом войны; страсть ко всяким сокращениям, аббревиатурам и телеграфному стилю, высмеянная Ильфом и Петровым, родилась именно в середине 1914 г.) должен был считаться отдельным авиаотрядом со всеми положенными ему штатами. Отряды тяжелых самолетов подчинялись Генеральному инспектору авиации Вел. князю Александру Михайловичу. Надо заметить: Генеральный инспектор и непосредственный командир создававшейся тяжелой авиации России был большим скептиком в отношении этой самой тяжелой авиации вообще. Аргументы царственно главнокомандующего были традиционны: ни у кого таких самолетов нет, а мы что всех умнее? Подобные взгляды попортили немало крови всяким «механикусам», конструкторам, изобретателям России и до Сикорского, и после Сикорского.

Тем же совместным решением от 23 июля 1914 г. Сикорский должен был обучить полетам на ИМ инструкторов Гатчинской авиационной школы



Первый экземпляр «Муромца» с поплавковым шасси на железнодорожной платформе

для того, чтобы они потом обучали фронтовых летчиков. Таким образом, наш герой становился каким-то многостаночником: он был директором и главным конструктором авиационного производства, летчиком-испытателем и летчиком-инструктором.

Между тем, для применения «Муромца» в качестве бомбардировщика, он нуждался в доработке.

Первоначально под авиационной бомбой понималось нечто вроде пехотной гранаты. Но уже в начале войны пришли к выводу, что это отдельный вид оружия. Была разработана конструкция каплеобразной формы со стабилизатором и сложным взрывателем, состоящим из трех частей, которые должны были срабатывать последовательно друг за другом. Сначала взрыватель взводился приводом от механизма бомбосбрасывания. Далее от напора воздуха при падении бомбы срабатывала «вертушка» в ее носу, а взрыв производился пружинным механизмом при ударе о грунт. Таким образом, взрыв исключался, если бомбу, даже и снаряженную, уронить на землю. Описанная схема подрыва авиационных боеприпасов действует и по сей день.

Производство авиационных бомб было налажено в мастерских при МВТУ в Москве.

Бомбардировку производил на самолете ИМ дополнительный член экипажа — артиллерийский офицер.

Испытания нового оружия показали, что для сброса бомб с малых высот «Муромец» непригоден, так как уязвим для огня с земли. А при сбрасывании бомб с большой высоты не было кучности: бомбы разлетались в стороны. Пришлось разрабатывать и специальные прицелы, и методику сброса.

На «Муромцах» первой военной серии (тип Б) артиллерийский офицер (бомбардир) сбрасывал бомбы вручную. Затем появились кассеты с держателями (их называли «шкафы»). При подлете к цели бомбардир должен был встать на колени возле окна в полу—на этом окне было визирное приспособление. Бомбардир для выставления самолета на боевой курс подавал команды пилоту при помощи рычага «право – лево», который был связан передачей со специальной стрелкой в пилотской кабине на панели управления; использовался также обыкновенный охотничий рожок, применявшийся и в армии, и во флоте. При попадании цели в перекрестье визира офицер-бомбардир дергал за рычаг бомбосбрасывателя.

Со временем появились все более сложные приборы для учета поправок на ветер, разные

виды держателей, а также подвески бомб под крылом. «Муромец» становился все более совершенной боевой машиной.

Установка оборонительного вооружения тоже потребовала доработок. Во-первых, пришлось окончательно отказаться от пушек из-за сложности заряжания и из-за отдачи. Кроме того, единственный стоящий на вооружении русской армии пулемет «Максим» для авиации оказался слишком тяжелым. От оружейников потребовали изготовить облегченный вариант с прикладом под плечо стрелка. Кроме облегченного «Максима» на «Муромцы» ставили пулеметы «Льюис», «Виккерс», «Кольт», автоматические винтовки (тогда говорили «ружье-пулемет») «Мадсен». Экипажу выдавался также кавалерийский карабин. Вооружение на разных самолетах различалось, так как ставилось обычно то, что в данный момент было в наличии, что конечно, усложняло эксплуатацию и обслуживание.

Поскольку «Муромец» был еще и разведчиком, то понадобилось оснастить его фотоаппаратом. Фотоаппарат применялся также для фиксации результатов бомбардировки.

Но вернемся в лето 1914 г. Вообще надо сказать, что Россия встретила войну с внушительным количеством самолетов (525, больше было только в Германии), из которых не менее половины были в армии. Но дальнейшие события стали совершенно обескураживающими: в первый же месяц убыль составила более трети машин. При этом собственно боевые потери были минимальными. Пестрые по составу авиаотряды таяли в основном из-за аварий и невозможности ремонта вследствие отсутствия моторов и запчастей. Российские военные представители за рубежом вынуждены были просить (в литературе даже употребляется слово «униженно») о поставках самолетов, агрегатов, узлов, материалов.

Тема закупок авиационной техники в Первую Мировую войну и об использовании этой техники в российской армии велика, интересна и поучительна. Для примера следует сказать, что около половины парка истребителей к октябрю 1917 г. составляли импортные или изготовленные по лицензии «Ньюпоры» разных типов. Для данной же работы особенный интерес представляют сведения о потерях авиации летом 1914 г., они позволяют понять, насколько велика была реальная потребность фронта в новых машинах, и тяжелых в особенности.

В связи с этим нужно отметить, что контракт с «Руссо-Балтом» на постройку 10 машин имел

дополнительное условие — он мог быть оставлен при негативных результатах войсковых испытаний. То есть в обстановке обостряющихся проблем командование армии вело себя очень, а скорее даже и чересчур осторожно.

Итак, как здесь уже говорилось, первой «военной» модификацией стал «Муромец» типа «Б». Только на 4 первые машины хватило немецких «Аргусов» в 140 л.с., еще два самолета этого типа были оснащены французскими «Сальмсонами». Внешне машины этого типа отличались навеской пулеметов на «балкон» сверху фюзеляжа. Все размеры ИМ типа «Б» были пропорционально немного уменьшены для облегчения. В. Михеев пишет, что на последнем, шестом самолете варианта «Б» пулеметы перенесли на площадку под верхним крылом.

Следует сказать, что все данные по скорости, дальности и прочие тактико-технические характеристики военных «Муромцев» «среднепотолочны». Все самолеты разнились друг от друга двигателями, вооружением, емкостью баков. Поэтому, к примеру, скорость варьировалась на отдельных машинах от 100 км/ч (самолеты с меньшей скоростью не пропускала военная приемка) до 145 км/ч, бомбовая нагрузка от 150 до 500 кг и так далее. В целом от серии к серии «Муромцы» становились все более мощными машинами, но внутри серии были заметные различия между отдельными самолетами.

К концу августа 1914 г. Сикорский обучил пилотировать «Муромец» трех инструкторов Гатчинской школы летчиков: заместителя начальника, штабс-капитана Г.Г. Горшкова, штабс-капитана Е.В. Руднева и поручика А.В. Панкратьева. К этому же времени были готовы два новых самолета. Руднев

и Панкратьев с подобранными экипажами отправились на них на фронт. Пункт назначения первого — Белосток, штаб Северо-Западного фронта, второго — Брест, штаб Юго-Западного фронта. Панкратьев до цели не долетел, подломил шасси на промежуточной посадке. Руднев добрался до цели 31 сентября (12 октября) 1914 г. Правда, ничем он там себя не проявил, написал через некоторое время докладную записку о непригодности «Муромцев» к боевой работе, после чего сам оставил свою машину и уехал в истребительную часть. Мнение Руднева поддержал Великий князь Александр Михайлович. 28 октября по ст. стилю финансирование работ по «Муромцам» было остановлено. К этому моменту на стапелях авиационного отделения «Руссо-Балта» уже собирались 3 самолета следующего типа «В» и был заключен новый контракт на поставку в армию 32 машин в дополнение к 10-ти первым.

В такой ситуации незаурядную для своих немалых лет инициативу проявил Михаил Владимирович Шидловский. Через голову авиационного начальства он обратился к Военному министру Сухомлинову и Главнокомандующему русской армией (Главковоерху) Великому князю Николаю Николаевичу. Председатель правления «Руссо-Балта» предлагал организовать вместо отдельных отрядов тяжелых самолетов крупное подразделение — Эскадру воздушных кораблей (ЭВК). 10 (23) декабря Эскадра приказом Главковоерха была одобрена. На заводе вновь началась работа. Шидловский был назначен командиром эскадры, ему было присвоено звание генерал-майора. Местом дислокации назначалось местечко Яблонна под Варшавой. Со свойственной ему энергией Шидловский начал собирать матчасть и комплектовать штаты. Вместо покинувшего пост



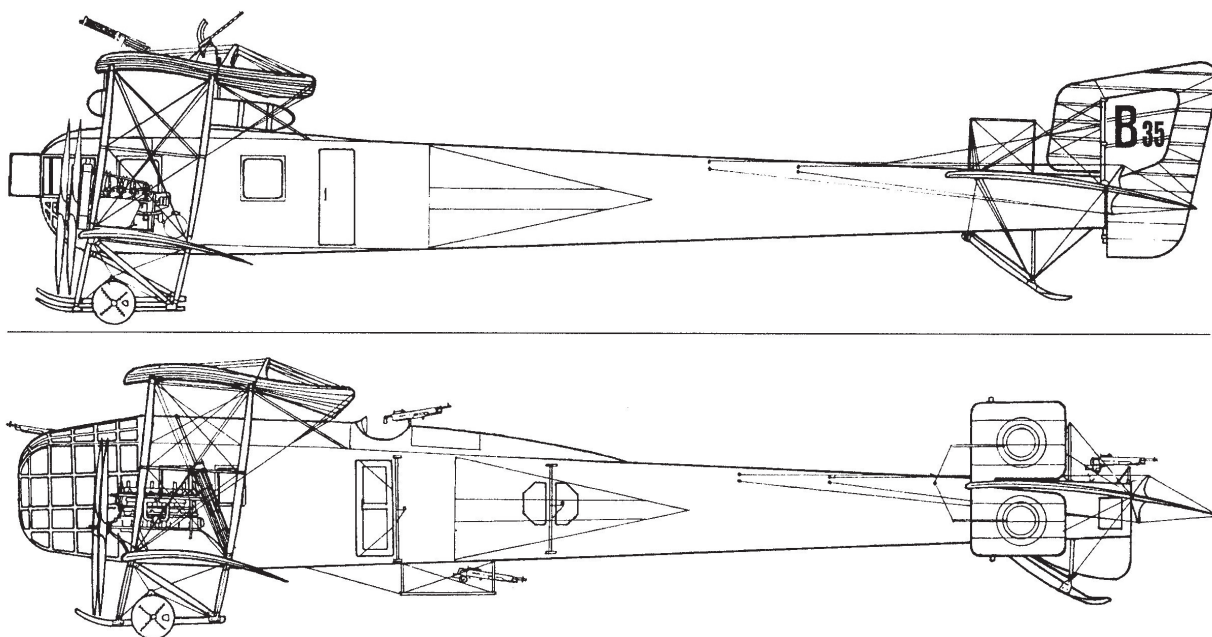
Михаил Владимирович
Шидловский



Алексей Васильевич
Панкратьев



Георгий Георгиевич
Горшков



Развитие конструкции «Муромца»-бомбардировщика: выше самолет серии «В», первый настоящий бомбардировщик в мире, ниже — последний спроектированный самолет серии «Е»

Руднева в действующую армию был отозван из Гатчины Горшков. Зампотехом назначался мобилизованный в армию профессор МВТУ Найденов. Была налажена телефонная связь с Пулковской обсерваторией. И так далее, и так далее.

Между прочим, получил назначение в Эскадру и Сикорский. Он стал советником по технике штаба эскадры. Теперь его жизнь протекала на колесах, в разъездах между Петроградом (с началом войны столице дали более патристичное название) и фронтом. Исполняющим обязанности директора авиационного отделения «Руссо-Балта» был назначен Михаил Федорович Климиксеев, молодой инженер, один из соратников Сикорского.

Однако, несмотря на все усилия, в течение полугода с начала войны новейшее и мощнейшее оружие того времени, бомбардировщик «Илья Муромец» не совершил ни одного боевого вылета. Более того, в конце января уже следующего, 1915 г. в Эскадру прибыл Вел. Князь Александр Михайлович и, выступив перед экипажами, заявил, что дело с тяжелой авиацией—пустое, предложил им переходить в разведывательные или истребительные отряды.

В том же январе 1915 г. из-за большого пожара последовала новая остановка авиационного производства в Петрограде. Всех перечисленных проблем и препятствий вполне хватило бы на то, чтобы опустить руки, однако, на фоне вся-

ческих затруднений штабс-капитан Горшков с 14 (27).02.1915 начал совершать из Яблонны боевые вылеты на разведку и бомбометание. Примерно через неделю к Горшкову подключились экипаж Панкратьева, все-таки прибывшего в Эскадру по железной дороге.

Думается, будет уместным привести сообщение агентурной разведки русской армии из немецкого местечка Велленберг в марте 1915 г.

«По результатам трех налетов на станцию Велленберг разрушено станционное здание и пакгауз, 6 товарных вагонов, вагон коменданта, причем комендант ранее, в городе разрушено несколько домов, убито 2 офицера и 17 нижних чинов, 7 лошадей, в городе паника...»

В конце марта все члены экипажа Горшкова были повышены в званиях и награждены.

К апрелю 1915 г. в ЭВК было всего 3 боевые машины с экипажами Горшкова, Панкратьева, Лаврова (вызванного из Петрограда) и еще две или три учебных. В апреле в строй встал экипаж штабс-капитана Бродовича.

В апреле авиационное отделение «Руссо-Балта», которое теперь стали называть «Авиа-Балт», вновь заработало в полную силу.

А Эскадра продолжала боевую работу. 06(18) апреля — первый совместный полет на бомбометание экипажей Горшкова и Бродовича.

12(25) апреля 1915 г. немцы провели первый налет на аэродром эскадры. Больших потерь не

было. На следующий день — ответный налет ИМ под командованием Бродовича на немецкий аэродром. Больше немцы Яблонну не бомбили.

К маю в строю Эскадры уже шесть боевых машин. В мае в связи с наступлением противника в Галиции (свидетельство тому «Похождения бравого солдата Швейка»), во Львов для поддержки русской армии был направлен отдельный отряд из двух машин, выделенный из состава Эскадры (экипажи поручика И.С. Башко и инженера-капитана В.М. Бродовича). Этот отряд отступал вместе со всей армией, оказавшись осенью того же года в Слуцке. Но до этого, в июле, экипаж Башко, возвращавшийся с задания, провел первый в мире бой тяжелого самолета с тремя немецкими истребителями «Бранденбург». Один истребитель при этом был сбит, «Муромец» совершил вынужденную посадку на своей территории. Раненный командир был отправлен в госпиталь, а подбитый «Муромец», по-видимому, не стали восстанавливать, отступление продолжалось. Затем Бродовича отозвали в Петроград, назначив вместо него инженера-капитана Озерского. В ноябре 1915 г. самолет, который пилотировал Озерский, погиб в катастрофе. История отдельного отряда на этом закончилась.

А оставшаяся Эскадра в середине мая была перебазируется в Лиду: и на этом участке фронта началось немецкое наступление. Пробыв там три месяца, пришлось отходить дальше на восток, в Псков.

Здесь, в Пскове, была определена основная база, а боевые машины, в количестве уже восьми, отправлены на аэродром передового базирования в Зегельвальд (теперь Сигулда под Ригой) для прикрытия Петроградского направления. В конце 1915 г. еще два самолета направлены в Галицию.

С начала 1916 г. начал действовать еще один отдельный авиаотряд на Западном фронте. Таким образом, по общему структурному устройству русская тяжелая авиация состояла из собственно эскадры, базирующейся в Пскове и трех отдельных отрядов на каждом из основных фронтов.

Летчики всех подразделений вели примерно одинаковую боевую работу, но, конечно, случались и события, которые можно назвать вехами в истории авиации. Так, 7(20) февраля 1916 г. экипажем старшего лейтенанта Лаврова из отряда Северо-Западного фронта была произведена первая в мире ночная бомбардировка станции Митава. В июне того же года отряд Западного фронта понес первую боевую потерю: при бомбардировке штаба немецкой пехотной дивизии истребителями вражескими

был сбит самолет штабс-капитана Макшеева. Это единственный сбитый «Муромец» за всю войну. Более того, «Илья Муромец» по-видимому, единственный бомбардировщик в мире, чьи собственные потери во много раз меньше сбитых им самолетов противника. В августе снова отличился отряд Северо-Западного фронта, совершив первый в мире налет большой группой на немецкую базу гидроавиации на озере Ангерн под Ригой. Из 17 немецких самолетов, которые были на базе, 7 были уничтожены на земле и на воде, 8 успели взлететь, но 2 из них были сбиты пулеметным огнем с «Муромцев».

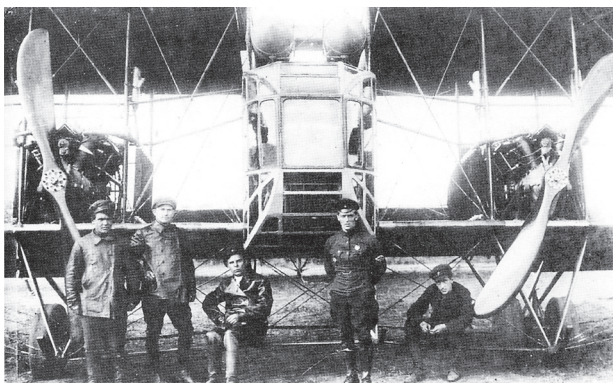
В том же 1916 г. на немецких истребителях появились пулеметы с синхронизаторами. Вообще принцип синхронизации таков: пулемет связывается отдельной передачей с валом двигателя, перезарядка пулемета производится за счет этой передачи. Таким образом вращение винта жестко увязывается со стрельбой, что не позволяет отстрелить собственную лопасть.

Сикорский ответил на немецкое новшество еще одной пулеметной точкой в хвосте самолета. Доработка одного из «Муромцев» под установку такого пулемета была произведена уже в 1917 г. Фронтовые испытания доработанного самолета провел экипаж старшего лейтенанта Лаврова. Хвостовым пулеметчиком был Марсель Пля, негр, бывший цирковой гимнаст. В испытательном полете на воздушный бой из трех атаковавших «Муромца» немецких истребителей были сбиты два, третий прекратил атаки и вышел из боя.

Но вот прогремела Февральская революция, а после нее началось преследование и отстранение от должностей офицеров и чиновников-монархистов. Не дожидаясь такой участи, М.В. Шидловский весной подал в отставку с должности командующего эскадрой. Вместе с ним ушел в отставку и Сикорский. В это время Эскадра перебазировалась в Винницу для содействия готовящемуся наступлению Галицийского и Румынского фронтов.

Всего в Винницу прибыло 30 боевых самолетов. Командование после Шидловского принял подполковник Горшков. В дальнейшем отряды перелетели ближе к фронту. Боевая работа продолжалась.

В литературе отмечается бой экипажа под командованием капитана И.Е. Шарова. 18 июня (01 июля) 1917 г. он отразил нападение 8 немецких истребителей, пять из них сбил. Все члены экипажа были ранены, самолет сильно поврежден, но сел самостоятельно на свой аэродром.



*«Илья Муромец» из дивизиона воздушных кораблей
Красной армии*

К этому времени в Эскадру прибыл первый и единственный самолет последней серии «Е». Он признается самым мощным и совершенным бомбардировщиком среди всех «Муромцев». И действительно, сразу по прибытии «ИМ-Е» зарекомендовал себя весьма ценной боевой единицей.

В июле, как известно, русское наступление в Галиции выдохлось, началось контрнаступление немецко-австрийских армий. «Муромцы» при содействии истребительной группы под командованием А. А. Казакова прикрывали отход своих войск. Последний боевой вылет был совершен в Эскадре 16(29) сентября 1917 г. снова из Винницы.

Как боевое подразделение Эскадра просуществовала еще около двух месяцев. 15(28) ноября 1917 г. часть самолетов была разбита на аэродроме снежной бурей, затем еще какое-то количество сожгли экипажи ввиду приближения немцев. Многие офицеры и нижние чины просто разбежались. Отдельная группа пошла служить украинскому гетману — в книге В. Михеева приводятся «загадки» украинских властей по реанимации Эскадры. Бывшие офицеры Панкратьев, Башко, Алехнович перешли к «Красным». Красным достались один или два самолета из боевых отрядов Эскадры.

В. Михеев в своей книге приводит слова некоего Ларина, одного из большевистских комиссаров о том, что революция уже не нуждается в военных самолетах. Следствием этих романтических взглядов была, во-первых, попытка перепрофилировать Авиа-Балт на выпуск сельскохозяйственной техники. А во-вторых, Сикорский как ненужный специалист вполне легально уехал во Францию.

Но затем на «Муромцы» обратил внимание сам Ленин. По его указанию на заводах, принадлежащих «Руссо-Балту», была проведена ревизия. Нашлись производственные заделы и запасы ма-

териалов. Из них, начиная с февраля 1918 г., было построено еще 17 или 19 машин. Эти самолеты были сведены в дивизион воздушных кораблей. По-видимому, тактика их применения осталась прежней, то есть было одно крупное подразделение (дивизион) и, скорее всего, один отдельный отряд.

Тяжелые самолеты дивизиона под командованием Панкратьева и Башко привлекались для ликвидации знаменитого прорыва белых корпусов Мамонтова и Шкуро на Москву в 1919 г. Отряд же под командованием военного летчика А. А. Туманского воевал против белополяков и базировался под Бобруйском. Затем, в следующем году, все «Муромцы» были стянуты на врангелевский фронт. Здесь отличился экипаж Туманского, который однажды отбил нападение пяти истребителей белых и одного при этом сбил.

21 ноября 1920 г. в дивизионе был сделан последний боевой вылет на Крымском фронте, после чего оставшиеся в строю самолеты применялись до июня 1922 г. на транспортных перевозках линии Москва – Харьков.

Всего, до революции и после нее, было построено около 90 «Муромцев».

Напоследок, говоря о тяжелых самолетах Сикорского и вообще российском авиастроении, хочется сравнить ситуацию в России и на Западе. «Муромцы» появились раньше всех, но, как уже здесь отмечалось, их производство больше полугода «раскачивалось» по разным причинам, да и потом шло с задержками.

Для сравнения: в Италии машина, сопоставимая с «Муромцем», появилась только в 1916 г. Это был трехмоторный самолет конструктора Капрони Ка-40. В Англии самолет фирмы «Хендли Пэйдж» с двумя двигателями «Игл» в 250 л. с. отправился в первый полет 18. декабря 1915 г. Интересно отметить, что обоим коллективам конструкторов союзников пришлось вести непростую борьбу с явлением резонанса на своих аппаратах, чего так удачно избежал Сикорский.

Итальянский, и английский самолеты пошли в войска только в 1917 г., но до конца войны их было выпущено всего около тысячи машин на заводах в Англии, Италии, Франции (в последней — по лицензии).

В целом же количество военных самолетов, выпущенных за годы войны, к примеру, во Франции было больше примерно в 9 раз, чем в России, а в Англии — в 9,5 раза. Двигателей же в каждой из этих стран было произведено примерно в 40 раз больше, чем в России.