

А.Д. ИЛЬНИЦКИЙ

РУССКИЕ СОКОЛЫ

АРТИЛЛЕРИСТЫ,

ПОКОРИВШИЕ НЕБО

100 ЛЕТ НАЧАЛА ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ





А.Д. Ильницкий

**РУССКИЕ СОКОЛЫ
АРТИЛЛЕРИСТЫ,
ПОКОРИВШИЕ НЕБО**

**Санкт-Петербург
2014 г.**

ББК 63.3 (2) 524

И 47

И 47 Ильницкий А.Д. Русские соколы. Артиллеристы, покорившие небо. СПб: ООО «Архей», 2014, 120 с., 8 с. ил.

ISBN 978-5-905316-06-7

В 2014 году исполняется 100 лет со дня начала Первой мировой войны (28 июля 1914 г. – 11 ноября 1918 г.), первого в истории человечества военного конфликта мирового масштаба, в который были вовлечены 38 из существовавших в то время 59 независимых государств. Война ознаменовалась применением химического оружия, первым масштабным применением танков и авиации, война с огромным количеством человеческих жертв.

Эта книга о выпускниках Константиновского артиллерийского училища, полюбивших и покоривших небо. Эта книга о летчиках Первой мировой войны – Георгиевских кавалерах, чьи подвиги и сегодня являются для нас примером служения Родине.

Трем героям посвящены отдельные очерки (Ткачев В.М., Крутень Е.Н., Алехнович Г.В.), а еще на 6 константиновцев даны краткие биографические справки.

Пусть у каждого проснется гордость быть русским, пусть принадлежность к великому народу, сумевшему творить такие великие дела, наполнит его сердце светлым и теплым счастьем. Пусть, наконец, явится у него желание подняться до этих славных предков, проникнутся их заветами.

ISBN 978-5-905316-06-7

© А.Д. Ильницкий, 2014

© ООО «Архей», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

Вячеслав Матвеевич Ткачев – первый Георгиевский кавалер, военный организатор, авиадарм	8
Евграф Николаевич Крутень – летчик-истребитель, рыцарь неба, теоретик авиации	34
Глеб Васильевич Алехнович – летчик-испытатель, новатор, педагог	75
Вместо эпилога	100
Приложение №1. Константиновское артиллерийское училище (К.А.У.)	106
Приложение №2. Выпускники Константиновского артиллерийского училища – военные летчики, летчики-наблюдатели и артиллерийские офицеры-наблюдатели	110
Приложение №3. Исторические места Санкт-Петербурга и Ленинградской области, связанные с воздухоплаванием, авиацией и самолетостроением в начале XX века	116
Список литературы	118

Время так быстротечно. И чем дальше от нас события Первой мировой войны 1914–1918 гг., тем сложнее найти документы, мемуары, воспоминания участников военных действий. Да и вообще как-то непринято было писать о той Великой войне в советский период нашей истории. Видимо, как по идеологическим соображениям, так и потому, что слишком свежи были в памяти события другой – Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

Но это не справедливо по отношению истории, и прежде всего, несправедливо по отношению к нашим предкам, проливающим кровь на полях сражений, водных просторах, в воздушных боях, отстаивая рубежи, борясь за будущее величие нашей Родины – России.

Восстановить эту несправедливость и хоть немного приоткрыть страницы истории Первой мировой войны нам представляется возможным через биографии выпускников Константиновского артиллерийского училища Санкт-Петербурга¹, полюбивших небо, создавших теоретические и практические основы Российской авиации, героев той войны.

Нами были исследованы 24 биографии² выпускников Константиновского артиллерийского училища, из которых:

имели звание – военный летчик – 14 человек;

имели звание – летчик-наблюдатель – 6 человек;

летчик-испытатель – 1 человек;

летали на тяжелых бомбардировщиках «Илья Муромец» – 3 человека;

закончили войну в звании – полковник – 1 человек;

закончили войну в звании – подполковник – 4 человека;

Закончили войну в звании – капитан – 5 человек.

Награждены:

орденом Св. Георгия Победоносца IV степени и Георгиевским оружием – 8 человек;

орденом Св. Георгия Победоносца IV степени – 5 человек;

Георгиевским оружием – 8 человек.

¹ В приложении №1 дана историческая справка о Константиновском артиллерийском училище.

² В приложении №2 дан список выпускников Константиновского артиллерийского училища – военных летчиков, летчиков-наблюдателей и артиллерийских офицеров-наблюдателей.

Трем героям посвящены отдельные главы, а еще на 6 константиновцев даны краткие биографические справки.

При подготовке материалов и написании этих очерков использованы различные исторические исследования, мемуары, воспоминания.

Безусловно, особый интерес представляет для нас наиболее полный сборник биографий известных русских военных летчиков, награжденных орденом Св. Георгия или Георгиевским оружием, изданный историками-архивистами Михаилом Сергеевичем Нешкиным и Валерием Михайловичем Шабановым³. Здесь представлены не только биографические сведения, но и описания подвигов героев-авиаторов Первой мировой войны, их фотографии. Ценность этого источника, прежде всего в том, что все сведения основаны на архивных документах, Высочайших приказах по военным чинам, мемуарах, а также переводных материалах, ранее не издававшихся на русском языке.

«Крылья России: воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910-1917 гг.» – так называется книга Вячеслава Матвеевича Ткачева⁴, написанная им более 40 лет назад, но опубликованная в Санкт-Петербурге только в 2007 году. Она отличается обилием большого количества автобиографического, фактического материала и уникальных подробностей, относящихся к конкретным лицам, с которыми соприкасался по роду своей службы командующий русской авиации. И несмотря на то, что автор книги предстаёт перед нами горячим патриотом России, преданным Русской Армии и её Военному Воздушному Флоту, мы видим негативное отношение к российской монархии и лично к Государю Николаю II.

В книгах и статьях Алексея Владимировича Шиукова⁵, Михаила Сергеевича Мачавариани⁶ и Ивана Константиновича

³ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914–1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. - 360 с, ил.

⁴ Ткачев В. М. Крылья России: воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910-1917 гг. Санкт-Петербург: Новое культурное пространство, 2007. - 637с. ил.

⁵ Шиуков А. В. Война в воздухе. М., Л., ЦК ВЛКСМ, Издательство Детской Литературы, 1941. - 120 с.

⁶ Мачавариани М. С. Глаза на юг. Тбилиси, «Мерани», 1969. – 165 с.

Спатареля⁷ мы почерпнули много важных подробностей и деталей из жизни и боевой деятельности Е.Н. Крутеня. Эти боевые летчики, дослужившиеся в дальнейшем до высоких званий и постов в авиации, вспоминают о совместной с Евграфом Крутением учебе в Гатчинской авиашколе, о боевых буднях в авиаотряде.

В очерке смоленского писателя-краеведа Сергея Малахевича Яковлева⁸ представлено достаточно много, в том числе и уникальных, биографических фактов из жизни и деятельности летчика-испытателя Г.В. Алехновича.

Документальная повесть Ефрема Борисовича Соркина «Воздушный витязь»⁹, написанная на основе обширных архивных материалов дает, действительно, яркое и разностороннее представление об истинном авиаторе и патриоте – Е.Н. Крутении.

В книге кубанского писателя-краеведа Виталия Петровича Бардадыма, (впервые изданной в 1993 году¹⁰), «Ратная доблесть кубанцев»¹¹ дано описание жизни и деятельности первого Георгиевского кавалера периода Первой мировой войны В.М. Ткачева.

Книги Георгия Владимировича Залуцкого «Выдающиеся русские летчики М. Ефимов, П. Нестеров, Е. Крутень, К. Арцеулов»¹², и Евгения Федоровича Бурче «Петр Николаевич Нестеров»¹³ занимают особое место в исторической литературе о пионерах русской авиации уже потому, что написаны на основе достоверных фактов и документов и хорошим языком. Да, они написаны и изданы в 50-х годах XX века на основе коммунистической идеологии, но если абстрагироваться от нее и видеть только суть исследования, то можно извлечь достаточно много интересной и нужной информации.

⁷ *Спатарель И. К.* О боевой деятельности военного летчика капитана Крутеня // Журнал для моделлистов и любителей истории техники «Авиамастер», 2000. №5. Пилоты Его Величества / Сост. Грибанов С. В. – М.: Центрполиграф, 2007. – 382 с.

⁸ *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович: Очерк жизни и деятельности. - Смоленск: Кн. изд-во, 1960. 43 с. : ил.

⁹ *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь: Повесть: [Посвящается 100-летию со дня рождения рус. воен. летчика Е.Н. Крутеня]. - М.: Патриот, 1990. -191с.: ил.

¹⁰ *Бардадым В.* Ратная доблесть кубанцев / В. Бардадым. – Краснодар: Северный Кавказ, 1993. – 175 с.

¹¹ *Бардадым В. П.* Ратная доблесть кубанцев / Виталий Бардадым. – Краснодар: б. и., 2010. - 301 с. ил.

¹² *Залуцкий Г. В.* Выдающиеся русские летчики М. Ефимов, П. Нестеров, Е. Крутень, К. Арцеулов. М.: Воениздат, 1953. - 112 с. : ил.

¹³ *Бурче Е. Ф.* Петр Николаевич Нестеров. М.: Молодая гвардия, 1955. - 248 с., 11 л. ил.

Юрия Мануиловича Гальперина¹⁴, Александра Васильевича Махалина¹⁵ и Олега Сергеевича Смыслова¹⁶ объединяет прежде всего то, что они сами военные летчики, влюбленные в небо и тех людей, которые его штурмуют. С помощью пера и бумаги они стремятся донести свои знания об авиации и авиаторах до современного читателя. И их замечательные книги и публикации тому доказательство.

Всеволод Иванович Лавренец – автор книг «Летчики России»¹⁷ и «На заре русской авиации»¹⁸, в которых он на документальной основе рассказывает об авиаторах-героях Е.Н. Крутене, В.М. Ткачеве, И.К. Спатареле, И.А. Орлове и многих других.

Авторы Дмитрий Митюрин и Юрий Медведько собрали прекрасный материал об авиаторах, воевавших на разных фронтах Первой мировой войны и объединили их в книгу «Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны»¹⁹. Военные биографии летчиков читаются с интересом, богато иллюстрированы и перемежаются информационными блоками о зарубежных летчиках, воевавших бок о бок с русскими героями.

В книгах Петра Дмитриевича Дузя²⁰, Вадима Борисовича Шаврова²¹, Валерия Александровича Багратинова²² рассмотрены различные типы самолетов – военные, гражданские, серийные, опытные, экспериментальные. Излагается история их разработки и применения, даются основные летно-технические характеристики.

¹⁴ *Гальперин Ю. М.* Воздушный казак Вердена: Повесть-хроника. – 2-е изд., доп. – М.: «Молодая гвардия», 1990. – 332 с.

¹⁵ *Александр Махалин.* Вячеслав Матвеевич Ткачев // Мир Авиации, 1996. №1.

¹⁶ *Смыслов О. С.* Защитники Русского неба. От Нестерова до Гагарина / О.С. Смыслов. – М.: Вече, 2010. – 384 с.: ил. Смыслов. О. С. Асы против асов. В борьбе за господство – М.: Вече, 2012. – 416 с.

¹⁷ *Лавренец В. И.* Летчики России. – М.: Машиностроение, 1992. – 173, [2] с.: ил.

¹⁸ *Лавренец В. И.* На заре русской авиации. Документальные рассказы. М.: Центр МБОФ «Победа – 1945», 2000. – 542 с.

¹⁹ *Митюрин Д., Медведько Ю.,* под редакцией Степанова Б. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны. – СПб: ГИЦ "Новое культурное пространство", 2006. – 432 с.

²⁰ *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. – 2-е изд., перераб. – М.: Машиностроение, 1981. – 272 с., ил.

²¹ *Шавров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года, – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1978. 576 с.

²² *Багратинов В. А.* Крылья России: Полная иллюстрированная энциклопедия. – М.: Изд-во Эксмо, 2005, – 1056 с.: ил.

...И отзовется вам, в небо летавшим,
Родина сердцем своим —
Вечною памятью доблестно павшим,
Вечною славой живым.

*Ф. Касаткин-Ростовский*²³, «Русским летчикам»

ВЯЧЕСЛАВ МАТВЕЕВИЧ ТКАЧЕВ — ПЕРВЫЙ ГЕОРГИЕВСКИЙ КАВАЛЕР, ВОЕННЫЙ ОРГАНИЗАТОР, АВИАДАРМ

Вячеслав Матвеевич Ткачев родился 24 сентября²⁴ 1885 года в станице Келермесской Майкопского отдела Кубанской области в семье полковника Матвея Васильевича Ткачева²⁵.

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 имени графа Аракчеева кадетский корпус (здесь он учился вместе с П.Н. Нестеровым) и вместо кавалерийского училища поступает в Константиновское артиллерийское училище в Петербурге. Нестеров — тоже в столице империи, тоже в артиллерийском училище, но в другом — в Михайловском. В один год (1906 г.) оба заканчивают обучение, и на долгие семь лет пути их расходятся: подпоручик Нестеров получает назначение во 2-ю батарею 9-й Восточно-Сибирской стрелковой артиллерийской бригады (г. Владивосток), хорунжий (30.06.1906) Ткачев — во 2-ю Кубанскую казачью батарею 39-й артиллерийской бригады 1-го Кавказского Армейского корпуса (Закавказье, граница с Турцией)²⁶.

²³ Князь Фёдор Николаевич Касаткин-Ростовский (01.11.1875 — 22.07.1940) — русский поэт, драматург и публицист, полковник лейб-гвардии Семёновского полка, участник Первой мировой и Гражданской войн.

²⁴ Здесь и далее все даты даны по старому стилю, с 14 февраля 1918 года — по новому стилю.

²⁵ *Бардадым В. П.* Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев. // Ратная доблесть кубанцев / Виталий Бардадым. — Краснодар: б. и., 2010. С. 252.

²⁶ *Александр Махалин.* Вячеслав Матвеевич Ткачев // Мир Aviации, 1996. №1. С. 2.

Офицерская служба начиналась 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, обучает казаков военному искусству, а с 22 июня по 15 августа 1910 года исполняет должность заведующего хозяйством.

6 сентября Ткачёв прикомандирован к Одесскому кадетскому корпусу «для занятия должности офицера-воспитателя»²⁷.

«...Летом 1911 года мне пришлось жить с кадетами, не уехавшими на каникулы домой, в лагере. Как-то возвращаясь с прогулки на Большой Фонтан через стрельбищное поле, мы услышали звук, напоминающий шум мотора автомобиля. Он раздавался где-то близко, но автомобиля не было видно. Я почему-то взглянул вверх и... о чудо. Над нашими головами на высоте около пятисот метров плавно парил озаренный лучами заходящего солнца аэроплан... Вдруг мотор затих.

— Смотрите, смотрите, господин сотник, — закричали кадеты, — он спускается!..

Аэроплан стал медленно снижаться, приближаясь к беговому полю. Это захватывающее зрелище решило мою дальнейшую судьбу. Вскоре в «Одесских новостях» прочел заметку: «В Одессе открывается пилотская школа, куда офицеры гарнизона принимаются бесплатно». Я отправился по указанному адресу»²⁸.

Он пришел в местный аэроклуб и сказал его секретарю господину Маковецкому:

«С 6 лет я сел на коня, а вот теперь... хотел бы сесть на вашу «этажерку»...».

Вячеслав Матвеевич учился с желанием, старался по возможности больше летать, постигать все тайны и сложности мастерства авиатора. В начале декабря, по завершении обучения и сдачи экзаменов выпускникам были вручены дипломы авиаторов.

«Мое «бреве» было под №65 (решение экзаменационной комиссии от 2 ноября 1911 года)» — пишет в своих воспоминаниях Вячеслав Матвеевич. Далее он пишет о трогательной встрече со своими кадетами после экзамена в аэроклубе.

²⁷ Смыслов О.С. Защитники Русского неба. От Нестерова до Гагарина / О.С. Смыслов. — М.: Вече, 2010. С. 51.

²⁸ Цит. по Лавренте В. И. Летчик и военачальник. ...// На заре русской авиации. Документальные рассказы. М.: Центр МБОФ «Победа – 1945», 2000. С. 283.

«Я поворачиваюсь лицом к классной доске, где должны быть записаны уроки с заданием на следующий день и... вместо записей вижу десять восьмерок, расписанных мелом во всю доску...

(Именно такое количество восьмерок, по пяти за один раз; вокруг 2-х пилонов, находящихся на расстоянии 500 м друг от друга требовалось описать в ходе экзамена – автор – И.А.Д.)

– Поздравляем Вас, господин сотник! Теперь Вы с Вашим «бреве» будете иметь право летать не только в России, но и за границей!

– Спасибо Вам, спасибо господу! – промолвил я, расстроганный столь искренним и сердечным вниманием своих питомцев».²⁹

Вячеслав Матвеевич продолжал тренироваться в школе, так как боялся потерять летную форму. В начале следующего года школа отстроилась, расширилась и, как говорится, приобрела лицо. Теперь можно было пригласить гостей из столицы. Вскоре они прибыли.

«Мне пришлось выполнить показательный полет, и он у меня вышел удачным: поднявшись на высоту пятьсот метров, я выключил мотор и, планируя по отлогой спирали, спустился прямо к зрителям. Быстро соскочил с сиденья аэроплана, опустил полы черкески и, вытянувшись, взял под козырек. Подошел столичный гость (великий князь Александр Михайлович.), протянув руку, сказал:

– Спасибо, сотник, за прекрасный полет! А не хотите ли вы в военную авиацию?

– Это моя давнишняя мечта, – ответил я.

Так полет в Одессе открыл мне путь в военную авиацию».³⁰

1 июня³¹ 1912 г. В.М. Ткачев по собственному желанию откомандировывается обратно в часть.

Он вернулся на Кавказ и 28 сентября 1912 года подал прошение, чтобы его командировали в Севастополь, в Офицерскую школу авиации Отдела воздушного флота.³² Не обошлось и на

²⁹Ткачев В. М. Крылья России: воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910-1917 гг. Санкт-Петербург: Новое культурное пространство, 2007. С. 47-48.

³⁰ Цит по Лаврениц В. И. Летчик и военачальник... С. 283.

³¹ Смыслов О. С. Защитники Русского неба... С. 52.

³² Севастопольская офицерская школа авиации Отдела воздушного флота

этот раз без волнений и хлопот: при медицинском осмотре комиссия установила, что у Ткачева зрение в правом глазу на 1/10 меньше нормы, требуемой приказом по военному ведомству. Что делать? Была не была! Пришлось обратиться за помощью в Петербург к великому князю Александру Михайловичу. Телеграмма на имя наместника Кавказа решила судьбу будущего военно-го летчика.

В.М. Ткачев уезжает в Крым. Коллега Вячеслава Матвеевича, в дальнейшем генерал-майор Военно-Воздушных сил СССР И. К. Спатарель, оставил нам свои впечатления о новоприбывшем: «Высокий, осанистый, с мужественным лицом, он был хорош в папахе из белого барашка, в бежевом чекмене с газырями, при кинжале в серебряных ножнах на мягком наборном поясе. Казачий офицер этот имел чин подьесаула... чувствовалась в нем не только военная щеголеватость, но и воля, и сдержанная сила...».³³

Четыре месяца В. М. Ткачев учится в Севастопольской школе авиации. Начальник школы долго не разрешал Ткачеву из-за зрения переходить с «Фармана» на «Ньюпор». На все обращения сотника следовал ответ: «Не могу вам разрешить сесть на «Ньюпор». Вдруг вы убьетесь... Потом за вас отвечай!»

(Севастопольская Школа Авиации) создана 8 ноября 1910 года на Куликовом поле. Основателем её по праву считается Великий князь Александр Михайлович Романов. Обратим внимание и на такой факт: уже 19 ноября 1910 г., то есть спустя фактически неделю после открытия летной школы, в Севастополе вышел в свет первый в России специализированный авиационный журнал - «Севастопольский иллюстрированный авиационный журнал», с указанием на титульном листе: «Цель и программа журнала — дать правдивые и точные описания авиационного дела, центром которого в России стал Севастополь». Первый выпуск (24 человека) был произведен Императором России Николаем II в Ливадии 26 октября 1911 года. В 1912 году авиашколу перевели с окраины Севастополя, 20 километров севернее на лучшую площадку, рядом с крымской речкой Кача. В декабре 1922 года, объединившись с Гатчинской школой, стала называться Школа авиации России № 1. В 1938 году, имея определенные заслуги перед Отечеством, школа официально получила название Качинской. Долгая, прекрасная и драматичная ее история (школа, сменив ряд наименований, просуществовала без перерыва почти до конца XX века и была расформирована 1 ноября 1998 года) неотрывно связана с общей историей отечественного воздушного флота. Приемником Качинского училища является 783 учебный авиационный ордена Ленина Краснознаменный центр подготовки летного состава в г. Армавир, где хранится Боевое Знамя Качинского ВВАУЛ (Качинское высшее военное авиационное ордена Ленина Краснознаменное училище лётчиков им. А.Ф. Мясникова) и ведется его Исторический формуляр.

³³ *Генерал-майор И. К. Спатарель*. Канун. // Пилоты Его Величества / Сост. Грибанов С. В.— М.: Центрполиграф, 2007. С. 323.

И вновь помог шеф авиации великий князь Александр Михайлович, приехавший в середине ноября в Офицерскую школу.

Прошло немного времени, и инструктор выпустил Ткачев в первый самостоятельный полет на «Ньюпоре» IV. Затем начались шлифовка техники пилотирования и подготовка к экзамену на звание военного летчика.

Что же это была за выучка летному делу? В чем она состояла? И в чем заключался экзамен на славное звание военного летчика?

Надо было подняться с барографом на высоту 1000 метров, и продержаться там не менее одного часа, и, совершив полет общей продолжительностью в полтора часа, спуститься на аэродром, короче, пишет В. М. Ткачев, «следовало показать быстроту подъема на высоту»³⁴.

Вот беспристрастный отклик очевидца — летчика И. К. Спатареля: «Я видел, как Ткачев летает. Красиво это у него получалось. С той чистотой, отшлифованностью, которая свойственна настоящему мастеру. Ни одной лишней секунды при опробовании мотора. Энергичный взлет. Четкость эволюции в воздухе. Устойчивая, уверенная посадка. Вылезет из самолета — и опять ни одного лишнего жеста или слова. Если можно так выразиться, он летал серьезно. Чувствовалась и его любовь к полетам, и спокойная уверенность в себе, свойственная людям, хорошо знающим свое дело»³⁵.

17 декабря 1912 года экзамен сдан. Приказом № 346 по Школе В.М. Ткачеву присвоено звание Военный летчик.

Из характеристики выпускника Севастопольской Офицерской школы авиации сотника Ткачева:

«...Очень хороший военный летчик. Любит летать и интересуется авиацией. Следит за литературой как общей, так и специальной. Подполковник Мурузи»³⁶.

Необходимо отметить, что В.М. Ткачев за свои отличные успехи в летном искусстве был награжден орденом Святой Анны 3-й степени (ВП³⁷ от 14.02.1913)³⁸.

³⁴ Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев... С. 257.

³⁵ *Генерал-майор И. К. Спатарель*. Канун... С. 323.

³⁶ Цит. по Лавренец В. И. Летчик и военачальник... С. 285.

³⁷ ВП — здесь и далее — Высочайший приказ.

³⁸ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост.

Воспользовавшись правом выбора при распределении, он, 1 января 1913 года направляется в 7-ю воздухоплавательную роту (со 2 мая 1913 г. — 2-й отряд роты, с 23 июня 1913 г. — 11-й авиационный отряд)³⁹ в Киев.

В 11-м корпусном авиаотряде В.М. Ткачев проходил службу вместе с Петром Нестеровым. Они друзья и единомышленники, связанные небом.

Да, именно эти первые авиаторы, замечательные люди Земли Русской, сотни раз рискуя сломать себе шею, закладывали основы отечественной авиации. Будучи первопроходцами, теоретически и практически разрабатывали они удивительное искусство высшего пилотажа. Поразительно то, что на несовершенных летательных машинах — «Фарманах» и «Ньюпорах», строившихся на русских заводах, наши авиаторы смогли добиться очень многого! Ведь тогда поистине все было в новинку. И посадка вне аэродрома, и работа с артиллерией, и фотосъемка с воздуха, и парад в строю, и групповой дальний перелет.

«Единственным критерием и водителем мне в полете, — писал летчик, — было именно чутье, и оно меня никогда не обманывало». А что могло на белом свете сравниться с чувством свободы, которое охватывает душу, когда находишься в объятиях воздушной стихии, где парят одни только гордые птицы? «Я очень любил летать в облаках (конечно, пережив первоначальную жуть), — вспоминал В. М. Ткачев, — и для меня не представляло особой трудности пробить облачность толщиной до одной тысячи метров и даже больше, не теряя при этом ни курса (не имея компаса), ни поперечной устойчивости. Спускался я через облака, почти всегда планируя по спирали...»⁴⁰.

Молодые, энергичные, способные на риск, П.Н. Нестеров и В.М. Ткачев горели желанием летать, экспериментировать. Вскоре такой случай представился. Командира 11-го корпусного отряда штабс-капитана П.А. Самойло отозвали в Петербург, а временно исполняющим должность командира отряда назначили поручика П.Н. Нестерова. Правда, это временное исполнение длилось пять месяцев.

М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. С. 282.

³⁹ Смыслов О. С. Защитники Русского неба... С. 52.

⁴⁰ Цит. по Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев... С. 258-259.

В отряде сразу же приступили к тщательной отработке всех элементов полета. Петр Николаевич доходчиво преподнес своим летчикам разработанную им теорию глубоких кренов. Обучил их выполнению глубоких виражей и спиралей, а также посадке с выключенным двигателем на заранее намеченную площадку.

Из отчета поручика Нестерова:

«Летчики работали, сколько хватало сил, не стесняясь ни временем, ни погодой. Последнее видно из того, что за это время остальные три отряда (на Сырецком аэродроме) налетали на аэродроме около тридцати часов, то есть в шесть раз меньше, чем 11-й корпусный авиационный отряд. Нижние чины производили все починки очень быстро и аккуратно»⁴¹.

2 июля 11-й корпусный отряд перебазировался на Дарницкий полигон под Киевом. В распоряжении летчиков была площадка шириной около ста метров и длиной чetyреста.

На следующий день начались подготовительные практические занятия с артиллерией. Они проводились для того, чтобы батареи приноровились к наводке по аэроплану, летящему в створе, к приему донесений, сброшенных с вымпелом, и к сигнализации с самолета. За двенадцать дней все батареи трех артиллерийских бригад, а их было около двадцати, прошли эти практические занятия. Затем половина из них провела с помощью аэропланов боевые стрельбы. Несмотря на примитивность средств связи, они прошли удачно. На указание цели и пристрелку уходило не более десяти–тринадцати минут. Из доклада по команде одного из командиров батарей:

«Результат этих стрельб убедил нас, что такие стрельбы возможны, нужно только батареям поработать бок о бок с нашими молодцами летчиками и подготовить из офицеров-артиллеристов кадры наблюдателей»⁴².

Во время совместных учений авиаторы с шести часов утра до девятнадцати работали с батареями, а потом до двадцати одного часа знакомили офицеров-артиллеристов с самолетами и поднимали желающих в воздух. Или, как говорил Ткачев, занимались пропагандой авиации. За время пребывания отряда на полигоне в эти пропагандные вечера в воздухе побывали шестьдесят офицеров.

⁴¹ Цит. по Лаврентец В.И. Летчик и военачальник... С. 288-289.

⁴² Там же. С.289.

«Спокойные и уверенные подъемы и спуски без единого дефекта внушали большое доверие к полетам, и появились многочисленные пассажиры-любители. Мне особенно запомнилась фигура коренастого, невысокого роста, юного подпоручика 2-го конно-горного артиллерийского дивизиона.

Он внимательно и, как видно, с большим переживанием следил за полетами аэропланов. Но, наконец, не вытерпев ожидания «пассажирской очереди», подбежал ко мне и возбужденным тоном произнес:

– Господин сотник, возьмите меня с собой полетать!

Я невольно вспомнил, как и я когда-то (два года тому назад) горел желанием «полетать», и, сочувствуя подпоручику, взял его на внеочередной полет. Это был прославившийся позже (во время Первой мировой войны) бесстрашный Евграф Николаевич Крутень»,⁴³ – вспоминал В.М. Ткачев⁴⁴.

На Сырецкий аэродром отряд вернулся 20 июля. А 10–11 августа 1913 года сотник В.М. Ткачев, поручики П.Н. Нестеров, М.Г. Передков, моторист Малько и кинооператор В. Добржанский впервые в России выполнили перелет по маршруту Киев–Остер–Козелец–Нежин–Киев (320 км за 3 часа 49 минут летного времени) на самолетах «Ньюпор IV» звеном в плотном строю, едва не касаясь крыльями самолетов⁴⁵.

«Воздушный отряд, во главе со своим начальником, – писал В. М. Ткачев, – продефилировал над городом на глазах у многочисленной публики, заполнившей в тот день, по случаю праздника, улицы и сады города и приветствовавшей нас. Пестрели платочки, взлетали шляпы и фуражки, где-то кричали «ура»»⁴⁶.

Это событие было уникальным! Полет строем всегда считался, да, наверное, и будет считаться сложнейшим видом боевой (или спортивной) выучки летчиков, требующим особой ода-ренности.

В эти же дни Петр Нестеров и его единомышленник Вячеслав Ткачев уже разрабатывали другую «операцию» – теорию «мертвой петли» – сложнейшую фигуру высшего пилотажа:

⁴³ Евграфу Николаевичу Крутеню посвящена вторая глава нашего сочинения.

⁴⁴ Ткачев В. М. Крылья России... С. 178-179.

⁴⁵ Бычков В. Н. Летопись авиации и воздухоплавания / В. Н. Бычков; Рос-сийская акад. наук, Ин-т истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова. - Москва: Academia, 2006. С. 376.

⁴⁶ Цит. по Бардадым В. Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев... С. 259.

замкнутую кривую в вертикальной плоскости. И 27 августа 1913 года над Сырецким аэродромом впервые в мировой практике П.Н. Нестеров выполнил эту головокружительную петлю.

Вот в такой творческой атмосфере поиска, подвига и риска Вячеслав Ткачев, напутствуемый Петром Нестеровым, решился на беспрецедентный перелет Киев-Винница-Бирзула-Одесса-Херсон-Перекоп-Джанкой, через Керченский пролив в Керчь и далее на Тамань и Екатеринодар.

2 октября В.М. Ткачев с пассажиром унтер-офицером Малько поднялся на своем «Ньюпоре» в воздух и взял курс на юг⁴⁷.

12 октября в 11 часов утра авиатор уже был над Екатеринодаром. И как сообщали газетные тогда корреспонденты, что В.М. Ткачев «опустился на войсковом ипподроме»⁴⁸.

Общее время на перелет из-за нехватки бензина, поломок аппарата, вынужденных посадок и ожиданий, к сожалению, потребовалось довольно большое — 10 дней. Сам же полет фактически длился не более 10 часов.

В войсковом штабе генерал Ляхов горячо поздравил Ткачева с благополучным прибытием в родной край: «Мы гордимся, что именно наш кубанец совершил этот выдающийся перелет...»⁴⁹.

Значимость события подчеркивает текст телеграммы (12.10.1913) Президента Одесского аэроклуба А. Анатры Начальнику Воздухоплавательной части ГУГШ (Главного Управления Генерального Штаба): «Сердечно поздравляю главу русской воздухоплавательной организации с беспримерным по простоте и скромности лихим перелетом сотника Ткачева Киев—Одесса—Керчь—Кубань в ненастное осеннее время без предварительных подготовок»⁵⁰.

Эти слова отражали самую суть полета, совершенного Ткачевым. По существу этот перелет был не только всероссийский рекорд, но и подвиг.

13 октября Ткачев представился во дворце Наказному Атаману М.П. Бабычу⁵¹ и был приглашен на ужин. В тесном кругу генеральской семьи состоялось сердечное чествование доблестного кубанца.

⁴⁷ Бычков В. Н. Летопись авиации и воздухоплавания... С. 380.

⁴⁸ Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев... С. 260.

⁴⁹ Там же. С. 261.

⁵⁰ Цит. по Александр Махалин. Вячеслав Матвеевич Ткачев... С. 2.

⁵¹ Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев... С. 261.

Екатеринодарская Городская Дума не осталась безучастна к прилету отважного летчика. Гласный В.В. Скидан 16 октября сделал следующее заявление:

— Г.г. гласные. Три дня город любителю последним изобретением человечества, три дня подьесаул Ткачев доставляет городу удовольствие своими полетами, демонстрируя свое уменье и опытность в авиационном деле. Я просил бы поблагодарить подьесаула Ткачева от лица горожан и детей г. Екатеринодара...

Все единодушно приняли это предложение. Военному министру была послана телеграмма об удачных полетах В.М. Ткачева. Тогда же екатеринодарцы решили организовать сбор средств по области для постройки «кубанского аэроплана».

Вскоре он вернулся в Киев, где радушно был встречен П.Н. Нестеровым, поздравившим своего соратника с успешным перелетом: — Твой перелет — самый выдающийся из бывших до этого в России.

Киевское общество воздухоплавания высоко оценило подвиг Ткачева и наградило летчика золотым жетоном с надписью «За выдающийся перелет Киев — Екатеринодар. 1913»⁵².

Личный состав XI корпусного авиационного отряда жил одной единственной страстью — любовью к авиации. Из ведомости полетов, где по-военному скрупулезно указано, мы узнаём, кто и сколько сделал вылетов. Всего за 1913 год Вячеслав Ткачев совершил 211 полетов общей продолжительностью 135 часов 57 минут — это был лучший результат в XI корпусном авиаотряде. Отряд жил интересной и напряженной жизнью обычных служебных будней...⁵³

Новый 1914 год принес немало перемен в XI-й авиаотряд: получил перевод в другую часть командир отряда капитан П.А. Самойло. Его должность перешла к самому выдающему пилоту ВВФ штабс-капитану П.Н. Нестерову.

А 10 марта получил должность начальника формирующегося XX-го авиаотряда подьесаул (05.10.1913) Ткачев. Удовлетворение от повышения по службе, по признанию самого Вячеслава Матвеевича, омрачилось ощущением расставания с Нестеровым, в котором он видел для себя пример, достойный подражания...

⁵² Там же С. 262.

⁵³ *Сергей Горожанин*. Главнокомандующий // Научно-популярный журнал ВВС «Авиация и космонавтика», 1995. №11-12. С. 19.

«Эта новость, конечно, была мне, сверхштатному летчику, по душе. Но с другой стороны, было очень тяжело отрываться и вылетать из уже насиженного гнезда, тем более из такого, какое создал Нестеров. Около года мы делили все трудности и радости успехов. Успели как бы срастись друг с другом. Ведь здесь делались первые шаги русской военной авиации. Служба в 11-м отряде дала мне очень много. Я получил серьезную подготовку и отличный полетный опыт»⁵⁴.

19 июля 1914 года Германия объявила войну Российской Империи, и Русская Армия, созданная некогда гением Петра Великого, выступила в свой очередной боевой поход, не подозревая, что он окажется последним...

Отряд подьесаула Ткачева получил задачу прибыть в распоряжение Штаба IV и армии, который дислоцировался в Люблине, и, прибыв 28-го июля на свой первый фронтовой аэродром, приступил к выполнению боевых полетов, обеспечивая Штаб армии развед-информацией. Никто из летчиков не думал, да и не знал тогда, что принимает участие в одном из грандиознейших сражений мировой войны, которое впоследствии историки назовут Галицийской битвой (длилась 40 суток на фронте в 400 км. Потери русской армии – 230 тысяч человек, австрийской – 400 тысяч).

12 августа, на третий день наступления, Вячеслав Матвеевич получил от генерал-квартирмейстера специальную задачу: «Обследовать возможно тщательнее, что произошло против почти 50-верстного промежутка между правым флангом нашей IV армии и р. Вислой, где находится слабый отряд и две кавалерийские дивизии генерала Новикова».

Из за предельной дальности заданного маршрута и для пущей резвости аппарата Ткачев не взял в полет летчика-наблюдателя, взвалив на себя же задачу «наблюдать – видеть – запоминать».

Совершая глубокую разведку в тыл неприятеля, он обнаружил, что правый фланг IV-ой армии обойден целым корпусом противника. Это угрожало трагическими последствиями.

Сам В. М. Ткачев так сообщает в мемуарах об этом событии:

«Собрав исключительной важности сведения о неприятеле, я возвращался домой. И тут мне пришла мысль взглянуть, что делается на нашем правом фланге — под Красником.

⁵⁴ *Лаврентец В. И.* Летчик и военачальник... С. 292.

Еще издали, по артиллерийским разрывам я заметил, что под Красником идет бой, а подлетев ближе, увидел бригаду неприятельской пехоты, выходящую 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 почувствовал «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 серьезную угрозу, тем более, что высота полета 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 положении я дотянул до своих позиций и спустился на полянку, прикрытую кустарником от наблюдения неприятельской артиллерии»⁵⁵.

И вот В.М. Ткачев в походной канцелярии одной из дивизий 14-го корпуса и по всей форме докладывает начальнику штаба о результатах своей разведки. Тот внимательно выслушивает рапорт разведчика и, крепко пожимая руку герою, говорит:

— Большое вам, горячее русское «спасибо»! Ведь вы этой разведкой предупредили на несколько дней вперед о надвигающейся страшной угрозе правому флангу нашей армии, а тем самым спасаете общее положение Юго-Западного фронта»⁵⁶.

Тогда же, в августе 1914 года, заведующий авиацией Юго-Западного фронта великий князь Александр Михайлович по-

⁵⁵ Ткачев В. М. Крылья России... С. 298-299.

⁵⁶ Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев... С. 265.

слал Кубанскому Наказному атаману телеграмму следующего содержания:

«Счастлив сообщить, что сыны Кубани верны традициям своих предков — они покрывают себя боевой славой не только на земле, но и в воздухе!»⁵⁷

Из Высочайшего приказа от 03.02.1915 года можно узнать подробности о подвиге и награждении орденом Св. Георгия 4-й степени военного летчика Вячеслава Матвеевича Ткачева, который «12 августа 1914 года произвел смелую и решительную воздушную разведку в районе Люблин — Бельжице — Ополе — Юзефов — Антонополь — Боров — Госперадиво — Уржендово — Красник — Люблин, проник в тыл и на фланги неприятельского расположения и, несмотря на действенный огонь противника по аппарату, сопровождавший его в течение всего полета 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»⁵⁸.

Вячеслав Матвеевич вспоминает: «Командующий армией подошел ко мне, приколол на моей груди скромный, покрытый белой эмалью крестик, пожал мне руку и сказал: «Поздравляю! Наша армия гордится, что в ее составе первый Георгиевский кавалер авиации...»⁵⁹.

К слову, этот орден стал третьим в «иконостасе» героя, после орденов Св. Станислава 3-й степени (от 6 мая 1910 г.) и Св. Анны 3-й степени (от 14 февраля 1913 г.)⁶⁰ (об этой награде мы писали выше). Но не последним...

После рискованного полета 12 августа и пережитых летчиком приключений имя Ткачева стало популярно в армии. Но почитать на лаврах было некогда.

⁵⁷ Ткачев В. М. Крылья России... С. 301.

⁵⁸ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов... С. 282.

⁵⁹ Ткачев В. М. Крылья России... С. 302.

⁶⁰ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов... С. 282.

Уже через три дня, здесь же в районе Люблина, Вячеслав Ткачев получает приказ – срочно доставить секретный пакет командующего IV-ой армией начальнику кавалерии. Задание выполнено точно и в срок. Но возвращаясь с задания, Ткачев был обстрелян ружейным огнем неприятеля – несколько пуль попали в мотор самолета, в левое крыло, перебита провод-нить у распределительной свечи, в результате чего вышел из строя один цилиндр. Казалось, не миновать беды. Но на этот раз все обошлось хорошо.

Прошло еще три дня. Вячеслав Ткачев снова на задании – нужны были свежие разведывательные данные о дислокации противника. И снова обстрелян наземными частями противника. Но уже не только стрелковым, но артиллерийским огнем. Осколком шрапнели прорвана материя левого крыла. Авиатор сумел уйти от вражеского огня лишь резко взмыв на большую высоту.

День 26 августа 1914 года врезался в память Вячеслава Ткачева. Он стал очевидцем гибели своего друга – Петра Нестерова, таранившего австрийский «Альбатрос» в районе города Жолквы.

Полет за полетом – подвиг за подвигом. Вновь и вновь он в небе – то для фотографирования неприятельских позиций, то с целью выявления расположения вражеских батарей и окопов... В декабре 1914 г. он выстрелами из маузера первым среди русских пилотов сбивает в воздушном поединке немецкий аэроплан «Альбатрос»⁶¹. Только после него его примеру последуют другие русские лётчики.

В январе 1915 года Вячеслав Ткачев по распоряжению великого Князя Александра Михайловича направлен в Севастопольскую авиационную школу, чтобы освоить аэропланы системы «Моран-Парасоль» – летательный аппарат более совершенной конструкции и больших возможностей. И, вернувшись на фронт, он, по собственной инициативе, успешно применил бомбометание по вражеским блиндажам⁶².

Об активности Ткачева говорят факты его боевой работы: в августе–ноябре 1914 года он совершил 30 разведывательных полетов и налетал 40 часов 50 минут, а в следующие полгода – еще столько же разведок и 53 часа 34 минуты боевой жизни в воздухе...

⁶¹ *Смыслов О. С.* Защитники Русского неба... С. 55-56.

⁶² *Бардадым В. П.* Дорога в небе и на земле... С. 268.

С 5 августа 1914 по 15 сентября 1916 года Вячеслав Матвеевич Ткачев совершил 131 вылет с общей продолжительностью полета 184 часа 59 минут⁶³.

Для того времени это была впечатляющая цифра, которая говорила о фронтовом опыте летчика и его везучести, раз он уцелел после такого большого числа боевых вылетов.

И доблесть кубанского казака не оставалась не отмеченной командованием: за беззаветное мужество и отвагу он получал или новый чин, или боевую награду.

Только в одном 1915-м Вячеслав Ткачев награжден четырьмя орденами. И все будут даны за боевые отличия:

Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом (от 26.02.1915 г.) — «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 01 .08 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 10.12.1915 г.) — «за отличия в делах против неприятеля при штабе Рижского укрепленного района»;

Св. Станислава 2-й степени с мечами (от 24.12.1915 г.) — «за отличия в период боёв с 21-го октября по 1-е декабря 1914 г.»⁶⁴.

«За отличие в боях во второй Люблинский период с 19 августа по 3 сентября 1914 года» Вячеслав Ткачев произведен в чин есаула (15.02.1915 г.)⁶⁵.

Можно было бы продолжить перечень, но не в нем суть дела.

Здесь уместно привести оценку русских летчиков врагом. Осенью 1915 года в австрийской газете «Pester Lloyd» немецкий военный писатель и обозреватель военных действий на австрийском фронте майор Морат писал: «Было бы смешно говорить с неуважением о русских летчиках. Русские летчики опаснее враги, чем французы. В атаках русских, быть может, отсутствует планомерность так же, как и у французов, но в воздухе русские летчики непоколебимее и могут переносить большие потери без всякой паники. Русский летчик есть и остается страшным противником»⁶⁶

⁶³ Там же С. 268.

⁶⁴ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов...С. 282-283.

⁶⁵ Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле... С. 269.

⁶⁶ Цит. по Ткачев В. М. Крылья России... С. 411.

Карьера В. М. Ткачева была поистине стремительной и завидной. 25 марта 1916 года по личному распоряжению заведующего авиацией он был назначен временно исполняющим должность командира XI авиационного дивизиона, и уже 8 мая 1916 года Ткачев возглавил этот дивизион, практически им сформированный.

А 9 сентября приказом по армиям Юго-Западного фронта № 1483 его назначают исполняющим обязанности Инспектора авиации указанного фронта.

«В связи с моим уходом из XI армии, командующий армии отдал приказ №125 от 23.08.1916 года, в котором говорилось:

«Есаул Ткачев вступил в командование XI авиационным дивизионом 8.05 с. г. За этот сравнительно недолгий период времени успел зарекомендовать себя с самой лучшей стороны как командир дивизиона и как военный летчик. В воздушных разведках, несмотря на сильный обстрел со стороны противника, он всегда выполнял поставленные ему задачи и давал весьма ценные сведения о состоянии тыла и фронта армии противника. Так, 22 и 25 мая, несмотря на явную опасность для жизни от массового губительного огня неприятельских зенитных батарей, он неоднократно пробивался в тыл неприятельского расположения и собирал важные сведения о противнике, тогда же, встретившись с неприятельским аэропланом, вооруженным пулеметом, вступил с ним в бой и обратил его в бегство. Разведками 19, 21, 27 июня в районе рр. Липы и Стыри были им добыты сведения особой важности о сосредоточении в указанном районе сильной ударной группы противника, угрожавшей прорывом нашего фронта. Наконец, 1.08 им лихо был сбит в воздушном бою австрийский аэроплан, причем аппарат и неприятельские летчики попали в наши руки. Этими примерными делами не исчерпываются все заслуги есаула Ткачева...»⁶⁷

24 декабря того же 1916 года Главнокомандующий Юго-Западного фронта генерал А. А. Брусилов, по достоинству оценив способности В. М. Ткачева, пригласил его в свой штаб и утвердил в должности инспектора авиации.⁶⁸

Ткачев внимательно обобщил свой предшествующий опыт летчика-истребителя и немногочисленные победы других рус-

⁶⁷ Ткачев В. М. Крылья России... С. 479.

⁶⁸ Ткачев В. М. Крылья России... С. 491. Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле... С. 269-270.

ских авиаторов и составил первый отечественный учебник по тактике воздушного боя.

«В конце 1916 года я составил руководство под названием «Материалы по тактике воздушного боя». Оно получило одобрение в штабе, и 4 января 1917 года его отпечатали отдельными брошюрками и разослали во все авиационные части Штаба войск»⁶⁹.

Этот оригинальный труд высоко оценил глава русской авиации Великий Князь Александр Михайлович: «Войскового старшину Ткачева от души благодарю за составление первого руководства по тактике воздушного боя. Прошу всех летчиков твердо усвоить приводимые основы воздушного боя...»⁷⁰.

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

Характеризуя новый тип летательного аппарата – самолёт-истребитель, он отмечал: «Чем труднее владеть каким – либо оружием, тем тщательнее перед употреблением в дело оно должно быть изучено, иначе придётся «знакомиться» с ним, приобретая горький опыт». Подчеркивая наступательный характер воздушного боя, Ткачёв приводил в качестве примера некоторые способы атак противника, признавая наилучшей атаку «сзади в хвост и сверху» (на выводе из пикирования – излюбленном приёме немецких лётчиков – истребителей), поскольку летящий выше истребитель, по его словам, получает целый ряд преимуществ (в скорости сближения, достижении внезапности, в уменьшении вероятности нападения противника). Отмечая тот факт, что тактика ведения боя эскадрильями (группового боя) ещё недостаточно разработана, он тем не менее сделал попытку определить возможные способы построения групп аэропланов, рассмотрел вопросы осуществления между ними связи.

Несмотря на то, что пособие было написано Ткачёвым только на основе опыта проведения воздушных боёв на Юго-Западном фронте осенью 1916 года и, по словам самого автора, «не представляло из себя нечто окончательное и безусловное», дальнейший ход событий показал: в своей работе Вячеслав Матвеевич заложил фундамент для развития тактики истребительной ави-

⁶⁹ Там же С. 491.

⁷⁰ *Сергей Горожанин*. Главнокомандующий... С. 23. *Бардадым В. П.* Дорога в небе и на земле... С. 270.

ации в России, дав импульс другому замечательному лётчику – Е. Крутеню – для написания работы «Воздушный бой», ставшей настоящим учебником для русских авиаторов.⁷¹

Как военачальник Ткачев был требователен и строг. В его арсенале воздействия на подчиненных было все. От улыбки до строгого приказа. Формы же требовательности были многообразны: и просьба, и намек, и совет, и окрик. Он не заботился о тонкостях тона.

«Ткачев был личностью незаурядной. Сам много и хорошо летал. Благодаря боевому опыту, тактической грамотности и организаторским способностям, он быстро выдвинулся».⁷²

Летчики о нем говорили: «Рисковый, но головы не теряет. Где он – там успех!»

Еще 11 января 1917 года В.М. Ткачев из войсковых старшин (Войсковой старшина – 03.12.1916 г.) переименован в подполковника с зачислением по инженерным войскам.

А 9 июня 1917 года – он становится, как записано в его послужном списке, «исправляющим должность» начальника Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Верховного Главнокомандующего, т. е. главой русской авиации!..⁷³

«Приказом по армии и флоту от 21.06.1917 года я был назначен начальником управления авиации и воздухоплавания при Штабе Верховного главнокомандующего»⁷⁴.

Должность Ткачева имела еще и другое название – начальник авиации действующей армии, сокращенно – авиадорм.

Журнал «Искры» (1917, № 27, 16 июля) в заметке «Глава русской авиации» дал следующую аттестацию нашему земляку: «Генерал-инспектором авиации назначен подполковник Вячеслав Матвеевич Ткачев. Имя героя многих воздушных боев известно не только в авиационных частях нашей армии. Новый глава авиационных сил русской армии, – продолжал автор заметки, – по происхождению казак, раньше он занимал должность инспектора авиации в штабе Юго-Западного фронта. Во время майских наступлений в прошлом году Ткачев, бывший тогда в чине есаула, рядом отважных боев с неприятельскими самолетами прославился как искусный, смелый пилот-истребитель и

⁷¹ *Смыслов О. С.* Защитники Русского неба... С. 59.

⁷² *Генерал-майор И. К. Спатарель.* Канун... С. 330.

⁷³ *Бардадым В. П.* Дорога в небе и на земле... С. 270.

⁷⁴ *Ткачев В. М.* Крылья России... С. 504.

был награжден Георгиевским крестом (*Георгиевским золотым оружием. (ПАФ⁷⁵ от 08.05.1917 г.) – автор – И.А.Д.*)⁷⁶. Будучи на посту инспектора авиации, он впервые ввел у нас истребительные отряды и систему эскадренных воздушных боев, давшую в прошлом году на Луцком фронте блестящие результаты. К нынешнему наступлению Ткачев довел боевую силу нашего воздушного флота до такой высоты, на которой она никогда еще не стояла». И корреспондент заключил свою информацию следующими словами: «Наш командный состав, офицеры и солдаты, высказывая восхищение действиями летчиков, заявляют, что нынешняя их работа стоит выше всяких похвал»⁷⁷.

30 июня В. М. Ткачев прибыл в Ставку. 1 июля ему пожалован Президентом Французской Республики военный крест (Croix de Guerre).

«25 августа 1917 года я за боевые заслуги был произведен в полковники», – вспоминает В.М. Ткачев.⁷⁸

Одним из последних документов, подписанных генерал-инспектором авиации В.М. Ткачевым, стал циркуляр начальника Полевого управления авиации и воздухоплавания №25781 от 14.11.1917 г., выпущенный в целях укрепления духа боевого летного состава на фронте и для того, чтобы увековечить самоотверженность и героизм летчиков. В этом документе, в частности, говорилось:

«В текущей мировой войне русская авиация вступила в права полноправного, самостоятельного рода оружия. Могущественная работа авиации на войне, заслуги ее перед родиной, героические подвиги и жертвы лучших сынов авиации должны быть вписаны бессмертными буквами в ее историю. <...>

Как в истории авиации, так и в авиационном журнале, а в будущем и в авиационном музее нашим героям авиации будет отведено первое место, почему собрание и доставление в Управление материалов из боевой жизни, фотографических карточек, портретов, снимков особых случаев боевой жизни, описаний подвигов, копий донесений, отзывов и приказов о них лежит на

⁷⁵ ПАФ – здесь и далее – Приказ по Армии и Флоту.

⁷⁶ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов... С. 283.

⁷⁷ Глава русской авиации. // «Искры» Иллюстрированный художественно-литературный журнал с карикатурами, 1917. № 27, 16 июля. С. 210-211. *Бардадым В. П.* Дорога в небе и на земле... С. 270.

⁷⁸ *Ткачев В. М.* Крылья России... С. 573.

обязанности их ближайших авиационных начальников. Список таких выдающихся летчиков будет вестись во вверенном мне Управлении, для чего предлагаю инспекторам авиации фронтов собирать от командиров подчиненных дивизионов списки авиационных героев и по проверке их заслуг представить мне не позже 1 января 1918 года, а также заботиться, чтобы были собраны и представлены в Управление на них вышеуказанные материалы их боевой жизни. <...>

На всех погибших смертью храбрых: капитанов Нестерова, Крутеня, поручика Орлова, корнета Гильшера и других летчиков и наблюдателей необходимо сейчас же собрать имеющиеся в отрядах, группах, дивизионах материалы об их боевой службе и геройской смерти. Отдание этого последнего долга погибшим героям лежит на обязанности начальников тех авиационных частей, в которых эти герои работали и погибли; ввиду этого предлагаю командирам этих отрядов, групп и дивизионов представить мне...»⁷⁹. Много хороших задумок и интересных идей было у Вячеслава Матвеевича относительно сохранения исторической памяти о первых авиаторах, Георгиевских кавалерах, героях Первой мировой войны. Но реализация этих задумок была прервана бурными событиями, развивающимися в России в октябре 1917 года.

Авторы книги «Авиация гражданской войны» *Вячеслав Кондратьев и Марат Хайрулин* утверждают, что «Накануне Октябрьского переворота воздушный флот России представлял собой внушительную силу. В него входило свыше 300 различных частей, в том числе 14 авиационных дивизионов, 91 авиаотряд (44 корпусных, 4 артиллерийских, 4 крепостных, 12 армейских, 24 истребительных и 3 штабных), эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец» (4 боевых отряда), 87 воздухоплавательных отрядов, 32 гидроотряда, 11 авиационных и воздухоплавательных школ, дивизион корабельной авиации, а также многочисленные поезда-мастерские, авиабазы, авиапарки, воздухоплавательные парки и т.д. В этих частях насчитывалось до 35000 солдат и офицеров и около 1500 аэропланов различных типов.

Авиацию ВМФ возглавляло Управление морской авиации (УМА). Наконец, боевым применением авиации на фронтах руководила Канцелярия полевого генерал-инспектора авиации и воздухоплавания при Ставке Верховного главнокомандующе-

⁷⁹ *Ткачев В. М.* Крылья России... С. 579-580.

го — Авиаканц, которому подчинялись наиболее боеспособные фронтовые отряды. В ноябре 1917-го в них числилось более 600 самолетов. Авиаканц размещался в Могилеве, вдали от «колыбели революции», а в его штате преобладали патриотически настроенные офицеры, относящиеся враждебно к большевикам вообще и к октябрьскому перевороту в частности»⁸⁰.

Последней каплей, переполнившей чашу терпения полковника, стало прибытие в его штаб абсолютно не разбирающегося в авиации большевистского комиссара Крыленко из балтийских матросов, которому Ткачев должен был сдать свои полномочия. Вячеслав Матвеевич подал заявление об увольнении с должности, покинул Управление авиации и уехал на Кубань, оставив записку, в которой были такие слова: «Захват Ставки большевиками поставил меня в безвыходное положение. Передо мною стояла проблема: остаться на занимаемой должности, подчиниться Крыленко и таким образом принять участие в том государственном разрушении, которое несут с собой захватчики власти, или же отдать себя на милость победителей, выразив им свое неподчинение. <...> 20 ноября я покинул Ставку, подав рапорт об отъезде на фронт. В лице Авиасовета, я каюсь перед всей родной мне авиацией в своих страданиях теперь. <...> Молю сохранить для будущей обновленной России хотя бы ячейку, которая послужит началом для будущего мощного воздушного флота. Подписал Полковник Ткачев»⁸¹.

А дальше Вячеслав Матвеевич пробирался домой, в Майкоп, преодолевая различные кордоны с приключениями и арестами, с угрозой для жизни. Когда город заняли части Добровольческой армии Деникина, Ткачев, не колеблясь, вступил в белую армию. Вскоре он возглавил 1-й Кубанский авиаотряд. Весной-летом 1919 года лично участвовал в боевых действиях в районе станицы Великокняжеская, затем под Царицыном. После преобразования авиаотряда в дивизион В.М. Ткачев продолжал командовать уже новой частью.

В апреле 1920 года генерал Врангель, сменивший ушедшего в отставку Деникина, 1 апреля назначил Ткачева главным командующим всей белой авиацией. Одновременно 34-летнему

⁸⁰ Вячеслав Кондратьев, Марат Хайрулин. Авиация гражданской войны. М: Техника молодежи. 2000. С. 4-5.

⁸¹ Марат Хайрулин, Вячеслав Кондратьев. Военлеты погибшей Империи... Авиация в Гражданской войне. Москва : Яуза Эксмо, 2008. С. 12-13.

летчику было присвоено звание генерал-майора. Это случилось буквально на следующий день после того, как 12 аэропланов под командованием Ткачева рассеяли дивизию красных, пытавшуюся прорваться через Перекоп.

«Ткачев уделял много времени боевой подготовке пилотов, обучению их умению летать строем и слаженно действовать в группе, точно следуя приказам командира. Для лучшей заметности в воздухе командирские машины получили особые цветные обозначения (яркая окраска капотов и широкие полосы вокруг фюзеляжей). Кроме того, каждый авиаотряд получил собственные «элементы быстрой идентификации» в виде индивидуальной раскраски рулей поворота (разноцветными полосами, черными квадратами и т.д.).

Ткачев разработал систему взаимодействия авиации и наземных войск с помощью визуальных сигналов, ведь в те времена радиосвязь на самолетах отсутствовала. В частности, была внедрена методика подачи сигналов летчикам с земли при помощи геометрических фигур, выложенных из белых полотнищ, хорошо различимых с большой высоты. К примеру, буква «Т», выложенная возле штаба полка или дивизии, означала, что командир части требует от летчика немедленной посадки для передачи важного сообщения. Форма фигур периодически менялась, чтобы не дать красным возможности с помощью ложных сигналов ввести летчиков в заблуждение или заманить их в ловушку.

Авиаторы в свою очередь передавали донесения и приказы на землю с помощью сбрасываемых вымпелов или различных комбинаций цветных сигнальных ракет. А когда в Симферопольском авиапарке местные умельцы установили на двух самолетах радиостанции, эффективность и оперативность воздушных разведок еще более возросла. Необходимо отметить, что столь четкой и отлаженной системы взаимосвязи «между небом и землей», как та, что организовал Ткачев, не было ни в других белых армиях, ни у красных.⁸²

Не меньшее внимание уделялось и укреплению воинской дисциплины, заметно пошатнувшейся после тяжелых поражений белой армии зимой 1919-20 годов. Так, согласно приказу авиадарма, суровым взысканиям (вплоть до разжалования в ря-

⁸² Вячеслав Кондратьев, Марат Хайрулин. *Авиация гражданской войны...* С. 88.

довые и перевода в пехоту) подвергались авиаторы, позволявшие себе появиться на аэродроме в нетрезвом виде.

Организационные мероприятия и обучение белым летчикам приходилось сочетать с почти непрерывным участием в боях.⁸³

С 15.06 по 21.06.1920 г., действуя в тесном взаимодействии с сухопутными частями Русской армии, в районе деревень Вальдгейм, Черниговка, Гнаденфельд и Михайловка (в долине р. Юшанлы), В.М. Ткачев сумел полностью деморализовать ударную группу Д.П. Жлобы, результатом чего явилось почти полное ее уничтожение.⁸⁴

Вот как сам Ткачев описывал в приказе №128 от 10 июля 1920 года одну из штурмовок:

«Под моим руководством была атакована одна из колонн конницы Жлобы у д. Вальдгейм. После бомбометания красные в панике бросились в поле. Летчики, снизившись до 50 м, пулеметным огнем и бомбометанием совершенно разгромили эту группу красных, которые бежали на восток и северо-восток, зачастую бросая, ввиду усталости, своих лошадей и бежали пешком. Все поле было покрыто черными пятнами убитых людей и лошадей. Очень много красных разбежалось по домам окрестных деревень. Красными были брошены почти все оставшиеся еще у них пулеметные тачанки и повозки. Этим боем было нанесено окончательное поражение конной группе Жлобы...»⁸⁵

Один из лучших наших летчиков, участник боев против Врангеля, Иван Ульянович Попов позже писал: «Генерал Ткачев был, несомненно, талантливым офицером царской армии, а в период гражданской войны являлся самым сильным организатором и тактиком в применении авиации». И не случайно помощниками Ткачева были Гартман, Достовалов, Шереметьевский, Туношевский и др. — люди, великолепно знавшие лётное дело. И вскоре, как пишет И. К. Спатарель, Ткачев нам преподнес второй сюрприз: в атаке он впервые применил совместные действия низко летящих самолетов с броневиками и конницей.⁸⁶

⁸³ Вячеслав Кондратьев. Белый авиадарм. Биография российского летчика, участника Первой мировой и Гражданской войн В.М. Ткачева. // Журнал «Авиатарк». 2009. № 4 С. 5-6.

⁸⁴ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов. С. 284.

⁸⁵ Цит. по *Марат Хайрулин*. Одна из боевых командировок Ткачева на фронт. Разгром корпуса Жлобы. // Мир Авиации. 1996. №1. С. 7.

⁸⁶ Цит. по *Бардадым В. П.* Дорога в небе и на земле... С. 272

Шла беспощадная гражданская война. А в мире нет ничего ужасней и жестче, чем братоубийственная война.

К осени 1920 года ситуация сильно изменилась... В.М. Ткачев, как многие другие офицеры и генералы Вооруженных Сил Юга России, вынужден был эвакуироваться в Константинополь. Путь, несомненно, талантливого военного летчика и организатора русской авиации завершился.

В воспоминаниях В.М. Ткачев пишет: «Немало разочарований пришлось мне пережить в «стане» (*белых, автор – И.А.Д.*). Я не нашел там того, что искал. Но жребий был брошен. И как впитавший в себя с детства дух беспрекословной дисциплины, я подчинился власти на Юге России и исполнял все даваемые мне поручения. А в результате я 24 года, тоскуя и думая только о Родине, прожил эмигрантом»⁸⁷.

В.М. Ткачев обосновался в Королевстве сербов, хорватов и словенцев – СХС (будущей Югославии). Там Ткачеву, как и многим другим эмигрантам, не удалось найти работу по специальности. Он сменил несколько профессий: служил в инспекции авиации, работал в частном дунайском речном пароходстве.

В 1923–1941 годах он редактирует военный авиационный журнал «Воздухопловни Гласник». И только в 1937 году принимает югославское подданство, но и тогда не оставляет надежды на возвращение в Россию...⁸⁸

В 1933 году В.М. Ткачев совместно с инженером Н.Э. Кадесниковым основал в городе Нови Сад общество «русских соколов» – молодежную военно-патриотическую организацию. Общество занималось духовным и физическим воспитанием подрастающего поколения, учило помнить и любить покинутую родину. В том же году вышла книга Ткачева «Памятка русского сокола», обращенная к членам этой организации.⁸⁹

Кроме того, Ткачев с 1938 по 1941-й редактировал журнал «Пути русского сокольства» — (печатный орган «Союза русских соколов в Югославии»).

В дальнейшем, правда, из-за излишней политизации этого Союза В.М. Ткачев отошел от него.

После того как Югославия была оккупирована гитлеровцами, спецслужбы Третьего рейха сумели склонить В.М. Ткачева к военному и политическому сотрудничеству с ними.

⁸⁷ Ткачев В. М. Крылья России... С. 605.

⁸⁸ Бардадым В. П. Дорога в небе и на земле... С. 273.

⁸⁹ Вячеслав Кондратьев. Белый авиадарм... С. 7.

В.М. Ткачев стал походным атаманом Кубанского казачьего Войска, участвовал в формировании казачьих подразделений Русского корпуса. На параде 29 октября 1941 года, посвященном прибытию в Белград Гвардейского дивизиона, он обратился к казакам со следующими словами: «Прибывший Гвардейский Дивизион свершил небывалый в истории народов подвиг, сохранив себя в течение 20 лет эмигрантского безвременья. Обостренное чувство долга, преданность и верность своим штандартам, как символу утерянной Родины, вписали в историю Русской Армии и Казачества бессмертную страницу». Эти же слова были продублированы в приказе атамана № 24 от 30 октября 1941 года.⁹⁰

Несколько месяцев генерал В.М. Ткачѳв преподавал тактику воздушных сил на организованных в Белграде специальных военных курсах, на которых проходили обучение офицерские кадры Русского Корпуса. «По отзывам современников, читаемый им курс лекций имел «особую солидность и ценность», – отмечает историк Сергей Наумов.

К лету 1942 года Вячеслав Матвеевич не только прерывает все контакты с фашистами, но и демонстративно пренебрегает всеми эмигрантскими организациями, сотрудничающими с ними.

Вскоре В.М. Ткачев нашел свое новое призвание в педагогике, читал лекции русской молодежи мужской и женской гимназий, созданных центральным органом Управления русской эмиграции в Югославии (1942–октябрь 1944 гг.)...⁹¹

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

7 декабря 1944 года его передают в ведение ГУКР «СМЕРШ», где обвиняют в сочувствии мировой буржуазии, терроризме и участии в антисоветской организации, а 4 августа 1945-го осуждают Особым совещанием при МГБ СССР к 10 годам исправительно-трудовых лагерей. Отсидел в лагерях ГУЛАГа (Сиблаге, Озерлаге и Лагерном отделении Мордовской АССР) до 11 февраля 1955 года, когда был выпущен «с погашением в правах», без права жительства в больших городах. Как иностранный подданный, после освобождения генерал Ткачѳв имел возможность выехать за границу, одна-

⁹⁰ Русский Корпус на Балканах. 1941-1945 гг. М.: Вече, 2008. С. 55-56.

⁹¹ *Бардадым В. П.* Дорога в небе и на земле... С. 273.

ко 70-летний старик обращается с прошением позволить ему поселиться на родной Кубани. Ему разрешили. В Краснодаре Ткачёв жил у своей племянницы Марии Александровны, а подрабатывать устроился переплётчиком в артель инвалидов им. В.И. Чапаева.

В августе 1957 года В. М. Ткачеву назначают пенсию по инвалидности.

Последние годы жизни Ткачев посвятил увековечению памяти боевых друзей – летчиков Первой мировой войны.

С 06.06.1961 г. по 25.05.1963 г. занимался в читальном зале Центрального государственного военно-исторического архива (с 1992 г. – РГВИА), выявляя документы по теме: «Прошлое русской авиации 1910–1917 гг.».

Ему удалось написать и издать книгу «Русский сокол» о П.Н. Нестерове.⁹²

Но все же главным был труд его жизни – книга «Крылья России» (об истоках Российской авиации и участии ее в Первой мировой войне), отрывки из которой печатались в журнале «Кубань» в 1962 г. Затем публикации в журнале «Огонек».⁹³

Полностью книга впервые опубликована лишь в 2007 году.⁹⁴

В.М. Ткачев скончался 25 марта 1965 года (в год своего восьмидесятилетия) и был похоронен на Славянском кладбище Краснодара. В октябре 1995 года на доме, где завершился жизненный путь прославленного летчика, была установлена мемориальная доска. На ее открытие прибыл главком авиации России П.С. Дейнекин, а во время торжественной церемонии в небе над городом в четком парадном строю пронеслись летчики пилотажной группы «Русские витязи». Городская дума Краснодара увековечила имя патриота Кубани и России в названии одной из новых улиц на севере города. На 1960 м протянулась эта улица от ул. Александра Исаева до ул. Дорожной (№№ 1-99, 2-100). На родине в станице Келермесской его именем названа улица, на которой он жил. Сохранился дом семьи Ткачевых. В настоящее время в нем живут

⁹² *Ткачев В.М.* Русский сокол (о летчике П.Н. Нестерове. Повесть). Краснодар, Книжное издательство, 1961. – 203с.

⁹³ *Ткачёв В. М.* Я пробую крылья. / С предисл. М. Андриасова. Огонёк, 1964, 12. С. 12-14.

⁹⁴ *Ткачев В. М.* Крылья России: воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910-1917 гг. Санкт-Петербург: Новое культурное пространство, 2007. - 637с. ил.

две семьи. Хутор Ткачев, расположенный в восьми километрах от станицы, – это потомственная земля в количестве 600 десятин, пожалованная войсковому старшине Матвею Васильевичу Ткачеву. В школьном, станичном и районном Гиагинских музеях имеются экспонаты, посвященные выдающемуся земляку. На Свято-Покровском храме станицы Келермесской установлена мемориальная доска В.М. Ткачеву, как продолжение существовавшей до 1917 г. традиции писать имена Георгиевских кавалеров на стенах храмов.

ЕВГРАФ НИКОЛАЕВИЧ КРУТЕНЬ – ЛЕТЧИК-ИСТРЕБИТЕЛЬ, РЫЦАРЬ НЕБА, ТЕОРЕТИК АВИАЦИИ

Евграф Николаевич Крутень родился 17 декабря 1890 года в семье потомственного дворянина⁹⁵, полковника русской армии в Киеве.

Мальчик получил домашнее образование и подготовлен к дальнейшему обучению.

В 1901 г. Евграф поступил в Киевский Владимирский кадетский корпус⁹⁶. Такова была воля отца. «Пусть наш род будет военным», – сказал он сыну. Дед также служил когда-то в армии. Евграф (названный так в честь деда, тоже военного) не сопротивлялся. А вот мать, Каролина Карловна, хоть и происходила из военной семьи (она была дочерью полковника Веньковича), но мечтала о другой карьере для сына – ведь Евграф хорошо рисовал, был пытлив, любознателен.

По завершении обучения в корпусе по выбору отца Евграф поступает Павловское военное училище в Петербурге.⁹⁷

⁹⁵ Отец, Николай Евграфович, из бедных дворян, служил секретарем Окружного интендантского Управления Киевского военного округа. Последняя должность – штабс-офицер поручений IV класса.

⁹⁶ Кстати, этот же кадетский корпус закончил в 1880 году дядя Евграфа Николаевича Антон Евграфович Крутень, ставший затем генерал-майором, в 1917-м командовал 5-й Кавказской дивизией.

⁹⁷ *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь: Повесть: [Посвящается 100-летию со дня рождения рус. воен. летчика Е.Н. Крутеня]. - М.: Патриот, 1990. С. 6-7.

Но артиллерия была для него интереснее пехотного дела, и он вскоре настоял на переводе в Константиновское артиллерийское училище, где обучали пешему и конному строю, фехтованию, артиллерийскому оружию, управлению огнем и тактике. Любимым делом в училище у него были верховая езда и гимнастика. У него все получалось, так как он старался ко всему подходить неформально, с душой. Юнкера-однокашники к Крутеню относились уважительно, в училище у него было прозвище «Граф», видимо, производное от имени Евграф.

«Графом» называл его отец Николай Евграфович, а мама Каролина Карловна тоже «Граф», или ласково «Графчик». Кстати, так получилось, что, еще когда Евграф учился в кадетском корпусе, родители развелись. Мать уехала в столицу, у нее была другая семья. Евграф очень тяжело переживал семейный разлад. Но вот теперь, будучи юнкером, в редкие дни, когда ему давали увольнение в город, он бывал у матери, проживавшей по адресу: «Петербург (с 19.08.1914 г. – Петроград), Усачев переулоч (ныне переулоч Макаренко – автор – И.А.Д.), дом номер 3, квартира 42». Бывал он по этому адресу и потом.⁹⁸

Три года обучения с увлечением пролетают быстро, и в 1911 году по праву выпускника 1-го разряда молодой подпоручик (06.08.1911 г.) Евграф Крутень выбрал 4-ю конно-артиллерийскую батарею, которая стояла в «родном» Киевском военном округе.

Несколько месяцев спустя (05.04.1912 г.)⁹⁹ подпоручика Крутеня перевели во 2-й конно-горный артиллерийский дивизион. Часть также находилась недалеко от Киева. «...Определяю Вас во вторую батарею командиром взвода. Кроме того, хочу назначить заведующим артиллерийским хозяйством и лабораторией...», – сказал командир дивизиона полковник В.Л. Белькович.

Прошло немногим больше года как тот же полковник Белькович направляет Е.Н. Крутеня в Бровары в 3-ю авиационную роту (06.08.1913 г. – автор – И.А.Д.) для обучения на офицера корректировщика артиллерийского огня (летчика-наблюдателя) и участия в маневрах.¹⁰⁰

⁹⁸ Лавренец В. И. Летчик и солдат. // На заре русской авиации. Документальные рассказы. М.: Центр МБОФ «Победа – 1945», 2000. С. 364.

⁹⁹ Бодрихин Н. Г. Величайшие воздушные асы XX века – М.: Яуза: Эксмо, 2011. С. 76.

¹⁰⁰ Ровно два года спустя после выпуска из Константиновского артиллерийского училища.

Здесь он, к великой своей радости, узнал, что в этой же роте служит Петр Николаевич Нестеров, который командовал 11-м корпусным авиационным отрядом.

Уже на второй день своего пребывания на Святошинском (Сырецком) аэродроме ему довелось стать свидетелем, как его будущий «крестный отец» Нестеров выполнил первую в мире «мёртвую петлю» (27.08.1913 г. – автор – И.А.Д.). За рубежом ее называли «сплетенная петля».¹⁰¹

Именно это событие произвело на подпоручика неизгладимое впечатление.¹⁰²

В это время 3-я авиационная рота и дивизион полковника Ханжина проводили первые опыты по отработке совместных действий авиации и артиллерии. Евграфу Крутеню повезло попасть на эти маневры, что проводились на Дарницком полигоне.¹⁰³

Командир 3-й авиационной роты направил Крутеня в 9-й авиационный отряд для прохождения службы в качестве летчика-наблюдателя. Но Евграф Николаевич хотел учиться летному делу и добился перевода в отряд, которым командовал Петр Николаевич Нестеров.¹⁰⁴

В сентябре 1913 года Е. Н. Крутень в составе 11-го корпусного авиационного отряда уже принимал участие в маневрах Киевского военного округа в качестве летчика-наблюдателя. За время маневров Крутень совершил с Нестеровым шесть полетов.

Однажды, после одного из таких совместных полетов, в личной беседе с П.Н. Нестеровым Е.Н. Крутень попросил у не-

¹⁰¹ «Сплетенная петля» - Looping the Loop – английский термин -- сделался международным после того, как американский гимнаст Ральф Джонстон, выступая под именем «Дьябло», стал публично демонстрировать «мертвую петлю» на велосипеде, - конечно, на специальном треке. Мечтам Джонстона сделать петлю на аэроплане не удалось осуществиться: обучившись пилотированию осенью 1910 года, он в конце того же года разбился насмерть при аварии происшедшей от случайной поломки аэроплана в воздухе. Товарищ же Джонстона, американский пилот Хоксэй, который пытался сделать «аэролюп («воздушная петля») на биплане Райта 31 декабря 1910 года разбился при этой попытке.

(Вейгелин К. Е. Очерки по истории летного дела. Государственное издательство оборонной промышленности. 1940. С. 418.)

¹⁰² Залуцкий Г. В. Выдающиеся русские летчики М. Ефимов, П. Нестеров, Е. Крутень, К. Арцеулов. М.: Воениздат, 1953. С. 62. Смыслов О. С. Защитники Русского неба... С. 29.

¹⁰³ О первой встрече Евграфа Николаевича Крутеня и Вячеслава Матвеевича Ткачева мы писали в первом очерке.

¹⁰⁴ Залуцкий Г. В. Выдающиеся русские летчики... С. 62.

го разрешения считать его своим крестным, т.е. открывшим для Крутеня путь в небо.¹⁰⁵

Из Журнала военных действий, который вел П.Н. Нестеров на маневрах Киевского военного округа в сентябре 1913 года:

«Прибыл наблюдатель поручик (31.08.1913 г. – мое) Крутень, только что отбывший маневры в качестве наблюдателя в 9-м корпусном отряде».

«В 6 часов 20 минут вылетел штабс-капитан Нестеров с наблюдателем поручиком Крутением по маршруту г. Зеньков—Сенча—Камышня—Рашовка и г. Гадяч. В 7 часов 15 минут утра заметили собирающуюся дивизию пехоты с артиллерией. Голова колонны направлена на хутор Броварский (застава по дороге к хутору Бублик), хвост колонны на двух дорогах к Снятину из хутора Дитмер и деревни Литвяки. На южной окраине с. Сенча — лагерь авиационного отряда».¹⁰⁶

В книге воспоминаний В.М. Ткачева мы находим подтверждение участия в Киевских маневрах одновременно П.Н. Нестерова, В.М. Ткачева и Е.Н. Крутеня.

«С 6-го по 19 сентября в войсковых маневрах под Киевом участвовали штабс-капитан П.Н. Нестеров, сотник В.М. Ткачев, наблюдатель подпоручик Е.Н. Крутень».¹⁰⁷

Большой неожиданностью для полковника В.Л. Бельковича был рапорт Е.Н. Крутеня, только что вернувшегося с Киевских маневров, с просьбой направить его в летную военную школу. Командиру дивизиона очень не хотелось терять такого надежного, перспективного, обученного этим новым премудростям – взаимодействию артиллерии и авиации офицера, как Е.Н. Крутень.

И Крутеню пришлось писать в инстанции, просить, требовать, выслушивать отказы и снова писать. Это длилось недели, месяцы.

19 января 1914 г.¹⁰⁸ Крутень по протекции самого Нестерова зачисляется в Авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы (с 19.07.1914 г. – *Гатчинская военная авиационная школа – автор – И.А.Д.*).

¹⁰⁵ Гальперин Ю. М. Воздушный казак Вердена: Повесть-хроника. – 2-е изд., доп. – М: «Молодая гвардия», 1990. – 332 с. С. 97.

¹⁰⁶ Залуцкий Г. В. Выдающиеся русские летчики... С. 64. Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 19-20.

¹⁰⁷ Ткачев В. М. Крылья России... С. 628.

¹⁰⁸ Смыслов О.С. Защитники Русского неба... С. 29.

Здесь Е.Н. Крутень обучался вместе с выпускниками Константиновского артиллерийского училища Михаилом Мачавариани (1910)¹⁰⁹ и Николаем Бочаровым (1912).¹¹⁰

¹⁰⁹ *Михаил Сергеевич Мачавариани* родился 20 марта 1888 г. в Кутаиси. Из дворян Кутаисской губернии. Окончил Суворовский Кадетский корпус (1907). С 1907 года учился в Константиновском артиллерийском училище (выпущен в звании подпоручик - 06.08.1910 г.). Направлен в 39-ю артиллерийскую бригаду. 1 сентября 1913 г на основании личного рапорта командирован в Карский крепостной авиационный отряд на должность летчика-наблюдателя, где прослужил до 1 декабря 1913 г. 1 января 1914 года он зачисляется в Авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы, в которой вместе с Крутением Е.Н. и Бочаровым Н.П. прошел полный курс. Окончив школу (22.07.1914 г.), был откомандирован в 3-ю авиационную роту, находившуюся в г. Лида Вильненской губернии (ныне республика Беларусь). 15 августа получил назначение в 10-й армейский авиационный отряд при 1-й армии генерала Ренненкампа, стоявший в Вержлово. Окончил Севастопольскую авиашколу (1915). С 7 июня 1915 г по 6 января 1916 года служит в Особом авиационном отряде для охраны Императорской резиденции. Затем переведен во 2-ой Кавказский авиационный отряд, где проходит службу от заведующего технической частью до начальника этого же отряда (с 27.11.1916 г.). За годы Первой мировой войны Мачавариани М.Л. дослужился до штабс-капитана (4.08.1916).

Автор книги «Глаза – на Юг» (Тбилиси, 1969)

Награжден: двумя орденами Св. Анны: III-й степени с мечами и бантом (ВП от 31.07.1916 г), IV-й степени с надписью «За храбрость» (Приказом по войскам Кавказского фронта № 43 от 26.05.1917 г.); двумя орденами Св. Станислава: III-й степени (ВП от 02.04.1915 г. и II-й степени (ВП от 22.04.1916 г.); орденом Св. Георгия IV степени (Приказом по войскам Кавказского фронта №61 от 27.03.1918 г.); Георгиевским оружием (ПАФ от 31.05.1917 г.).

(Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. С. 188.)

¹¹⁰ *Николай Петрович Бочаров* родился 13 ноября 1889 года в Риге. Окончил Митавское реальное училище в 1908 году. С 1909 года учился Константиновском артиллерийском училище (выпущен в звании подпоручик (06.08.1912 г.). Направлен в 3-ю гренадерскую артиллерийскую бригаду. 26.07.1914 г. завершил обучение в Офицерской воздухоплавательной школе (в которой также в это время учились Е.Н. Крутень и М.С. Мачавариани). Затем командирован во 2-ю авиационную роту. В течение года молодой поручик (06.08.1914 г.) служил в 23-м корпусном авиационном отряде, а с 15 октября 1915 года - в 35-м корпусном авиационном отряде. С 16.03.1916 г. Бочаров Н.П. - командир 25-го корпусного авиационного отряда. За годы Первой мировой войны Бочаров Н.П. дослужился до капитана (24.07.1917 г.).

Награжден: тремя орденами Св. Анны: III-й степени с мечами и бантом (ВП от 20.12.1915 г), IV-й степени с надписью «За храбрость» (ВП от 25.01.1917 г.) и II-й степени с мечами – (ПАФ от 07.05.1917 г.); двумя орденами Св. Станислава: III-й степени с мечами и бантом (ВП от 03.04.1915 г.) и II-й степени с мечами. Мечи и бант к имеющемуся ордену III-й степени (ВП от 21.01.1916 г.); Георгиевским оружием (ВП от 17.04.1916 г.).

(Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост.

О совместной учебе с Е.Н. Крутенем в своих воспоминаниях М.С. Мачавариани писал:

«В начале ноября меня откомандировали в Петербургскую офицерскую воздухоплавательную школу. Начальником ее тогда был известный воздухоплаватель генерал Кованько.

Вместе со мной в школу поступили двадцать девять офицеров разных родов оружия и в их числе прославившиеся вскоре на фронте первой мировой войны военные летчики — поручик конной артиллерии Крутень, штаб-ротмистр уланского полка Казаков и поручик пехотного полка Смирнов.

По окончании пятимесячного теоретического курса, в первых числах мая 1914 года, на Гатчинском аэродроме началась наша летная практика. Гатчинская авиационная школа являлась отделением Петербургской, начальником ее был военный летчик полковник Ульянин, получивший в 1910 году диплом авиатора французского аэроклуба.

Нас разбили на группы. Инструкторами групп состояли военные летчики штабс-капитаны Руднев и Горшков, поручики Кованько — сын генерала, Бродович, Модрах, Стоякин и Панкратьев.

Крутень, я и Смирнов состояли в группе Кованько. Обучение производилось на учебных самолетах: сначала на «Фарманах-IV» с 50-сильным мотором «Гном», позже — на «Фарманах-VII» с мотором «Гном» мощностью 60 лошадиных сил. На этих же «Фарманах-VII» проводились испытания пилотов для присвоения им звания военного летчика.

В этот период на вооружении русской военной авиации находились самолеты «Фарман-16» и «Ньюпор-IV», а в Москве на заводе Меллера «Дукс» строились «Мораны», предназначавшиеся для перевооружения авиационных отрядов. Все эти самолеты были оснащены 80-сильным мотором «Гном».¹¹¹

В Гатчинской авиашколе Крутень обучался пилотированию на «Фармане XVI», и при этом успел в качестве пассажира поучаствовать в перелете Гатчина-Псков-Рига-Ревель-Гатчина (вместе с поручиком А.А. Кованько).¹¹²

М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. С. 50.)

¹¹¹ Мачавариани М.С. Глаза на юг. Тбилиси, «Мерани», 1969. С. 6-7.

¹¹² Митюрин Д., Медведько Ю., под редакцией Степанова Б. Летящие тузы. Российские асы Первой мировой войны. - СПб: ГИЦ "Новое культурное пространство", 2006. С. 163.

Инструктора Бродович и Кованько были им довольны («этот поручик, что Нестеров, — божий дар»).

...Пришел день первого самостоятельного полета. Под руководством инструктора Кованько полет Евграфа Крутеня прошел блестяще. Потом он совершал многочисленные полеты, самостоятельно испытывая себя и аэроплан, как бы примеряясь к выполнению элементов высшего пилотажа. Ему очень хотелось достичь уровня мастерства своего учителя — П.Н. Нестерова. Но на старых учебных «Фарманах» это было практически невозможно. И вот однажды Алексей Владимирович Шиуков, один из первых русских летчиков-спортсменов, а теперь перучивающийся в Гатчинской школе на звание военного летчика, помог своему другу Е.Н. Крутеню. Он подсказал, что в ангаре хранится пилотажный «Фарман» французского авиатора Альфонса Пуаре, на котором тот демонстрировал высший пилотаж. Но необходимо получить личное разрешение полковника Ульянина. Разрешение получено, но день полета Ульянин пообещал уточнить.

19 июля пришла весть о начале мировой войны. Это обстоятельство ускорило осуществление мечты Евграфа Николаевича попробовать себя в фигурах высшего пилотажа.

18 августа. 1914 г. Евграф Крутень — младший офицер, летчик Авиационного отделения особого назначения.

24 августа 1914 года произошло долгожданное событие — Евграф Крутень на двухместном аэроплане «Фарман-XVI» выполняет две «мёртвые петли» (петли Нестерова) подряд и, выключив двигатель, успешно совершает посадку.¹¹³

«Теперь я летчик, черт возьми! — кричит он от счастья, от гордости, распирающей душу, от самого простого ребячьего озорства, пережитого каждым начинающим авиатором».¹¹⁴

А еще через два дня (26 августа 1914 г. — автор — И.А.Д.) в воздушном бою погиб его кумир — штабс-капитан Петр Нестеров.

Это известие было для Крутеня большим горем, и он немедленно написал письмо в редакцию петербургской газеты «Новое время» «...Итак, начало боя в воздухе положено. И первым был он же, русский герой, уже носитель венца славы за первую «пет-

¹¹³ Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 163. Смыслов О.С. Защитники Русского неба... С. 30.

¹¹⁴ Гальперин Ю. М. Воздушный казак Вердена... С. 102.

лю» — Петр Николаевич Нестеров... Слава тебе, русский герой!.. Слава богу, что русские таковы!»¹¹⁵ Статью напечатали в петербургской газете «Новое время» 8 сентября 1914 года.

24.09.1914 г. Е.Н. Крутеню присвоено звание военный летчик, и он прикомандирован к 21-му корпусному авиационному отряду.

Вначале Евграфу Крутеню поручается наблюдение за постройкой аппаратов «Вуазен» на заводе Лебедева, здесь же в Петрограде. Назначение радует молодого авиатора. Значит, командование высоко оценило его знания, его технику пилотирования. Ныне же ему придется давать «добро» новым аэропланам, предназначенным для фронта. Высокое доверие сопряжено с высокой ответственностью. Кажется, все складывается хорошо, но Евграф Николаевич с нетерпением ждет направление в действующую армию, ему не терпится лично испытать свои силы в бою.

Наконец, направление получено. В Главном военнотехническом управлении в Петрограде Евграфу Николаевичу показывают телеграмму за подписью Александра Михайловича: «Прошу спешного командирования штаб 10-й армии поручика Крутеня с аппаратом «Вуазен».¹¹⁶ Уже на следующий день Е.Н. Крутень, получив на заводе Лебедева новенький аэроплан и погрузив его на железнодорожную платформу, отправляется на фронт.

В журнале боевых действий 21-го армейского авиационного отряда появляется запись: «27 октября 1914 года прибыл в Гродно второй аэроплан системы «Вуазен» с военным летчиком поручиком Крутенем».¹¹⁷

На аэродроме его встречает штабс-капитан Петр Грезо и летчик-наблюдатель Аркадий Казаков, как оказалось, также выпускник Константиновского артиллерийского училища (1908).¹¹⁸

¹¹⁵ *Залуцкий Г. В.* Выдающиеся русские летчики... С. 65. *Бурче Е. Ф.* Петр Николаевич Нестеров... С. 195.

¹¹⁶ Цит по *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь... С. 45-46.

¹¹⁷ Там же С. 48.

¹¹⁸ Аркадий Николаевич Казаков родился 2 марта 1888 года в Омске. Окончил Сибирский кадетский корпус (1905 г.), Константиновское артиллерийское училище (выпущен в звании подпоручик - 15.06.1908 г.), Военную школу летчиков-наблюдателей (1914 г.), обучался в Михайловской артиллерийской академии (12.1917-08.1918).

В течение нескольких военных месяцев Евграф Крутень и Аркадий Казаков будут совместно летать, выполняя боевые задания. Их разведывательные данные отличаются точностью, подробностью. Ничто не ускользает от зорких глаз пилота и наблюдателя. Командование 2-й армии особенно довольно их действиями.

«Полет с Казаковым по маршруту Варшава — Рава — Варшава принес много полезного. Обнаружено два состава, около шестидесяти вагонов, без паровозов, сильная позиция противника перед Скерневицами, четыре артиллерийских батареи. Экипаж сбросил на позиции немцев шестнадцать зажигательных снарядов. «Часть их отчетливо загорелась в расположении противника», — напишут Крутень и Казаков в донесении.

В следующем полете замечены четыре большие колонны врага, направляющиеся из Черновице на Раву, аэродром с палатками. Около Новогеоргиевска встречен немецкий аэроплан.

Через некоторое время пришел приказ о переводе штабс-капитана Казакова в Киевскую школу летчиков-наблюдателей с назначением на должность заведующего практическими занятиями. Начальство оценило его отменные качества воздушного разведчика». ¹¹⁹

Но в дни затишья или непогоды на Евграфа находила грусть. Ему казалось, что идет война, а авиация, на первых порах мало применяемая на фронте, не так эффективна, вот артиллерия...

С 14.08.1914 г. - в распоряжении начальника Авиационного отделения особого назначения, затем начальник команды этого отделения (с 25.03.1915 г.). С 30 сентября 1916 г. Казаков А.Н - начальник 4-го армейского авиационного отряда, а с 19 марта 1917 г. - исполняющий должность командира Боевой авиационной группы Румынского фронта. 14 апреля 1917 г. его направляют в г. Москву, на завод «Дукс» для наблюдения за устройством пулеметных установок на самолетах.

За годы Первой мировой войны Казаков А.Н дослужился до капитана (9.05.1917 г.).

Награжден: орденом Св. Георгия IV-й степени (ВП от 29.08.1916 г.); двумя орденами Св. Станислава: III-й степени (ВП от 09.02.1912 г.), мечи и бант к имеющемуся ордену Св. Станислава III-й степени (ВП от 03.05.1915 г.); двумя орденами Св. Анны: III-й степени с мечами (ВП от 03.05.1915 г.) и II-й степени с мечами (ВП от 12.02.1916 г.); орденом Св. Владимира IV-й степени с мечами и бантом (ВП от 31.12.1914 г.); Георгиевским оружием (ВП от 21.03.1915 г.).

(Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. С. 126-127.)

¹¹⁹ *Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 77.*

Наверное, на Юго-Западном фронте его друзья-батарейцы воюют, невзирая на непогоду, «угощают» врага шрапнелью и гранатами, идут вперед. Он не знает, что его не забыли в артиллерийской части, что 2 ноября 1914 года в приказе за № 274 появилась такой параграф:

«В вверенном мне дивизионе поручик Крутень, окончивший курс воздухоплавательной школы со званием военного летчика, командирован для несения службы в 21-й корпусной авиационный отряд при 4-й авиационной роте. Означенного обер-офицера числить в командировке. Справка: приказ начальника генерального штаба по части воздухоплавания сего года за № 16».¹²⁰

Да, поручика Евграфа Крутеня не забыли, числят командированным. Действительно, авиаторы, даже уже направленные на фронт и участвующие в боях, продолжали числиться все время службы за теми воинскими частями, из которых они были направлены в свое время на обучение. Таков порядок, определенный свыше.

В один из таких неполетных дней Евграф Николаевич встретился со своим сослуживцем по 2-му конно-горному дивизиону штабс-капитаном Николаем Кононовым, который поведал ему об артиллеристах-сослуживцах, уже бывавших в деле, совершивших боевые подвиги. Прощаясь с другом, Евграф пообещал, что может скоро встретятся.

И он пишет рапорт о переводе в свою артиллерийскую часть. Об этом доносят августейшему заведующему авиацией и воздухоплаванием. В тот же день на имя Крутеня приходит телеграмма:

«Отпустить вас из отряда считаю невозможным. Александр».¹²¹

Правда, Евграф Николаевичу, вскоре осознавшему свою слабость, стало стыдно за то, что он чуть не совершил непоправимую ошибку. Он же поклялся идти по пути своего друга – П.Н. Нестерова, он обещал сделать все для так полюбившейся ему авиации.

И он стремится реализовать свои знания и возможности – совершает вылеты на разведку, бомбометание и корректировку огня артиллерии.

¹²⁰ *Цит. по Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 51.*

¹²¹ *Цит. по Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 58. Лаврентец В. И. Летящий витязь // Летчики России. - М.: Машиностроение, 1992. С. 128.*

Его дерзкие и успешные полеты по тылам неприятеля привлекли внимание командования. В документах писали, что он «по своему опыту и способностям является весьма ценным работником в авиации».¹²²

25 марта 1915 года¹²³ приходит приказ о переименовании отделения специального назначения во 2-й армейский авиационный отряд.

В этот же день Е.Н. Крутень назначается старшим офицером этого отряда. По его инициативе 2-й армейский отряд первым стал выполнять ночные бомбардировки объектов противника.

Так, 5 апреля 1915 года, узнав о варварских бомбардировках немецкими летчиками русских санитарных поездов и госпиталей, он возглавил ночной «полет возмездия», лично сбросив шесть бомб на вражеские окопы и резервы восточнее реки Бзуры, причинил ему большой урон.¹²⁴

25 мая 1915 года приказом по военному ведомству Крутень был назначен исполняющим должность начальника 2-го армейского авиационного отряда. Еще через день, 26 мая 1915 года, поступил Высочайший приказ, в коем говорилось:

«За боевые отличия поручика 2-й батареи 2-го конногорного артиллерийского дивизиона Евграфа Николаевича Крутенья произвести в штабс-капитаны со старшинством».¹²⁵

Как видим, былая принадлежность к артиллерийской части следовала за военным летчиком.

К слову, боевые успехи молодого лётчика отмечены командованием. В одном только 1915 году его награждают орденом Св. Станислава 3-й ст. – (ВП от 03.04.1915 г.) «за труды по организации Авиационного отделения особого назначения»; Св. Анны 4-й ст. с надписью «За храбрость» - 1915 г. «за сбитие немецкого аэроплана»; Св. Владимира 4-й ст. с мечами и бантом – (ВП от 11.06.1915 г.) «за многочисленные, сопряженные с опасностью для жизни разведки тыла противника и бросание большого числа бомб за период с января по март месяц 1915 г.»¹²⁶

¹²² Лаврениц В. И. Летающий витязь... С. 128.

¹²³ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 56.

¹²⁴ Залуцкий Г. В. Выдающиеся русские летчики... С. 66. Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны 1914-1918 годов... С. 163-165. Смыслов О.С. Защитники Русского неба... С. 30.

¹²⁵ Цит. по Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 73.

¹²⁶ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны... С. 156.

Аккуратность, военную выправку – вот что всегда отмечали его сослуживцы. Старший унтер-офицер Л.И. Дубовский, исполнявший обязанности наблюдателя, часто вылетал на боевые задания с Крутением. О Крутении Лукьян Иванович всегда вспоминал с любовью:

«Строгий был, но справедливый. Всегда аккуратно одетый, подтянутый. Фуражку носил как-то по-особенному. В полете, если видел церковь, всегда крестился».¹²⁷

В июле 1915 года немцы применили отравляющие газы. Об этом факте один из историков немецкой авиации Нейман цинично заявил, что «...позиционная война открыла летчикам (германским) новую область работы при Бзуре — Равке. На авиацию было возложено наблюдение за ходом газовых атак». Крутению было поручено не давать немецким летчикам возможности управлять с воздуха газовыми атаками.¹²⁸

Многочисленные, бесстрашные атаки и разведывательные полеты военлета Крутения не раз срывали коварные замыслы противника.

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 авиаотряде «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.

В ноябре — декабре 1915 года Е.Н. Крутень по приказу великого князя Александра Михайловича был командирован в Москву на завод «Дукс». Здесь он переучивался на французской новинке «Моране-парасоле», а потом и принимал эти аппараты для авиачастей. Из-за некоторых особенностей управления этот аэроплан внушал многим страх. Но Евграф Николаевич раньше других «обуздал» норовистую машину, отлично летал на ней, несмотря на плохую погоду...¹²⁹

¹²⁷ Цит. по Горшенин Г.Ф. Эпизоды из истории отечественной авиации в рассказах Лукьяна Ивановича Дубовского // Доклады Академии военных наук. Саратовский военный институт ВВ МВД РФ. Первая мировая война: поиски подходов к исследованию, приглашение к диалогу. №5(23), 2006. Стр. 180-181.

¹²⁸ Залуцкий Г.В. Выдающиеся русские летчики... С. 66.

¹²⁹ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 88.

В начале весны 1916 года Е.Н. Крутень по приказу того же августейшего авиадарма отправился в Москву на знакомый ему уже завод «Дукс». Но привлекало в этой командировке то, что ему предстояло испытать и освоить самолет итальянского авиаконструктора Франческо Моска. А если это тот истребитель, о котором он мечтает?

Здесь он познакомился с будущим покорителем «штопора» К.К. Арцеуловым (в то время – летчиком 18-го корпусного авиаотряда), который в этот момент прибыл в Московскую авиационную школу для переподготовки на летчика-истребителя.

Детально познакомившись с конструкцией самолета «Моска-Б-бис», Евграф Николаевич вдумчиво, смело и вместе с тем расчетливо испытывает его в воздухе. Сначала ознакомительный полет в воздухе, затем выполнение фигур сложного пилотажа, испытание машины во всех режимах полета.¹³⁰

В свободное время Е.Н. Крутень и К.К. Арцеулов много говорили об авиации и особенно – о так необходимых в современных условиях войны – истребителях. Но, как оказалось, не только авиация была их общей любовью, но и живопись. Узнав, что Арцеулов – внук известного художника-мариниста Айвазовского, Евграф Николаевич расспрашивает летчика о том, как писал свои полотна великий певец моря, как рождались сюжеты. Евграф Николаевич, в свою очередь, рассказывал Константину Константиновичу о том, что он тоже любит рисовать, неоднократно посещал Русский музей в Петрограде и Третьяковскую картинную галерею в Москве, не пропускал возможности посмотреть картины в других музеях или в частных коллекциях.

Позже Константин Арцеулов писал о Евграфе Крутене:

«Наше первое знакомство с Евграфом Николаевичем Крутением произошло на аэродроме. Небольшого роста, коренастый, плотно скроенный, с приветливым открытым лицом, всегда одинаково спокойный, сдержанный в жестах, он производил очень приятное впечатление. Чем ближе мы знакомились, тем больше мне нравился Крутень.

В каждый свой полет на испытание самолета Крутень вносил что-либо новое, старался летать на всех режимах, чтобы возможно лучше выявить недостатки испытываемого самолета, и

¹³⁰ Там же С. 91.

тщательно проверял, как выполнены его указания по устранению недостатков.

Очень скромный в быту, Крутень вел спартанский образ жизни, весь уклад которой был приурочен к развитию летных способностей, к наиболее полному освоению профессии военного летчика.

Все свободное время Евграф Николаевич проводил на аэродроме, наблюдая полеты других, и пользовался каждым случаем полетать на разных типах самолетов.

Мы часто любовались его полетами на биплане, принятом в то время на вооружение. Тяжелый неуклюжий аэроплан, построенный с нарушением законов аэродинамики, под управлением Крутенья легко проделывал в воздухе сложные эволюции, в которых сказывалось высокое мастерство и тонкое чувство меры летчика. В неполетные часы Евграф Николаевич садился за работу по обобщению опыта боевой деятельности русской авиации на фронте».¹³¹

После возвращения на фронт Крутень летал на двухместном разведчике «Вуазен ЛА» - первом на русском фронте самолете, получившем в качестве штатного вооружения пулемет. Машина была тяжелой, мало подходя для ведения наступательного воздушного боя, но Евграф постоянно искал встречи с противником, и 6 марта 1916 года на счет Крутенья была записана победа.¹³²

К этому времени относятся первые рапорты и докладные записки Крутенья, в которых он призывал командование приступить к созданию специализированных истребительных частей, доказывает приезжающим с инспекцией в его подразделение высоким чином, что дело это безотлагательно надо решать.

12 марта 1916 года создается истребительная авиация: приказом начальника Штаба Верховного главнокомандования предписывается сформировать три первых истребительных авиатряда. Позднее было признано целесообразным иметь по одному истребительному отряду в каждой армии.¹³³

В документах штаба при заведующем авиацией и воздухоплаванием в действующей армии появляется бумага: «Поручик *(Напоминаем, что Е.Н. Крутень еще 26.05.1915 года произведен в*

¹³¹ Цит. по Залуцкий Г. В. Выдающиеся русские летчики... С. 67-68.

¹³² Митюрин Д., Медведько Ю. Летящие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 166

¹³³ Бычков В. Н. Летопись авиации и воздухоплавания... С. 422.

*штабс-капитаны со старшинством – автор – И.А.Д.) Крутень ходатайствует о получении 2-го отряда истребителей».*¹³⁴

Документ датирован 18 марта 1916 года.

А 21 марта из военного ведомства приходит телеграмма:

«Предполагая назначить начальника 2-го армейского авиационного отряда поручика Крутенья начальником 2-го отряда истребителей, но не желая отучивать его от боевой деятельности, прошу командировать офицера-наблюдателя 2-го армейского отряда Смоленского для формирования отряда, приема имущества. По формировании отряда, получении аппаратов поручик Крутень будет назначен начальником этого отряда».¹³⁵

24 мая 1916 года он был назначен командиром еще не созданного 2-го авиационного отряда истребителей.¹³⁶ Евграф Крутень с величайшей радостью и энтузиазмом занялся его формированием и уже в конце следующего месяца рапортовал о боеготовности своего соединения.

Отряд был укомплектован одноместными аэропланами «Ньюпор-ХI» с пулеметом «Люис».¹³⁷

Из Циркуляра великого князя Александра Михайловича от 22 августа 1916 года: «Отряды истребителей появились у нас на фронте около 1 июня».¹³⁸

Стоит отметить, что командиром 2-го армейского авиаотряда был назначен поручик С.К. Шебалин, (*ровесник Е.Н. Крутенья, выпускник Константиновского артиллерийского училища 1912 г. - автор – И.А.Д.*)¹³⁹ пробывший в этой должности до 5 августа 1917 г.

¹³⁴ *Цит. по Соркин Е. Б. Воздушный витьязь... С. 86.*

¹³⁵ Там же С. 87.

¹³⁶ *Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 32.*

¹³⁷ *Лавренец В. И. Летающий витьязь... С. 128.*

¹³⁸ *Бычков В. Н. Летопись авиации и воздухоплавания... С. 424.*

¹³⁹ Сергей Константинович Шебалин родился 2 сентября 1890 года в г. Остроленка Ломжинской губернии. Окончил 2-й Московский кадетский корпус (1909 г.), Константиновское артиллерийское училище (выпущен в звании подпоручик - 06.08.1912 г.), Одесскую авиационную школу (март 1916 г.).

С 24.06.1914 г. - наблюдатель 21-го корпусного авиационного отряда. С 24.08 по 25.11.1914 г. - временно командующий отрядом. С 27.02 по 03.05.1915 г. - летчик-наблюдатель 1-го корпусного авиационного отряда, затем 2-го армейского авиационного отряда. С 23.05.1916 г. по 05.08.1917 г. - начальник 2-го армейского авиационного отряда. С 13.08.1917 г. - помощник командира 2-й боевой авиационной группы.

За годы Первой мировой войны Шебалин С.К. дослужился до штабс-капитана (07.09.1917 г.).

Летом 1916 г. оба отряда – 2-й армейский и 2-й истребительный – оказались по соседству, в 5 км друг от друга, у городка Несвиж Минской губернии.

27 июля 2-й истребительный авиаотряд прибыл на фронт-овой аэродром неподалеку от местечка Несвиш, а через три дня (30.07.1916 г.) над Несвижем Крутень на аэроплане «Ньюпор XI» проводит воздушный бой с самолетом противника и сбивает его. Его трофеем стал германский «Альбатрос С.III», совершивший после боя вынужденную посадку за позициями 9-го армейского корпуса Русской Армии. Еще через два дня жертвой Крутенья стал «Румплер С.I», совершавший разведку в районе железнодорожной станции Столбцы.¹⁴⁰

Здесь надо сказать, что в отряде Крутенья был заведен такой порядок: в «Ведомости боевых вылетов» летчики записывали все, что касалось встреч с противником в воздухе: кто и как атаковал, как велось преследование, детали боя, какие применялись маневры, характеристики вражеских самолетов и тактики противника.

Об этом воздушном бое Крутенья записал в «Ведомости»: «Увидя со своего аэродрома в дер. Малово немецкий самолет над Погорельцами, поднялся к Замирью, оттуда, набирая высоту, вел преследование германца по железной дороге до ст. Столбцы. Над Погорельцами настиг неприятельский самолет и отрезал ему пути к позиции. Он пробовал прорваться, нырнул под меня. Я, пикируя на него, выпустил по нему обойму, но мимо. Сейчас же повернул за ним, переменял обойму и снова повел преследование, отрезав ему дорогу. Над м. Несвиж удалось близко подойти к нему спереди. Он снова пробовал нырнуть, но я выпустил на пикирующем спуске в него вторую и последнюю обойму, попал несколькими пулями в жизненные части аппарата.

Награжден: орденом Св. Георгия IV-й степени (ВП от 28.07.1915 г.); двумя орденами Св. Анны: IV-й степени с надписью «За храбрость» (ВП от 19.03.1915 г.) и III-й степени с мечами и бантом (ВП от 11.02.1916 г.); орденом Св. Владимира IV-й степени с мечами и бантом (ВП от 18.01.1915 г.); Георгиевским оружием (ПАФ от 04.03.1917 г.).

(Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. С. 304-306.)

¹⁴⁰ Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 167. Бодрихин Н. Г. Величайшие воздушные асы XX века... С. 78.

...Тогда я стал все время набрасываться на него, то сверху, то спереди, заставляя снижаться. Прижав его к земле, я заметил, что у него кипит вода в радиаторе, а мотор не работает. Для меня стало ясно, что немец подбит. Он опустился у м. Несвиж и пробовал сжечь самолет, но это ему не удалось».¹⁴¹

Главнокомандующий армиями Западного фронта Эверт в приказе № 91 от 2 августа поздравил штабс-капитана Крутеня с победой, объявил ему благодарность.¹⁴²

Приказ подобного содержания издал и командующий 2-й армией генерал от инфантерии Смирнов, распорядившийся представить отважного летчика к награде.

Из приказа № 618 от 2 августа 1916 г. по 2-й армии Западного фронта:

«1 августа сего года, около 19 часов, над Несвижем появился неприятельский самолет. Командир 2-го авиационного отряда истребителей штабс-капитан Крутень, всего лишь 30 июля сбивший немецкого летчика в районе Своятичи, тотчас же поднялся на своем «Ньюпорте», нагнал немца и вступил с ним в бой. Я, многие чины моего штаба и весь город любовались поединком двух самолетов. Штабс-капитан Крутень коршуном налетел на немца и после короткого, но чрезвычайно эффективного боя сбил немецкий самолет «Альбатрос» (*на самом деле, как указывалось выше это был «Румплер С.1» - автор – И.А.Д.*), вынудив немецкого летчика спланировать недалеко от города. Население, с захватывающим интересом следившее за смелыми и искусными действиями нашего героя-летчика, радостно кинулось за город и устроило ему овацию. Штабс-капитану Крутеню за проявленную им исключительную выдающуюся удачу, беспорочную решимость и доблесть в борьбе с врагом объявляю мою сердечную благодарность. Приказываю представить его к награде.

Командующий армией генерал-от-инфантерии Смирнов»¹⁴³

Авторы Д. Митюрин и Ю. Медведько отмечают «...летное мастерство и меткость Крутеня, «подарившего» русской авиации два практически неповрежденных неприятельских самолета-

¹⁴¹ Цит. по *Залуцкий Г. В.* Выдающиеся русские летчики... С. 72.

¹⁴² *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь... С. 97.

¹⁴³ Цит. по *Рохмистров В. Г.* Авиация великой войны. — М: АСТ: ВЗОИ, 2004. С. 378. *Митюрин Д., Медведько Ю.* Летящие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 168-169. *Ткачев В. М.* Крылья России... С. 467. *Смыслов О. С.* Защитники Русского неба... С. 33.

разведчика. О достоинствах этих аппаратов свидетельствует, например, тот факт, что максимальная горизонтальная скорость «Румплера С.I» (152 км в час) была вполне сравнима со скоростью «Ньюпора-XI», на котором летал победитель, а «Альбатрос С.III» считался хорошо вооруженной и очень маневренной машиной, часто использовавшейся в качестве двухместного истребителя».¹⁴⁴

В конце августа 1916 года заслуженная награда нашла героя – Е. Н. Крутения награждают орденом Св. Георгия IV степени (ВП от 29.08.1916 г.) — «за то, что, будучи начальником 2-го армейского авиационного отряда, 22-го июля 1915 г., вылетев на самолете с наблюдателем (*Лётчик-наблюдатель штабс-капитан А.Н. Казаков – автор И.А.Д.*), захватив несмотря на неблагоприятные условия погоды 8 бомб, выполнил воздушную разведку, во время которой подвергся сильнейшему огню неприятельской легкой и тяжелой артиллерии, пробившему аппарат в восьми местах. Несмотря на порчу мотора, долетел до намеченной цели и сбросил две бомбы в подвезенные противником 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 донесенные в штаб армии, послужили основанием для принятия оперативного решения, повлекшего успех последующих действий».¹⁴⁵

Этим же Высочайшим приказом орденом Св. Георгия IV-й степени награжден и друг Евграфа Крутения летчик наблюдатель Аркадий Казаков.¹⁴⁶

Как активный продолжатель дела своего наставника П.Н. Нестерова, как новатор, Евграф Николаевич вместе с другими военными специалистами с присущей ему энергией и упорством настаивал на необходимости создания специальных истребительных частей. «Всякая универсальная вещь, — писал Крутень, — никуда не годится». Он утверждал, что обязательно нужно создать истребительную авиацию, которая будет «специально посвящена воздушному бою».

¹⁴⁴ Митюрин Д., Медведько Ю. Летящие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 169.

¹⁴⁵ Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов... С. 156-157.

¹⁴⁶ Там же С. 126-127.

В 1916 году Е.Н. Крутень написал книгу «Создание истребительных групп в России», в которой утверждал, что «необходимо немедленно перейти к новой организации... собрать все, что может подойти под понятие истребитель или охотник... Создать сильные боевые группы, которые сейчас же принесут результаты». «Истребительная группа – это чисто строевое боевое соединение истребительных отрядов, объединенных командиром истребительной группы с помощью его штаба», – определяет Евграф Николаевич. Разработав схему организации, штат и таблицу штата истребительной группы он назвал и основную цель ее «...создать сильную авиагруппу для безусловного и решительного подавления воздушного противника в самом важном месте фронта, имеющем решающее значение для хода кампании». Назначением истребительных групп, их девизом Крутень считал «истребление воздушного противника везде, где его можно найти».

Детализируя задачи истребителей, Крутень подразделял их на основные, вспомогательные и исключительные.

Основные – активное проведение воздушных боев с авиацией противника; создание завесы из патрулей для охраны боевой линии; вылеты корректировщиков по специальному вызову в те районы, где нет патрульной охраны; снижение неприятельских шаров; разведку истребительным патрулем (3–4 самолета) отдаленного пункта противника. При дальних разведывательных полетах Крутень не рекомендовал патрулю вступать в бой с противником.

Вспомогательные – сопровождение своего разведчика тремя-четырьмя истребителями.

Исключительные – связь со своими оторвавшимися частями войск (сбрасывание записок, провизии, боеприпасов); уничтожение резервов противника, подходивших к районам расположения этих войск; охрана этих районов ночью от нападения вражеских дирижаблей.

Комплектование боевых групп, считал Крутень, должно производиться только из числа храбрых и умелых летчиков-истребителей, проявлявших максимум активности и обладавших боевым духом.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Залуцкий Г. В. Выдающиеся русские летчики... С. 69-71. *Спатарель И. К.* О боевой деятельности военного летчика капитана Крутеня // Журнал для моделистов и любителей истории техники «Авиамастер», 2000. №5. С. 4.

Еграфу Николаевичу, как и многих военных специалистов, авиационных конструкторов, давно беспокоила идея создания современного самолета-истребителя. Этой проблеме он и посвятил свою работу «Тип аппарата истребителя».

Изучив и обобщив боевой опыт русских летчиков-истребителей и свой личный опыт, Крутень писал: «Задача летчиков — истребление противника везде, где он есть».

Необходимо активное нападение, а для этого — отыскать противника, незаметно подойти к нему, занять выгодную позицию и бить наверняка, но в то же время очень важно защитить себя от неожиданностей или умело парировать их.

На основе этих задач Крутень обосновал основные требования к самолету-истребителю: 1) вертикальная и горизонтальная скорость; 2) верткость; 3) высокий потолок.

Кстати, эта мысль русского летчика являлась основой знаменитой формулы победы А.И. Покрышкина: «Высота, скорость, огонь, маневр!..».¹⁴⁸

Одним из первых в мире Евграф Николаевич предложил ввести новый боевой порядок полета истребителей в воздухе — полет парой, сделав «пару» основной тактической единицей истребительной авиации.

«...Значение наблюдателя не окупает преимуществ в полетных данных и вооружении аппарата,— писал Крутень. — Наблюдатель нужен лишь для охраны тыла летчика во время самой его работы. Но это проще достичь парным полетом истребителей, причем такая раздельная пара будет всегда могущественнее двух человек, связанных один другим и сидящих на одном аппарате без возможности помогать друг другу взаимным маневром».¹⁴⁹

Крутень выдвинул и горячо отстаивал идею одноместного истребителя, хотя многие иностранные специалисты в то время доказывали необходимость создания двухместных или даже многоместных истребителей.

Доказывая преимущество одноместного истребителя, Евграф Николаевич писал: «...Самим положением техники почти природой определено одноместным аппаратам цар-

¹⁴⁸ И не случайно, ведь Александр Иванович, учась в Качинском училище «прочитал труды выдающегося летчика-истребителя» Е.Н. Крутеня, «ставшего для него вторым после Нестерова наставником». (Тимофеев А. В. Покрышкин. — 2-е изд. — М.: Молодая гвардия, 2005. С. 107.)

¹⁴⁹ *Цит. по Залуцкий Г. В.* Выдающиеся русские летчики... С. 74.

ствовать, в отношении полетных и тактических качеств, над многоместными».¹⁵⁰

Не дожидаясь возможности издать свои труды обычным образом, на что потребуется время, Крутень быстро выпускает их сам. «Фотолитография при Канцелярии», как означено на обложке, отпечатала на серой бумаге несколько брошюр: «Командир 2-го авиационного отряда истребителей капитан Крутень».

Но продолжают суровые будни. Е.Н. Крутень занимается важной организационной работой – созданием 2-й Боевой авиатруппы, которая, наряду с уже существовавшей Боевой авиатруппой А.А. Казакова, должна была противостоять 2-й германской Боевой эскадре.

К сожалению, в борьбе с извечными российскими бедами – бюрократизмом и косностью, царившими в среде военного командования, Евграф Крутень проиграл. Практически сформированная им из 2-го, 8-го и 10-го истребительных отрядов 2-я Боевая группа оказалась растащена по частям командующими соответствующих армий, вспомнивших о том, что и у них есть своя авиация, и потребовавших ее обратно.¹⁵¹

Заведующий авиацией и воздухоплаванием великий князь Александр Михайлович давно вынашивал мысль о посылке за границу на выучку русских летчиков и авиаспециалистов. В этом он видел выход из трудного положения, возможность усилить фронтовую авиацию, чтобы достойно противостоять противнику.

Наконец, осенью 1916 года принято решение – послать за рубеж две группы летчиков и наблюдателей. В Париж ушла телеграмма:

«В целях лучшей постановки обучения летчиков и наблюдателей флот полагал бы желательным, пользуясь зимним затишьем, командировать месяца на два — четыре во Францию для ознакомления с доблестной работой летчиков и наблюдателей в школах и на фронте человек сорок летчиков и наблюдателей из числа окончивших школы при пяти-шести руководителях. Для нас удобнее ноябрь—февраль. Пневский».¹⁵²

¹⁵⁰ Там же С. 74.

¹⁵¹ Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 169-170.

¹⁵² Цит. по Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 115.

Генерал-майор Пневский возглавлял Управление военно-воздушного флота. В августе 1916 года его первым помощником назначается полковник Ульянин, освобожденный от должности начальника Гатчинской авиационной школы. Вскоре он же командирован во Францию в качестве председателя заграничной комиссии по закупке авиационного и воздухоплавательного имущества. Но не только закупкой военного имущества занимается полковник. Он внимательно изучает постановку обучения пилотов, характер воздушных боев в районе реки Соммы, где французы одерживают победы.

И вот, группа из 15 отборных пилотов-офицеров фронта (Е.Н. Крутень, И.А Орлов, А.Н. Свешников, С.К. Шебалин, В.И. Янченко, И.И. Кежун, И.А Хризоскалео, А В. Барковский и др.) готова отправиться в зарубежную командировку.

Руководителем летчиков назначен полковник Медно из Управления военно-воздушного флота (*в дальнейшем Увофлот – автор И.А.Д.*).

Любопытно, что из 15 избранных 3 авиатора оказались выпускниками Константиновского артиллерийского училища – Е.Н. Крутень, С.К. Шебалин (*о нем мы упоминали выше*) и И.И. Кежун.¹⁵³

Каждому из командированных в Увофлоте выдали предписание:

¹⁵³ Иван Иосифович Кежун родился 31 марта 1893 года в Грозном. Окончил Владимирский Киевский кадетский корпус (1910 г.), (напомним в этом же корпусе с 1901 по 1908 гг. обучался Е.Н. Крутень), Константиновское артиллерийское училище (выпущен в звании подпоручик - 06.08.1913 г.), Севастопольскую военную авиационную школу (Военный летчик - 09.06.1915 г.). По окончании курса Севастопольской военной авиационной школы, прикомандирован ко 2-му корпусному авиационному отряду. С июня 1915 г. - в отряде, с 27.03.1917 г. - командир 8-го корпусного авиационного отряда. Осенью 1917 г. - исполняющий должность командующего 2-й боевой авиационной группой. Вместе с управлением 2-й боевой авиационной группы эвакуировался в г. Саратов.

За годы Первой мировой войны Кежун И.И. дослужился до штабс-капитана (21.11.1917 г.). Награжден: тремя орденами Св. Анны: II-й степени с мечами (ВП от 16.10.1915 г.), III-й степени с мечами и бантом (ВП от 30.01.1916 г.) и IV-й степени с надписью «За храбрость» - Приказом по Юго-Западному фронту №277 от 28.02.1917 г); двумя орденами Св. Станислава: III-й степени с мечами и бантом (ВП от 20.02.1916 г.) и II-й степени с мечами (ВП от 07.02.1917 г); Георгиевским оружием (ВП от 27.01.1917 г.).

(Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. С. 133.)

«Ввиду последовавшего 18 ноября высочайшего разрешения на командирование Вас за границу, предписываю Вам с получением сего отправиться для выполнения возложенного на Вас поручения в Париж, где явиться к нашему военному агенту во Франции, председателю комиссии по заготовке авиа- и воздухоплавательного имущества, а также к Дюсиметьеру, на которого возложено общее руководство вашей деятельностью во время пребывания за границей».¹⁵⁴

...В один из последних дней ноября группа авиаторов садится в Мурманске на пароход, который должен доставить их в Англию, откуда они переберутся во Францию.

После беспокойного морского перехода офицеры высадились в крупном порту Ливерпуль. Затем на железнодорожном экспрессе, быстро одолев почти трехсоткилометровое расстояние, летчики вышли на перрон лондонского вокзала Юстон.

Группа фронтовых летчиков посетила Центральную летную школу в Апейвоне, где ознакомились с истребителями «Виккерс» и «Сопвич».

Уже на следующий день – переезд из Лондона до Фолкестона. Там пересели на пароход и благополучно пересекли Паде-Кале. Сошли в Булоне, на французской земле. И вот – Париж. Здесь, в здании российского посольства, прибывших встречают полковники Ульянин и Дюсиметьер. От них пилоты получают точные указания, куда ехать и что делать.

Отсюда практически сразу авиаторов отправили на юг Франции в город По, где размещалась Школа высшего пилотажа и воздушного боя.

...Русские летчики охотно и успешно осваивают высший пилотаж. «Вы крепко держитесь в седле»,— одобряет их француз, в прошлом кавалерист. Тренировки, если позволяет погода, идут с утра до вечера. Капитан Крутень внимательно следит за полетами товарищей, часто сам поднимается в воздух, чтобы не терять летной формы.

Через три недели группу переводят в Казо. Здесь располагалась Школа воздушной стрельбы ВВС Франции.

Русские летчики тренируются в учебных воздушных боях парами, азартно атакуют друг друга, выполняя при этом сложные маневры.

¹⁵⁴ Цит. по Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 118.

Одновременно с обучением воздушному бою проходят практические стрельбы из пулеметов. Пилоты стреляют с летящего «Ньюпора» по большому и маленькому змею, по шару-пилоту, по буксируемым по озеру мишеням, по полотнищу, расстеленному на земле. Все это вырабатывает у летчиков верный глазомер, точность. К тому же в пулеметной ленте имеются трассирующие пули, что облегчает выполнение задачи.

Здесь также были пополнены знания по теории и практике пользования бортовым оружием — пулеметами «виккерс», «гочкис», «кольт», «люис» и «сент-этьен».

Время, определенное руководством для обучения, завершилось. Наша группа авиаторов была приглашена в миссию русского военного агента (*военного атташе* — автор И.А.Д.) во Францию полковника графа Игнатьева Алексея Алексеевича.

Полковник подробно расспросил авиаторов о состоянии фронтовой авиации в России, поинтересовался впечатлениями о французских авиашколах.

Алексею Алексеевичу, по всей видимости, интересно было беседовать с Е.Н. Крутением, он ведь тоже выпускник Владимирского Киевского кадетского корпуса (1894 г.), как и его собеседник.

В конце беседы полковник сообщил авиаторам, что они будут стажироваться в лучших боевых эскадрильях Франции. Штабс-капитан Крутень вместе с подпоручиками Орловым и Свешниковым зачислен в эскадрилью номер 3 (командир — капитан Жорж Гинемер) 12-й группы воздушного боя майора Антони Брокара («аисты») — одну из самых прославленных во Франции. Эскадрильей «аистов» она называется потому, что на ее машинах нарисована длинноногая птица аист, столь любимая французами. Такие же нагрудные знаки носили летчики: асы — золотые, остальные — серебряные. Самые результативные асы Жорж Гинемер и Рене Фонк были удостоены золотых, сверкающих бриллиантами знаков.

Эскадрилья базировалась сначала в районе реки Соммы, в Каши (под Амьеном), затем — в Манонкуре (вблизи Нанси).

Именно тогда Крутень познакомился с самым прославленным летчиком Франции — Жоржем Гинемером, прозванным за свой самобытный талант «Метеором войны». Его девиз: «Ничего не отдано, если не отдано до конца», — как нельзя более точно отражал характер и жизненные принципы этого лётчика — нова-

тора. И на земле, и в воздухе он постоянно экспериментировал, каждый раз разрабатывая новые способы ведения боя. Знаниями и опытом признанный ас¹⁵⁵ щедро делился не только со своими соратниками.

Он писал: «Чемпионом может стать только лётчик, обладающий отвагой и решительностью, владеющий инициативой... Необходим талант, который нельзя приобрести никаким обучением».¹⁵⁶

Новаторские принципы Ж. Гинемера Е. Крутеню очень близки и понятны. У них было много общего.

Постепенно Крутень и его товарищи втягиваются в боевую жизнь отряда, летают на патрулирование, охраняют аппараты, фотографирующие расположение противника. Евграф Николаевич очень хотел сбить немца здесь, на французском фронте.

«Патрулируя, Крутень заметил тень немецкого самолета, мелькнувшего за облачностью. Сразу же созрело решение атаковать, завязать воздушный бой. Летчик направил самолет в сторону противника, пробил редкие разорванные облака, за которыми рыскал «Альбатрос»-разведчик. Обнаружив цель, «Ньюпор» набрал высоту, чтобы нанести удар сверху, «вонзиться в противника», как выражался Евграф Николаевич. Открывать огонь с большой дистанции было бесполезно, следовало сблизиться. Немец уже заметил «Ньюпор» и решил уйти на свою территорию, открыв предупреждающий огонь. Крутень спикировал на «Альбатроса». И сразу же обожгла мысль: только бы не столкнуться с противником, так как скорость разгона очень велика. Но было уже не до расчетов. «Ньюпор» пронесся вблизи немец-

¹⁵⁵ Весной 1916 г. во Франции появился специальный термин «ас» («ас» или «туз»), которым обозначали наиболее выдающихся летчиков. По некоторым данным, «изобретателем» этого термина был майор де Роз, командир авиации II-й французской армии, в состав которой входила знаменитая истребительная авиагруппа «Аистов». Возможно также, что что первым стал называть лучших пилотов «тузами» кто-то из фронтовых газетчиков. Вслед за французами, термин «ас» начали использовать англичане, итальянцы и американцы, а после окончания войны он стан общепринятым. <...> В царской России термин «ас» практически не употреблялся. <...> В годы Гражданской войны слово «асс» (именно так, с двумя «с») стало встречаться на страницах советских газет, но лишь в значениях «лихой, отчаянный пилот, сорви-голова».

(Алексей Андреев, Вячеслав Кондратьев. «Бухгалтерия» воздушного боя. // Журнал для моделистов и любителей истории техники «Авиамастер». – 1999. № 5. С. 7.)

¹⁵⁶ Гальперин Ю. М. Воздушный казак Вердена... С. 174.

кого самолета, едва не задев его стабилизатор. Дальше — резкий вывод из пике. «Ньюпор» оказался под брюхом «Альбатроса», и Крутень всадил в самолет несколько коротких, метких очередей. Некоторое время немецкий аэроплан держался в воздухе, потом стал беспорядочно падать вниз, оставляя за собой дымную полосу. Наземные войска подтвердили гибель немецкого самолета-разведчика».¹⁵⁷

После первой победы Крутень нарисовал на борту своего аэроплана голову былинного богатыря Ильи Муромца¹⁵⁸, а Орлов — белую голову орла и, немного отступя, дорогое ему имя «Маша».¹⁵⁹

Потом, по прибытии в Россию на аэропланах Евграфа Николаевича будет его личный опознавательный знак — голова богатыря Ильи Муромца в боевом шлеме.¹⁶⁰

А пока русские авиаторы участвовали в воздушных боях, штурмовали позиции противника, выполняли разведывательные полеты, Крутень сбил три немецких самолета, а Орлов — два. Евграф Крутень и Иван Орлов удостоились боевой награды Франции — «Боевого креста с пальмовыми листьями».¹⁶¹

Когда Крутень уехал из эскадрильи, ему дали характеристику, в которой было отмечено, что «русский штабс-капитан Крутень выказал удивительную ловкость и отвагу»¹⁶²

Летчики пробыли у «аистов» около двадцати дней. Зарубежная командировка завершилась.

¹⁵⁷ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 126.

¹⁵⁸ Преподобный Илия Муромец, русский богатырь, ставший героем народного эпоса, завершил земной путь иноком Киево-Печерской лавры. Был причислен к лику святых в XVI веке и считается небесным покровителем Российской воинства.

¹⁵⁹ Лаврениц В. И. На заре русской авиации... С. 349.

¹⁶⁰ К лету 1917 года корпусные авиаотряды Юго-Западного фронта, входившие в состав 2-й боевой авиационной группы под командованием капитана Е.Н. Крутенья, имели собственные оригинальные опознавательные знаки. Эмблемой 3-го авиаотряда была голова индейца, 7-го - голова орла, официальным знаком 8-го авиационного отряда был туз червей. Личным опознавательным знаком Крутенья являлась голова богатыря Ильи Муромца в боевом шлеме. В связи с этим, а также за личное мужество и высокое лётное мастерство командира боевой авиагруппы однополчане называли летающим витязем.

(Лашков А. Ю. Опознавательные знаки авиации России // Военно-исторический журнал. 2002. №8. С.47-49.)

¹⁶¹ Этот крест уже после гибели Крутенья вручил его матери представитель французского посольства в Петрограде. (Лаврениц В. И. Летающий витязь // Летчики России. - М.: Машиностроение, 1992. С. 129.)

¹⁶² Гальперин Ю. М. Воздушный казак Вердена... С. 174. Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 170-171.

За день до отъезда в Англию летчики направились в Русскую военную миссию доложить полковнику Игнатьеву свои соображения о тактике «аистов» и о новых типах истребителей. Здесь же Е.Н. Крутеню полковник Ульянин торжественно объявил:

— Высочайшим приказом военный летчик Евграф Крутень произведен в чин капитана с первого февраля тысяча девятьсот семнадцатого года. Поздравляю!¹⁶³

На этот раз летчикам повезло: пребывание в Англии было более продолжительным. Здесь авиаторами занимался представитель королевского корпуса летчиков майор Рис, человек интересный и опытный. С ним они побывали на авиазаводе в Фарнборо, выполнявшем главным образом экспериментальные работы, подробно ознакомились с работой теоретической школы в Рединге и школой пилотов в Оксфорде.

Наибольшее впечатление произвел на Евграфа Николаевича учебный отряд в Хаунслоу. Здесь обучали летчиков ночным полетам. Пилоты всех истребительных отрядов, предназначенных для защиты Англии, прошли через этот учебно-тренировочный центр. Понравилось ему и наставление для летчиков британских военно-воздушных сил:

«Ухаживай за своим самолетом. Смазывай свои пулеметы и попадай в цель, потому что только тогда дни твоей жизни могут быть долгими и под тем небом, где враг тебя подстерегает».

Крутень и Орлов побывали в двух истребительных авиационных отрядах майора Эдварда Мэннока и капитана Альберта Болла. Оба командира были асами.

После чего летчики выехали в Ливерпуль, где пересели на грузовой транспорт, направлявшийся в Россию. На лондонском вокзале майор Рис вручил Орлову и Крутеню подарки — свою книгу «Воздушная борьба», представлявшую тогда значительный интерес.¹⁶⁴

Е.Н. Крутень, детально ознакомившийся с деятельностью французской и английской авиации, будучи в заграничной командировке, в обширной брошюре «Воздушный бой» подробно, с комментариями и советами дает разбор воздушного боя, рас-

¹⁶³ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 127.

¹⁶⁴ Лаврентец В. И. Летающий витязь... С. 131. Лаврентец В. И. На заре русской авиации... С. 351.

смаатривая его по частям: маневрирование и тактика истребительной авиации.

Кроме того, основываясь на опыте французского аса капитана Жоржа Гиннемера, записках французского капитана Монгабрие, на приемах, применявшихся французскими летчиками, и на своем собственном опыте, Евграф Крутень предложил более 20 типов воздушных атак и выхода из них как для одиночных машин, так и для пар и групп самолетов.

По утверждению Евграфа Николаевича, исход боя в значительной степени зависел от того, насколько летчик будет соблюдать следующие принципы:

«1) Надо как можно раньше увидеть противника в воздухе. Во всяком случае надо первому увидеть, что дает 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 на 500—1000 метров; это дает быстроту налета, внезапность и огромное моральное преимущество. Эта же высота значительно уменьшает вероятность неприятельской внезапной атаки...

4) Бросаясь в момент окончания подхода и начала атаки на противника, надо стремиться стать в мертвом конусе его обстрела. Если же это не удастся, то подходить фигурно — штопором, спиралью, петлей, скольжением, что опять-таки влияет страшно на психику противника, вызывая или недоумение, или ужас, затрудняет правильно целиться и нервирует его...

5) Безусловно, надо подойти к противнику в упор и только тогда открывать огонь наверняка. Но в зависимости от быстроты наскока надо варьировать эту начальную дистанцию от 30 до 100 метров... нападая на него сверху, как бы вонзаясь в него, надо еще оставить себе время на то, чтобы увернуться от столкновения с ним, так как разгон очень велик (я раз едва не наскочил, так что сам даже удивился, что пронесся все же мимо его стабилизатора за хвостом, но это верно вышло уже планированием на спину). Рекомендую при атаке со стрельбой сверху проскакивать перед противником — впереди его носа, так как тогда дольше можно

стрелять с естественным упреждением, облегчая попадание, а кроме того, благодаря приобретенной скорости легко его опередить. Но здесь надо учесть возможность сломать аппарат при резком переходе.

6) Летчик, безусловно, должен видеть все кругом себя, особенно бросаясь в атаку. Надо сохранить спокойствие, чтоб не фиксировать глаз на своей жертве, но и «видеть свой стабилизатор»... Этим требуется от летчика-истребителя недюжинная природная способность «иметь глаза и сзади».

7) Бросаясь сверху, предпочтительнее всего прямое отвесное пикирование, так как это дает максимальную скорость наскока, но иногда хорошо и соскользнуть на крыло, если превышение невелико, или снизиться штопором, вводя противника в заблуждение, если подает признаки, что уже видит опасность.

8) Поймав противника под свой обстрел, приложить все искусство и хладнокровие, чтоб не выпустить его из захвата, пока не будет выпущен последний патрон; полезно еще делать атаки, обозначая стремление таранить. Это часто способствует посадке на нашей территории. Это бывало и в русской истребительной практике...

9) Наконец, если противник явно выражает, что он видит покушение на него... и определенно летит со снижением домой, в этом случае все же лучше забирать превышение поодаль от него, одновременно заходя ему спереди, и затем пойти навстречу, чтоб использовать быстроту встречного сближения, а затем уже броситься на него намеченным способом атаки».¹⁶⁵

Крутень приводит интересные сведения, касающиеся основ немецкой тактики (по наблюдениям на французском фронте):

«1. Выгоднее, а поэтому и следует переносить воздушный бой в сферы над своей территорией.

2. Нападать исключительно при преобладании числа аэропланов.

3. Нападать всегда только если сам находишься наверху, а если ниже, то сейчас же уходить от встречи.

4. Атаковать только один раз».¹⁶⁶

¹⁶⁵ Цит. по *Залуцкий Г. В.* Выдающиеся русские летчики... С. 75-76. Спатарель И. К. О боевой деятельности военного летчика капитана Крутенья... С. 5-6. *Митюрин Д., Медведько Ю.* Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 173-174.

¹⁶⁶ Цит. по *Ткачев В. М.* Крылья России... С. 548.

Французская же тактика предусматривала следующие условия атаки:

«1. Надо всегда нападать первому.

2. Нападение производить внезапно, пользуясь мертвыми углами зрения и стрельбы противника и подходя в упор для верности и надежности стрельбы.

3. Истреблять противника там, где он есть».¹⁶⁷

В заключение работы Крутень справедливо предостерегает:

«Во всяком случае, воздушный бой слишком индивидуален для каждого отдельного случая и никакого вполне определенного рецепта дать нельзя. Излагаемым здесь надо воспользоваться, чтобы не сделать слишком грубых ошибок и чтобы применить в собственном бою комбинацию из боевой оценки своей обстановки и указанных здесь данных опыта».¹⁶⁸

Находясь в Англии, он написал небольшую брошюру «Что думалось в Лондоне».

Как горячий патриот, обладавший острым чувством национальной гордости, он писал в своей брошюре: «Нам шлют разных «американцев» — французов, англичан, у которых нам, собственно, нечему учиться. (Авиационного строительства не касаюсь, пишет не конструктор, а летчик, побывавший только что на французском и английском фронтах.)».¹⁶⁹

В другой брошюре «Нашествие иноплеменников» Крутень также достаточно резко высказывался по отношению к западным летчикам, ибо они нападают друг на друга, лишь пользуясь превосходством в силах: французы обычно «охотятся за более слабыми немцами, так или иначе проявляющими свою слабость», а немецкие истребители, охраняющие корректировщиков, «с приближением даже половинных сил французов бросают на произвол судьбы своих охраняемых и удирают».¹⁷⁰

В то же время Евграф Николаевич с возмущением писал о чиновниках военных ведомств России, которые, преклоняясь перед Западными компаниями, заключают с ними сделки о поставках авиатехники вместо того, что вкладывать средства в развитие отечественной авиации. Как в этой книге, так и в работе

¹⁶⁷ Там же.

¹⁶⁸ Там же С. 548.

¹⁶⁹ *Цит. по Ткачев В. М. Крылья России... С. 547.*

¹⁷⁰ *Цит. по Митюрин Д., Медведево Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 175.*

«Кричащие нужды русской авиации» он справедливо утверждал, что устаревшая, а подчас вконец изношенная материальная часть, присылаемая «союзниками», а также отсутствие необходимых материалов и ремонтных средств, все это крайне пагубно отражалось на боеспособности русской авиации.

И только благодаря героизму, самоотверженности и мастерству российские авиаторы одерживают победы в воздушных боях с хорошо вооруженным противником.

Е.Н. Крутень, глубоко переживающий за боеспособность русской авиации, предлагал различные меры для ее укрепления.

Кроме выше названных брошюр, Крутень написал «Наставление летчику-истребителю», «Военная авиация во Франции».

В качестве одной из мер в целях обобщения опыта и распространения его среди русских летчиков всех фронтов Крутень рекомендовал немедленно приступить к изданию печатного журнала «Военный летчик».

Небезынтересна характеристика, которую дает русским пилотам один из старших начальников французской авиации майор Брокер (*Газета «Matin» — 20.05.1916 года*):

«За это время, когда под мое командование прибыли русские летчики, я успел уже достаточно хорошо узнать их. Что мне с первых же дней бросилось в глаза, как отличительная черта их характера, — это удивительная дисциплина и выдержка. Приказ командира для русского летчика сильнее всех его личных побуждений и чувств. Только живя на фронте, изо дня в день дыша атмосферой войны, можно вполне себе отдать отчет в ценности того, что называется дисциплиной. А русский авиатор пропитан ею, и это делает его совершенно незаменимым. Однако было бы несправедливым считать русского летчика слепо, пассивно подчинявшимся воле командира. Наряду с дисциплиной русский летчик проявляет богатейшую инициативу и активность. Эти последние проявляются особенно часто в разведках и воздушных боях, которые требуют подчас безумной храбрости, большой находчивости и выдержки. И того, и другого, и третьего в русском летчике чрезвычайно много.<...> Русские летчики — это рыцари воздуха без страха и упрека!»¹⁷¹

В начале марта авиаторы прибыли в Петроград.

Здесь Крутеня ждали не только заслуженные награды, но и новое назначение.

¹⁷¹ *Ткачев В. М. Крылья России... С. 516-517.*

4 марта 1917 г. Е.Н Крутения 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».¹⁷²

В Управлении военно-воздушного флота капитану Крутению было вручено распоряжение: «Ввиду предстоящего назначения вас командиром боевой авиагруппы Юго-Западного фронта, предлагаю вам отправиться в распоряжение инспектора авиации Ю.-З.».¹⁷³

После встречи капитана Е.Н. Крутения с инспектором авиации Юго-Западного фронта подполковником В.М. Ткачевым назначение состоялось. А в первых числах апреля приказом «верховного» группе было присвоено название «второй боевой».¹⁷⁴

Для 3, 7 и 8-го корпусных отрядов, составляющих ядро авиасоединения, вызываются лучшие летчики. Определяется место базирования – аэродром у деревни Плотычи под Тарнополем (ныне Тернополь – мое.). Издаётся приказ №1 по второй боевой авиационной группе от 18 апреля 1917 года. «Сего числа я прибыл и вступил в командование группой. Основание: телеграмма инспектора авиации Юго-Западного фронта номер двести двадцать тысяч сто восемнадцать. Подпись: командир группы военный летчик капитан Крутень».¹⁷⁵

В.М. Ткачев в своих воспоминаниях пишет о Е.Н. Крутене: «Исключительно благоприятные условия создались во 2-й группе капитана Е.Н. Крутения. Он был талантливым

¹⁷² Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов... С. 157.

¹⁷³ Цит. по *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь... С. 145.

¹⁷⁴ Сегодня это 899-й гвардейский штурмовой авиационный Оршанский дважды Краснознаменный ордена Суворова III степени полк им. Ф.Э. Дзержинского - один из старейших авиационных полков ВВС России – дислоцируется г. Бутурлиновка (Воронеж).

В июне 2004 года полк отметил 90-летие со дня формирования, а на его территории был установлен памятник первому командиру – Евграфу Николаевичу Крутению.

(Михаил Никольский. 899-й гвардейский штурмовой авиационный Оршанский дважды Краснознаменный ордена Суворова III степени полк им. Ф.Э. Дзержинского // Научно-популярный журнал ВВС «Авиация и космонавтика», 2008, №02. С. 1-14.)

¹⁷⁵ Цит. по *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь... С. 151.

руководителем-педагогом, искусным летчиком-истребителем и бесстрашным вождем в воздушных боях.

Невысокого роста, с детски открытым лицом, он не производил на первый взгляд впечатления волевого человека, в действительности же обладал огромной силой воли, отличался необыкновенной требовательностью к самому себе, не пил, не курил, а своим самообладанием очень импонировал подчиненным. Его любовь к авиации была горячей и самозабвенной. <...> Крутень был не только образцовым истребителем-виртуозом, отлично владевшим высшим пилотажем, но и прекрасным стрелком. Эти качества он старался привить и всем летчикам своей группы.¹⁷⁶

Во 2-й боевой авиагруппе служил Иван Спатарель, будущий генерал-майор советской авиации, вот что он пишет в воспоминаниях о своем командире:

«Мне посчастливилось в первой половине года летать во 2-й боевой авиационной группе истребителей, которой командовал Евграф Николаевич Крутень на Юго-Западном фронте. Как командир и летчик, он для всех нас был образцом смелости и преданным патриотом Родины. В быту Евграф Николаевич был очень скромн, и все его стремление сводилось главным образом к развитию своих способностей и наиболее полному освоению профессии военного летчика. Все свободное время Крутень проводил на аэродроме, наблюдая за полетами летчиков авиагруппы...».¹⁷⁷

И далее в сборнике «Пилоты Его Величества»:

«Жизнь в 3, 8 и нашем 7-м отрядах, сплотившихся в единую 2-ю боевую авиационную группу истребителей, преобразилась. <...> На аэродром начали прибывать новейшие «Ньюпоры». Мы приступили к переучиванию. Одновременно производились боевые вылеты.

Евграф Николаевич Крутень был душой авиагруппы. В черной кожаной куртке с бархатным воротником, он появлялся всюду. Собираются люди на боевое задание — обязательно проверит их подготовку, подскажет, как лучше выполнить поставленную задачу. Переучивая летчиков на двухместном «Ньюпоре-10», он и сам часто летал на боевые задания. <...>

¹⁷⁶ Ткачев В. М. Крылья России... С. 550

¹⁷⁷ Спатарель И. К. О боевой деятельности военного летчика капитана Крутень // Журнал для моделлистов и любителей истории техники «Авиамастер», 2000. №5. С. 3-4.

...Безмерно смелый воздушный боец, достойный ученик славного Петра Нестерова — таков Евграф Крутень. Я счастлив, что знал этого человека, выполнял задания под его командованием»¹⁷⁸...

Много приемов в арсенал воздушного боя внес Евграф Крутень. Его наиболее отработанные приемы — атака с преимуществом в высоте, проход со стороны солнца в 50–100 метрах ниже противника, крутой боевой разворот в хвост вражеского аэроплана. Огонь Крутень открывал с короткой дистанции — 15–20 метров.

Он говорил: «Крайне необходимо первому обнаружить противника в воздухе, что даст возможность овладеть инициативой, а значит, принесет успех... «поймав» врага, летчик-истребитель не должен выпускать его из „захвата» до тех пор, пока не будет истрачен последний патрон, после чего полезно обозначить стремление таранить неприятельский аэроплан. Такой маневр часто вынуждает противника производить посадку на нашей территории».¹⁷⁹

И следует заметить, Евграф Николаевич как говорил, так и делал. Слова и дела у него не расходились. Этому он научился у П.Н. Нестерова.

Из телеграммы командира авиадизизиона Ткачеву:

«24 мая в 8 ч. 30 м. командир авиагруппы Крутень атаковал корректирующий неприятельский самолет, летевший на высоте 2000 м в р-не Маркопол — Боткув. Противник отстреливался, стал уходить в свое расположение. Крутень отскочил, стал заменять расстрелянную обойму и в это время был атакован сзади этим же самолетом. Когда смена обоймы была закончена, противник был далеко над своим расположением. Капитан Крутень при спуске на свой аэродром заметил сигналы, указывающие появление трех неприятельских самолетов. Несмотря на то, что бензина оставалось очень мало, начал преследовать и нагнал один из самолетов в районе Марианка. Так как бензин кончился, наш отважный летчик на планировании произвел атаку неприятеля, который все время отстреливался. В результате летчик неприятельского самолета был тяжело ранен. Наблюдателю удалось довести самолет до земли, который перевернулся в нашем расположении у деревни Марианка».¹⁸⁰

¹⁷⁸ *Генерал-майор И. К. Спатарель*. Канун... С. 333-334.

¹ Цит. по *Рохмистров В. Г.* Авиация великой войны... С. 485-486.

¹⁸⁰ Цит по *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь...С. 160. *Лаврентец В. И.* Летающий витязь... С. 132.

Сбитый «Бранденбург» принадлежал 18-й флигерроте, пилот – капрал Антон Лагер был тяжело ранен, и машину пришлось сажать легко раненому наблюдателю – обер-лейтенанту Видибальду Патзельду. При посадке у занятой русскими деревни Марианка немецкий самолет спланировал на землю.

Спланировав, Крутень сел рядом с поверженным противником и помог неприятельским летчикам выбраться из опрокинувшегося аппарата. Оказав им медицинскую помощь и заправившись горючим, полученным из 2-го артиллерийского отряда, Евграф вернулся на базу.¹⁸¹

Вот как об этом вспоминал пилот 3-го корпусного отряда Алексей Владимирович 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 метрами ниже в беспорядочном штопоре падал подбитый германский самолёт, а за ним гордо следовал серебристый «нюпор», 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,

¹⁸¹ Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 179-181.

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».¹⁸²

А теперь приведем свидетельство военного летчика Николая Михайловича Брагина¹⁸³, он рассказывает о том, что ему повезло дважды летать с Крутением, который охранял его разведывательный самолет.

«В одном из полетов капитан Крутень сбил на моих глазах самолет противника. Заметив немца, Крутень атаковал его сверху, со стороны солнца. Две-три коротких очереди из пулемета, и мы увидели, как немецкий самолет стал падать...

Через несколько дней, находясь на своем аэродроме (*у деревни Денисувка*) вблизи Тарнополя, я услышал короткие пулеметные очереди. Бой шел в стороне от аэродрома на высоте 2000—2500 метров. В синеве безоблачного неба, освещенного лучами солнца, трудно было различить самолеты, ведущие воздушный бой.

Через час на аэродром пришла радиограмма от капитана Крутения с просьбой выслать в указанный им район самолет «Буазен» с баллоном горючего и «мандолиной» (так назывался костыль самолета «Ньюпор XXIII» за его сходство с музыкальным инструментом). Кроме того, Крутень просил выслать санитаря с перевязочными материалами. По приказанию командира авиатряда я, несмотря на сильную болтанку, вылетел с санитаром в указанный район, где легко нашел два рядом стоящих на земле самолета. Один из них — сбитый немецкий аэроплан, рядом — самолет Крутения со сломанным костылем и без капли горючего.

Пока санитар оказывал помощь раненым в воздушном бою немецким летчикам, мы с Крутением произвели ремонт его самолета. Сдав раненых в ближайшую воинскую часть, я вылетел на свой аэродром, а капитан Крутень, наполнив баки само-

¹⁸² *Шиуков А.В.* Война в воздухе. М., Л., ЦК ВЛКСМ, Издательство Детской Литературы, 1941. С. 102-104.

¹⁸³ Вполне вероятно, что Е.Н. Крутень в одном из таких боев спас жизнь Н.М. Брагина. У Ю.М. Гальперина в книге «Воздушный казак Вердена» об этом есть короткая запись:

«Во время корректировки на него (*Н.М. Брагина – автор – И.А.Д.*) нацелился сзади «фоккер», а выше Крутень патрулировал. Брагин не успел еще увидеть немца, как на того спикировал самолет Крутения».

(*Гальперин Ю. М. Воздушный казак Вердена: Повесть-хроника. – 2-е изд., доп. – М: «Молодая гвардия», 1990. С. 163.*)

лета бензином, вылетел в расположение своей истребительной группы».¹⁸⁴

26 мая 1917 года, патрулируя над русскими позициями, Крутень обнаружил в облаках вражеский самолет и тут же его атаковал. Военный летчик А.В. Шиуков свидетельствует:

«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 Крутень, и он немедленно выскочил из халупы. Действительно, над деревней кружил неприятельский биплан, словно вызывая победителя на смертельный поединок. Горячий Крутень влез в свой «нюпор» 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 невернувшегося лётчика, он обнаружил знакомый самолёт на земле, а рядом – «Ньюпор» победителя.

Он решил отомстить за лейтенанта и... сам оказался побеждённым».¹⁸⁵

Об этом событии упоминает и В.М. Ткачев в своих мемуарах:

«После одной из своих побед Крутень беседовал и угощал своих противников. В это время в воздухе появился другой «Бранденбург». Крутень извинился перед «гостями», заявив, что ему надо заняться их товарищами, по-видимому, прилетевшими за ними, и обещал пленным немцам устроить им свидание с их заботливыми друзьями... Через полчаса это свидание четырех немцев-летчиков состоялось в столовой победителя. [Записано со слов очевидца – военного летчика Б.А. Торна. – Примеч. Ткачева В.М.]»¹⁸⁶

¹⁸⁴ Цит по *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь... С. 171-172. *Рохмистров В. Г.* Авиация великой войны... С. 484. *Митурин Д., Медведько Ю.* Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 179-181.

¹⁸⁵ *Шиуков А.В.* Война в воздухе... С. 104.

¹⁸⁶ *Ткачев В. М.* Крылья России...С. 557-558.

4 июня 1917 года Крутень получил телеграмму: «Начало будущей работы молодой авиагруппы ознаменовано блестящим подвигом славного боевого командира капитана Крутеня, под командой которого она успешно умеет конкурировать с 1-й авиагруппой, насчитывающей уже за собой около двадцати окончательных решительных побед. От души поздравляю капитана Крутеня. Ткачев».¹⁸⁷

«Лучшие немецкие асы неизменно терпели поражение, вступая в бой с Крутенем» – писал И.К. Спатарель.¹⁸⁸

Бурче Е. Ф. в книге «Петр Николаевич Нестеров» пишет, что «немецкие летчики очень боялись Крутеня, самолет которого легко было узнать по нарисованной на фюзеляже голове русского богатыря в старинном шлеме. На немецких картах район действий его истребительной группы был обычно обведен красной чертой как показатель зоны, из которой немецкие самолеты не возвращаются».¹⁸⁹

В.М. Ткачев также утверждал, что на немецких штабных картах район действий 2-й Боевой авиагруппы обозначался как «зона, откуда аэропланы не возвращаются».¹⁹⁰

И еще один любопытный эпизод приводится в воспоминаниях В.М. Ткачева:

«Однажды Крутень сбил немца, сел возле разбитого аэроплана и обнаружил у убитого противника семейную фотографию с изображением отца, матери, ребенка... Семейная идиллия так тронула Крутеня, что он при очередном полете сбросил над неприятельскими войсками этот снимок с припиской: «Сожалею об убитом муже и отце, но война – есть война, не я его – так он меня».¹⁹¹

Выше перечисленные эпизоды боевой деятельности Евграфа Николаевича свидетельствуют о его героизме и бесстрашии, с одной стороны, и милосердии и гуманизме, – с другой.

В то время шла активная подготовка войск Юго-Западного фронта к большому летнему наступлению. Командир авиагруп-

¹⁸⁷ Цит. по *Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 170. Митюрин Д., Медведько Ю.Б. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны...С. 177.*

¹⁸⁸ *Спатарель И. К. О боевой деятельности военного летчика капитана Крутеня... С. 4.*

¹⁸⁹ *Бурче Е. Ф. Петр Николаевич Нестеров... С. 213.*

¹⁹⁰ Цит. по *Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 181.*

¹⁹¹ *Ткачев В. М. Крылья России...С. 557.*

пы Е.Н. Крутень поставил перед подчиненными задачу — не пропустить в район развертывания ни одного вражеского разведчика. Сам Евграф Николаевич летал больше всех на своем «Ньюпоре».

В группе, которой он командовал, был заведен «обычай»: летчики-истребители, барражировавшие (дежурившие в воздухе) над линией фронта, чтобы не пропускать самолетов противника в расположение русских войск, держались в воздухе до последней капли бензина. Они начинали планировать на аэродром лишь тогда, когда мотор останавливался.

Конечно, требовался идеальный расчет, чтобы в этих условиях точно приземлиться на сравнительно небольшую площадку.

В то роковое утро, 6 июня 1917 года Евграф Николаевич уже совершил утренний полет и только что приземлился.

Со слов очевидца Спатареля И. К.:

«Второй раз Крутень вылетел уже через несколько минут после посадки. Как раз в это время в штаб авиагруппы сообщили по телефону, что со стороны Зборова к району расположения наших войск летит еще один вражеский самолет. Механики не успели даже осмотреть, а главное — дозаправить машину командира. <...> Я сидел на траве, ожидая, пока мою машину подготовят к очередному вылету, как вдруг раздались радостные крики механиков: «Командир летит! Витязь возвращается!»

Верно! С высоты шестисот метров полого планировал «Ньюпор». Присмотревшись, я заметил, что мотор у него не работает. Когда до аэродрома осталось совсем немного, он вдруг резко опустил нос и отвесно врезался в землю... <...>

Погиб он, скорее всего, потому, что был тяжело ранен и потерял в воздухе сознание. Ведь мог посадить машину и с отказавшим мотором...»¹⁹²

Документы свидетельствуют:

«Сегодня около 9 ½ часов, возвращаясь с боевого полета, на крутом вираже с высоты 20—30 метров, потеряв скорость и перейдя в штопор, разбился насмерть командир авиагруппы капитан Крутень...» (Из приказа № 48 от 6 июня 1917 года по 2-й боевой авиационной группе.)¹⁹³

¹⁹² Спатарель И. К. О боевой деятельности военного летчика капитана Крутень... С. 7.

¹⁹³ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 180.

«Возвращаясь с боевого полета, разбился насмерть один из самых доблестных и отважных наших летчиков — капитан Крутень». *(Из приказа по армиям Юго-Западного фронта от 7 июня 1917 года.)*¹⁹⁴

«С чувством глубокой скорби узнал о гибели всеми глубоко, искренне уважаемого и любимого дорогого Евграфа Николаевича Крутенья. В лице его русская авиация потеряла еще одну драгоценную жемчужину. Ушел в вечность искренний и честный товарищ, идеал боевого начальника и скромный герой. Он нес с собой неиссякаемую энергию, сплошной порыв и беспредельную любовь к делу. Мир праху твоему, дорогой товарищ». *(Из телеграммы инспектора авиации Юго-Западного фронта Ткачева.)*¹⁹⁵

«6 июня с. г. на фронте погиб доблестный командир 2-й боевой группы капитан Евграф Николаевич Крутень, который своей неутомимой боевой работой стяжал себе неувядаемую славу и бесспорно может считаться гордостью нашей родной авиации...» *(Из телеграммы Начальника Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Верховного Главнокомандующего полковника С. А. Ульянина в штаб авиагруппы.)*¹⁹⁶

«После Нестерова он был наиболее видным из боевых авиаторов. Он имел Георгиевский крест, Георгиевское оружие и был уже представлен к производству его в подполковники.

За совершенное управление «Ваузенем» Крутень получил имя «король ваузенистов», — писали российские газеты.¹⁹⁷

Останки Евграфа Крутенья были перевезены в Киев и захоронены на берегу Днепра на кладбище Вырубцекого монастыря неподалеку от стен Никольской военной церкви.

Погибшего героя посмертно произвели в подполковники и представили к ордену Св. Георгия 3-й степени. 2-й Боевой группе присвоили имя ее доблестного командира, в его память также выбили специальную медаль, на которой Евграф Крутень был изображен в лихо заломленной на бок фуражке.¹⁹⁸

¹⁹⁴ Залуцкий Г. В. Выдающиеся русские летчики... С. 79.

¹⁹⁵ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 181.

¹⁹⁶ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 180. Смыслов О. С. Защитники Русского неба... С. 41.

¹⁹⁷ Памяти героя-летчика. // Иллюстрированный художественно-литературный журнал с карикатурами «Искры». № 30, Воскресенье, 6 августа 1917 г.

¹⁹⁸ Митюрин Д., Медведько Ю. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С. 181-182.

Вскоре мать Евграфа Николаевича, Каролина Карловна, обратилась в штаб Верховного главнокомандования с просьбой увековечить память безвременно погибшего сына утверждением фонда его имени и стипендией для выпускников военных училищ. Но ввиду отсутствия средств получила отрицательный ответ. Однако начальник штаба «предложил командирам частей организовать добровольную подписку на стипендии и фонд имени Евграфа Николаевича Крутеня». В чем нашел горячую поддержку у военных летчиков, которые стали отчислять часть своего денежного содержания в фонд его имени. Текущий счет фонда имени Крутеня был открыт в Могилевском банке.

Летчики многих отрядов обратились к командованию с просьбой не исключать имя капитана Крутеня из списков авиачасти.¹⁹⁹

Капитан Е. Крутень остался в списках части и продолжал нести военную службу.

Прошли годы... Некрополь подвергся ликвидации. Заброшенную могилу Е. Крутеня нашел летчик-испытатель Герой Советского Союза Алексей Грацианский. Останки Е.Н. Крутеня были перезахоронены на старое Лукьяновское кладбище, рядом с могилой Петра Нестерова, на участке № 13. Скромный памятник был сооружен на средства авиаконструктора Олега Антонова. Лаконичная надпись на гранитной плите свидетельствует, что здесь лежит „Легендарный витязь неба Крутень Евграф Николаевич 1890–1917“.

¹⁹⁹ Соркин Е. Б. Воздушный витязь... С. 182.

ГЛЕБ ВАСИЛЬЕВИЧ АЛЕХНОВИЧ – ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ, НОВАТОР, ПЕДАГОГ

Глеб Васильевич Алехнович родился 30 октября в Смоленске, в семье поручика 4-го пехотного Капорского полка.

Когда Глебу исполнилось 10 лет, он как сын офицера и георгиевского кавалера, был принят в Полоцкий кадетский корпус (1896–1904). По окончании кадетского корпуса он поступил в Константиновское артиллерийское училище в Петербурге. Глеб хорошо и с удовольствием учился. В 1906 году родители умерли, и двадцатилетнему Глебу, как старшему, пришлось взять на себя заботу о младших детях и бабушке. По личному разрешению императора Николая II, Глебу, как одному из лучших воспитанников училища, досрочно присвоено офицерское звание, чтобы он мог принять опеку над малолетними братьями и сестрой. В этом же году, по окончании Константиновского артиллерийского училища Алехнович, аттестованный по первому разряду, получил назначение в 3-ю резервную артиллерийскую бригаду и был направлен на родину – в Смоленск. Скромного офицерского жалования для содержания семьи, конечно, не хватало. И Глеб стал работать по совместительству преподавателем гимнастики в Смоленском реальном училище. Здесь он приобрел свой первый педагогический опыт. А реалисты в нем души не чаяли. Молодой артиллерийский поручик ходил с ними на лыжные прогулки, на гимнастические занятия и даже воздушных змей запускал. А между тем Глеб еще подростком мечтал о собственных полетах.

«Как-то, стоя у окна и наблюдая полет птиц, – вспоминает сестра Глеба Васильевича – Надежда Васильевна Добржинская, – он вдруг сказал: вот и я обязательно полечу!.. Отец угрозил будущему летчику ремнем за такие кощунственные слова (Бог не дал человеку крыльев), а бабушка ночью окропила Глеба крещенской водой, дабы отогнать от ребенка нечестивого».²⁰⁰

Увлёкшись идеями воздухоплавания, он задумывался о постройке планера собственной конструкции. Желания и знаний было много, но этого было недостаточно, – нужны были деньги.

²⁰⁰ Цит. по Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович: Очерк жизни и деятельности. - Смоленск: Кн. изд-во, 1960. С. 12.

А их-то как раз и не было. Реализовать замысел юного Икара помог директор Смоленского ремесленного училища горный инженер Н.А. Гарбузов. Мастера и ученики-ремесленники помогли будущему авиатору построить планер. Его доставили на площадь за Молоховскими воротами (ныне площадь имени Смирнова). Там в 1910 году Г.В. Алехнович совершил свой первый полет.

Как сообщает в своих воспоминаниях сестра Глеба Васильевича Н.В. Добржинская, брат писал ей, «что хотя полет и закончился «кувырком», он все же удовлетворен своим первым полетом и еще сильней горит желанием – летать во что бы то ни стало».²⁰¹

Г.В. Алехнович полностью подчиняет себя этой цели. Вскоре он находит средства для поддержки своих младших братьев и сестры, их ссудил Г.В. Алехновичу его сослуживец по Смоленскому реальному училищу Носоновский. Теперь оставалось лишь получить согласие начальства на откомандирование в офицерскую летную школу. С трудом, но согласие есть!

По утверждению историков В.Б. Шаврова и В.А. Багратинова, в августе 1910 года в Санкт-Петербурге на заводе Первого Российского товарищества воздухоплавания (С. С. Щетинина) Г.В. Алехнович летал на моноплане «Россия-Б».²⁰²

Видимо, так и есть. В книге Валентина Привалова «Улицы Петроградской стороны», там, где идет речь о доходном доме А.С. Каценельсона, имеется запись: «В 1910 году здесь поселился один из первых русских авиаторов, Г.В. Алехнович» (современный адрес: Большая Зеленина улица, дом 2/42).²⁰³

Вскоре Алехнович едет в Севастополь поступать в недавно открытую там офицерскую школу авиации. Но тут очередное испытание. Медицинская комиссия ввиду плохого зрения (с самого раннего возраста он был сильно близорук и постоянно носил пенсне) отказала Алехновичу в приеме в авиашколу в Севастополе. Однако здесь, в Севастопольском аэроклубе, он прошёл первоначальное обучение у инструктора лейтенанта Станислава Дорожинского.

²⁰¹ Цит. по Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 14.

²⁰² Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года, – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1978. С. 49. Багратинов В. А. Крылья России: Полная иллюстрированная энциклопедия. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. С. 18.

²⁰³ Валентин Привалов. Улицы Петроградской стороны. Дома и люди. М.: ЗАО Изд-во Центрполиграф, С. 397.

Не теряя надежды стать лётчиком, Глеб Васильевич решает попытаться счастья в Гатчинской военной авиационной школе. Здесь – тоже отказ.

Единственно, на чем он смог настоять, — это летать в качестве пассажира-наблюдателя с целью выявления возможностей применения авиации для артиллерийской разведки и управления артиллерийским огнем. Но Г.В. Алехнович, обладая настойчивым характером и целеустремленностью, наблюдал за учебными полетами, уговаривал «повозить» его по воздуху, изучал материальную часть аэропланов, знакомился с различными конструкциями авиационных моторов, осваивал технику пилотирования (хоть и теоретически). На Гатчинском аэродроме он стал завсегдатаем. Именно на этом аэродроме произошло событие, изменившее жизненный путь Г.В. Алехновича. Дело в том, что на этом аэродроме в июле 1911 года тогда еще совсем молодой, но уже известный авиаконструктор Яков Модестович Гаккель испытывал свой новый биплан «Гаккель-VI».

В тот день, 12 июля, с полетами как-то не заладилось, машина вела себя непредсказуемо. И Я.М. Гаккель, еще только недавно освоивший летное дело, решить доказать – его биплан прекрасен. И ему это удалось! Вслед за конструктором полетел начальник авиационного отдела Гатчинской воздухоплавательной школы, опытный летчик и известный изобретатель-новатор подполковник С.А. Ульянов, затем летчик, находившиеся на аэродроме. Биплану была дана высокая оценка. Бывший в это время на аэродроме и внимательно наблюдавший за происходящим Г.В. Алехнович попросил разрешения у Я.М. Гаккеля полетать на его самолете. Алехнович, так долго готовившийся к самостоятельному полету, взлетел в воздух и показал прекрасный полет.

Это была знаменательная встреча: талантливый летчик и талантливый конструктор нашли друг друга. В руках Глеба Васильевича самолеты Гаккеля показывали замечательные по красоте и сложности полеты. Алехнович быстро освоил «Гаккель-VI». Через несколько дней он блестяще выполнил программу полётов на получение пилотского диплома и 16 июля 1911 года получил от Всероссийского аэроклуба диплом пилота-авиатора №30.

20 июля 1911 года газета «Русский инвалид» сообщала: «16 июля на Гатчинском военном поле состоялось испытание полетов поручика Г. В. Алехновича на звание пилота-авиатора на би-

плане Я. М. Гаккеля. Поручик Алехнович чисто выполнил требуемую программу испытания, т. е. сделал десять «восьмерок» в воздухе, достигая высоты в 50 метров... Поручику Алехновичу выдан пилотский диплом с отметкой, что экзамен сдан на биплане инженера Гаккеля». ²⁰⁴

Летом 1911 года в рамках сельскохозяйственной и промышленно-художественной Юбилейной Царскосельской выставки (10 августа – 5 октября 1911 года) по случаю 200-летия Царского Села на городском аэродроме (Софийский военный плац) с 15 по 22 августа проходила авиационная неделя (в дальнейшем она получила собственное наименование – 1-я Царскосельская авиационная неделя). ²⁰⁵

Кроме Г.В. Алехновича, участвовать в соревнованиях были приглашены «король воздуха», всемирно известный рекордсмен М.Н. Ефимов со своим братом и учеником Т.Н. Ефимовым-младшим, М. Ф. Кампо-Сципио, Г. Лерхе, Г.В. Янковский, А.А. Агафонов и Масленников. Все участники соревнований, кроме Г.В. Алехновича, летавшего на биплане Я.М. Гаккеля, поднялись на аэропланах иностранных конструкций – на «Блерио», «Моране», «Фармане» и «Этрихе». ²⁰⁶

Чсть первому открыть форум авиаторов была предоставлена поручику Глебу Алехновичу (спустя месяц после получения пилотского диплома!).

В 6 часов 40 минут, как отметили хроникеры многих столичных газет, вывели из ангара аэроплан русской конструкции инженера Якова Гаккеля. На машине большими буквами было выведено имя конструктора и нарисован национальный флаг. Авиатор занял свое место, и через несколько минут раздался шум мотора. Прошла еще минута, другая – и биплан «Гаккель VI» красиво реет в царскосельском небе. Крики «Ура», аплодисменты – награда смелому авиатору. Алехнович продержался в воздухе 29 минут 49 секунд. А в последующие дни совершил полёт по маршруту Царское Село – Красное Село – Царское Село, первый в стране беспосадочный перелёт между двумя населён-

²⁰⁴ Цит. по *Захаров В. П.* Первый военный аэродром. – М.: Воениздат, 1988. С. 34-35. *Бычков В. Н.* Летопись авиации и воздухоплавания.... С. 299–300.

²⁰⁵ Царскосельская юбилейная выставка 1911 года. Санкт-Петербург, Издание Б.Н. Клебанова, Товарищество Р.Голике и А.Вильборг, 1911. С. 63.

²⁰⁶ *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 18-19.

ными пунктами (тогда сам факт отхода от родного аэродрома был внове). За этот полёт от Императорского Всероссийского аэроклуба (ИВАК) он получил почётный приз.²⁰⁷

Но, как оказалось, не все дни Царскосельской недели были такими же триумфальными. Эмоциональные, физические перегрузки, перенесенные Глебом Васильевичем в первый день выступления, а возможно и недостаток опыта, привели к неудачному приземлению аэроплана на второй день – 16 августа 1911 года, это было *первое падение* Г.В. Алехновича. Вот как это случилось:

«...Первым поднялся на аппарате Фармана Масленников, продержавшийся в воздухе, описывая круги над аэродромом, 20 мин. Вторым взлетает на аппарате Гаккеля Алехнович, но, продержавшись в воздухе несколько минут, вынужден был из-за порчи мотора опуститься на плац. Спуск был неудачным, так как аппарат, минуя по счастью канавы, упал с высоты 20 м на землю, причём у аппарата оказались сломанными шасси, левое крыло и винт. Поручик Алехнович остался невредим, получив лёгкий ушиб руки...».²⁰⁸

Глеб Васильевич не придавал значение случившемуся, а продолжал в дальнейшем летать, совершенствуя мастерство управления аэропланом.

А столичная пресса пестрила различными сообщениями о юбилейных торжествах, Царскосельской неделе, об успехе Г.В. Алехновича.

В Петербурге еще продолжали активно обсуждать так прекрасно организованное, зрелищное мероприятие, как стало известно о том, что Главное инженерное управление военного министерства объявило Первый военный конкурс летательных аппаратов, построенных в России (1 сентября – 9 октября 1911 года).

И вновь Г.В. Алехнович покорила членов комиссии своими успехами и возможностями управляемого им аэроплана. На биплане «Гаккель-VII» Алехнович 23 сентября пять раз подряд со-

²⁰⁷ Царскосельская юбилейная выставка 1911 года... С. 63. *Шавров В.Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года... С. 52. *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. – 2-е изд., перераб.– М.: Машиностроение, 1981. С. 202. *Баргатинов В. А.* Крылья России: Полная иллюстрированная энциклопедия. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. С. 30.

²⁰⁸ Царскосельская юбилейная выставка 1911 года... С. 63.

вершил перелет Петербург — Гатчина, сделав в общем 200 км со средней скоростью 92 км/ч.²⁰⁹

А на следующий день, 24 сентября, установил рекорд скорости подъема на высоту 500 м с пассажиром, затратив на это только 9 мин.²¹⁰

В этот же день «авиатор должен был в присутствии комиссаров конкурса выполнить последний пункт программы испытаний — продержать аэроплан в воздухе 3,5 часа без посадки. Полет протекал при сильном ветре. Поднявшись на высоту около 100 метров, Г.В. Алехнович описывал один круг за другим. Крепнущий ветер сильно болтал самолет, то подымая его, то прижимая к земле, но пилот продолжал летать, сигналив, что все идет нормально. Небо покрылось тучами. Быстро темнело. Но Г.В. Алехнович не приземлился, пока в седьмом часу вечера главный комиссар не подал ему сигнал на посадку...²¹¹

Для того времени это было выдающееся достижение. Кстати, «Гаккель-VII» оказался единственным, который выдержал все условия программы конкурса, в том числе и посадку на вспаханное поле.²¹²

То, что биплан «Гаккель-VII» лучший, было подтверждено 9 октября 1911 года на корпусном военном аэродроме в присутствии начальника Главного военно-инженерного управления генерала Н.Ф. Александрова и других лиц в ходе окончательных конкурсных испытаний. Аппаратом управлял поручик Г.В. Алехнович, который совершил перед военной комиссией ряд сложных полетов с пассажирами. Комиссия решила биплан Гаккеля приобрести для армии, а конструктору выдать особый поощрительный приз.

Да, к этому времени мастерство и популярность Глеба Васильевича были достаточно высоки, а сам авиатор, словно завораживая собравшуюся публику, проделывал на аэроплане головокружительные трюки.

²⁰⁹ *Шавров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года... С. 54. *Демин А. А.* «Погорелец» Я.М. Гаккель. // Легенды и мифы отечественной авиации: сборник статей / [ред.-сост.: Демин Анатолий Анатольевич]. Выпуск 2. – Москва: Фонд содействия авиации "Русские витязи", 2010. С. 43.

²¹⁰ *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России... С. 203. *Демин А. А.* «Погорелец» Я.М. Гаккель... С. 43.

²¹¹ *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 22.

²¹² *Баргатинов В. А.* Крылья России... С. 36.

Газеты, освещавшие события, разворачивающиеся на Второй Международной выставке воздухоплавания в Москве (25 марта – 8 апреля 1912 г.), писали: «Оторвавшись от земли, храбрый авиатор делает свой любимый трюк: закидывает перед аппарата (*носовую часть аэроплана – автор – И.А.Д.*) «свечкой», поднимает вверх правую руку, а левой выравнивает аэроплан до горизонтального положения. Такой бешеный прыжок вверх умеет делать пока лишь один Алехнович...»²¹³

После закрытия выставки Г.В. Алехнович начал пробные полеты на выставочном «Гаккеле-VIII» на Московском аэродроме. 13 мая в ходе состязаний, в которых приняли участие именитые летчики, Г.В. Алехнович установил русский рекорд высоты, равный 1350 м. и московский рекорд продолжительности полета (56 мин 56 сек).²¹⁴

Пилот рассказывал, что, спустился лишь потому, что стало скучно одному бродить по воздуху. Небезынтересным является то обстоятельство, что во время полета ему пришлось бросить управление, встать и открыть запасной бак с бензином, так как перед полетом механики забыли сделать это...».²¹⁵

В конце мая на Ходынском аэродроме прошли еще одни соревнования на фигурные полёты, высоту и полет до Поклонной горы и обратно, в них Алехнович выиграл еще несколько призов.

Тогда же он (близорукий пилот!) поразил москвичей своей отвагой и высоким мастерством, совершив беспрецедентный для того времени ночной полет, ориентируясь на пламя подожженного на летном поле бензина.

Журнал «Аэро- и автомобильная жизнь», редактором воздухоплавательного отдела которого был Н.Е. Жуковский, писал: «Прошедшие состязания показали, что русские аэропланы уже теперь опередили многие лучшие заграничные».²¹⁶

В июне 1912 года на «Гаккеле-VIII» Г.В. Алехнович выполнил ряд публичных полетов в Курске и Гомеле. Затем были показательные полёты у себя на родине, в Смоленске (4–7 июня),

²¹³ Цит. по *Анатолий Демин*. Ходынка: взлетная полоса русской авиации. — М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА), 2002. С. 120.

²¹⁴ *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 24. *Анатолий Демин*. Ходынка: взлетная полоса русской авиации... С. 120. *Баргатинов В. А.* Крылья России... С. 36.

²¹⁵ Цит. по *Анатолий Демин*. Ходынка: взлетная полоса русской авиации... С. 120.

²¹⁶ *Демин А. А.* «Погорелец» Я.М. Гаккель... С.46.

и в Вязьме (17 и 19 июня).²¹⁷ Несмотря на плохую погоду, полёты прошли блестяще.

Имя Г.В. Алехновича становится популярным. Он уже летал на разных «фирмах», на самолётах разных конструкторов — за этим просматривается, с одной стороны, большая активность, жадность к полётам самого лётчика, а с другой — его высокая профессиональная репутация, заставлявшая конструкторов искать сотрудничества с ним.

В конце 1912 года Глеб Васильевич подаёт в отставку из армии и приходит работать в качестве лётчика-испытателя в авиационный отдел Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ), возглавляемого талантливым авиаконструктором Игорем Ивановичем Сикорским.

Работы было много, но это всегда поиск, эксперимент, но и опасность тоже. Глебу Васильевичу не раз приходилось смотреть в глаза смерти.

Все, все, что гибелью грозит,
Для сердца смертного таит
Неизъяснимы наслажденья,

– вспоминал он слова А.С. Пушкина, готовясь к очередным испытаниям.

Осенью 1912 г., весной 1913 г в Гребном порту Санкт-Петербурга на Опытной авиационной станции Балтийского флота Г.В. Алехнович испытывал гидросамолет И.И. Сикорского С-5а.

23 мая 1913 г. на взморье в Петербурге в рамках 3-й всероссийской авиационной недели Морское министерство проводило первый в России публичный конкурс на гидроплан, наиболее пригодный для Военно-морского флота. Полеты были начаты в 10 часов вечера (стояли белые ночи). Аппаратом управлял также Г. В. Алехнович, прилетевший на С-5а из Гребного порта на стрелку Елагина острова. Здесь зрители, а их собралось около 600 человек, впервые увидели показательные полеты гидропланов. Полет Г.В. Алехновича на гидроплане Русско-Балтийского завода вызвал всеобщее восхищение. По решению судейской коллегии ему был присужден приз Морского министерства.²¹⁸

²¹⁷ Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 28-30. Демин А. А. «Погорелец» Я.М. Гаккель... С. 47.

²¹⁸ Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 30-31. Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года...

Будучи лётчиком-испытателем завода, Г.В. Алехнович одним из первых авиаторов мира овладел искусством пилотирования многомоторных тяжёлых самолётов. Так, уже с мая 1913 года он начал летать на первом тяжелом самолете И.И. Сикорского – «Гранд» (*будущий «Русский витязь» – автор – И.А.Д.*), других машинах. Конструктор был доволен Алехновичем.

В беседе с корреспондентом «Биржевых ведомостей» И.И. Сикорский заявил: «...Удачным надо считать и аппарат «Десятка» (*«Сикорский-10» или С-10 – автор И.А.Д.*). (...) Сконструирована машина крайне легко, удобно и подвижно. Скорость ее 120 км/ч, но, что особенно в ней замечательно, она первая в России по своей вертикальной скорости. На этой машине удалось в 8 мин оторваться от земли и достичь высоты в 1500 м. Значение такой вертикальной скорости в военное время очевидно. Между прочим, на «Десятке» же Алехнович на днях поставил всероссийский рекорд высоты в 3400 м... «Десятка» сейчас самый ходовой тип и служит также для гидроаэропланов».²¹⁹

Газета «Речь» так описывает это событие: «Г.В. Алехнович взлетел около 7 часов вечера и, поднимаясь спиралью, по прошествии 24 минут достиг высоты 3400 метров. Этим полетом Алехнович побил прежний всероссийский рекорд высоты в 3100 метров, установленный недавно московским авиатором Габер-Влынским. Спуск продолжался около 15 минут. Официальная барограмма рекордного полета отправлена во Всероссийский аэроклуб для регистрации нового всероссийского рекорда».²²⁰

Правда, уже 10 июля 1913 г. Г.В. Алехнович на самолете С-10А превзошел этот рекорд и установил новый – всероссийский рекорд высоты – 3420 м и с этой высоты планировал от Красного Села до Корпусного аэродрома.²²¹

С. 116. *Петров Г. В.* Гидросамолеты и экранопланы России. 1910-1999 гг., М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА), 2000. С. 12. *Анатолій Артемьев.* Морская авиация отечества // Научно-популярный журнал ВВС «Авиация и Космонавтика», 2010. №10. С. 9-10.

²¹⁹ *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. – М.: Воениздат, 1992. С. 92. Пилоты Его Величества / Сост. Грибанов С. В. – М.: Центрполиграф, 2007. С. 266.

²²⁰ Цит. по *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 31.

²²¹ *Шавров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года... С. 84.; *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского... С. 97.; *Баргатинов В. А.* Крылья России... С. 68.

Биплан «Сикорский 10», пилотируемый Г.В. Алехновичем, был признан лучшим и на 3-м конкурсе русских и заграничных самолетов, прошедшем с 1 сентября по 1 октября 1913 года в Петербурге (в конкурсе участвовало восемь самолетов, построенных в России (конструкции Сикорского, Фармана и Ньюпора), и четыре самолета заграничных фирм (конструкции Бреге, Анрио, Депердюссена и Моран-Сольнье).

Г.В. Алехнович первым из участников конкурса продемонстрировал запуск мотора без посторонней помощи (за 35 секунд самостоятельно запустил мотор и взлетел). Он удачно провел конкурсный полет на продолжительность, добился при взлете наименьшего разбега (80 метров), поднялся на высоту 2000 метров и показал хорошую быстроту подъема (за 4,5 минуты поднялся на 500 метров). Второе место занял Янковский, летавший на С-11А. Третье досталось французскому «Депердюссен», четвертое — французскому «Моран-Сольнье».²²²

25²²³ (по другим источникам 23-го²²⁴) сентября 1913 г. авиатор Г. В. Алехнович на биплане С-10 «Конкурсный»-101 покрыл без посадки свыше 500 км, продержавшись в воздухе 4 часа 56 мин 12 с. Это был всероссийский рекорд.

Эти рекорды, о которых много писалось в отечественных и зарубежных газетах, поставили Г.В. Алехновича в ряд выдающихся авиаторов мира. Да, у него появилось много поклонников, его уважали, по вопросам авиации к его суждениям прислушивались, но были и те, кто завидовал, возможно, в чем-то препятствовал (например, однажды перед полетом Г.В. Алехнович обнаружил гвоздь, заложенный кем-то в мотор, после этого он всегда тщательно проверял перед полетом самолет).²²⁵

Это с одной стороны. А с другой, Алехнович не просто летчик, а летчик-испытатель, любой полет которого – с риском для жизни.

Так, например, в начале августа 1913 г. при испытании гидроаэроплана С-10 «Гидро» (заводской №94) в Гребном порту

²²² Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 31-32. Вадим Михеев. Неизвестный Сикорский. «Бог» вертолетов, М., Яуза: Эксмо, 2010. С. 105.

²²³ Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года... С. 83. Баргатинов В. А. Крылья России... С. 68.

²²⁴ Катъшев Г. И., Михеев В. Р. Крылья Сикорского... С. 97. Вадим Михеев. Неизвестный Сикорский... С. 104.

²²⁵ Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 31.

из-за перегруженности самолета Алехнович Г.В. «упал с высоты 30 м. Аппарат оказался совершенно разбит, и затонул». Подоспевшая лодка вытащила авиатора из воды.²²⁶

Возможно, сказалось отсутствие у летчика надлежащих навыков посадки на воду. Это было *второе падение* Г.В. Алехновича на аэроплане.

Работая летчиком-испытателем Русско-Балтийского завода, Г.В. Алехнович подал заявление в Петербургский политехнический институт на механическое отделение. Он давно сознавал необходимость совмещения опыта летчика с научно-техническими знаниями инженера.

Еще осенью 1911 года он был зачислен «посторонним слушателем» воздухоплавательных курсов, организованных при кораблестроительном отделении Петербургского политехнического института для повышения теоретической подготовки летчиков. Но этого было недостаточно. И Глеб Васильевич продолжая летать, активно готовился к конкурсным вступительным экзаменам в институт. Но по прибытии в институт на информационном стенде он увидел объявление, что «Алехнович Г.В. от сдачи конкурсных экзаменов освобождается».

В сентябре 1913 года его зачислили студентом 1-го курса механического отделения института. Имея прекрасную базу знаний, полученную в Константиновском артиллерийском училище и обладая упорством и трудолюбием, Г.В. Алехнович сумел за два-три месяца сдать зачеты по десяти дисциплинам учебного плана, в том числе по высшей математике, теоретической механике, физике и химии. Более того, Г.В. Алехнович создал при институте студенческий воздухоплавательный кружок и лично вел занятия в нем.

Глеб Васильевич все успевал, везде участвовал. Он был активным участником Императорского Всероссийского авиационного клуба (ИВАК).

Под впечатлением разговора с Г.Е. Котельниковым, получившем от Военного ведомства очередной отказ в продвижении ранцевого парашюта, в котором так нуждались в авиации, Алех-

²²⁶ Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 31. Александров А. О. Воздушные суда Российского Императорского Флота 1894-1917 гг. Самолеты отечественной конструкции. Том. 2. Санкт-Петербург, Альманах «Цитадель» 1996. С. 86. Вадим Михеев. Неизвестный Сикорский... С. 93. Анатолий Артемьев. Морская авиация отечества... С. 10.

нович стал настойчиво пропагандировать в авиационных кругах мысль о необходимости вспомнить замечательное русское изобретение «РК-1».²²⁷

Г.В. Алехнович явился одним из инициаторов создания профессионального союза русских летчиков и членом учредительного собрания этого союза. Об этой организации он доложил 13 апреля 1914 года на заключительном заседании III Всероссийского воздухоплавательного съезда, созванного в Петербурге по инициативе «отца русской авиации» профессора Н.Е. Жуковского и его ближайших соратников.²²⁸

1914 год был отмечен новыми достижениями неутомимого труженика русской авиации.

В начале мая 1914 года в Петербурге проводилась IV авиационная неделя. Здесь, наряду с зарубежными авиаторами демонстрировали свое летное мастерство и русские.

«Всюду, где появлялись герои дня — Пуаре, Янковский и Алехнович, сейчас же собирались толпы приветствовавших», — писала в своем отчете о IV авиационной неделе газета «Новое время».²²⁹

1 июня 1914 года в Петербурге, на Комендантском аэродроме, Императорский Всероссийский аэроклуб организовал авиационный праздник. Он был полностью посвящен самолетам И.И. Сикорского. Сперва в воздухе кувыркались на С-10 и С-12 Алехнович с Янковским, а затем «Илья Муромец»-Б под управлением самого конструктора медленно проплыл над головами зрителей.²³⁰

А через несколько дней, 5 июня в 1 ч. 55 мин., в условиях «белой ночи» с Корпусного аэродрома стартовал «Илья Муромец», имея на борту пять человек. Самолетом управляли по очереди: сам конструктор, имеющие практику пилотирования «Муромца» лётчики Алехнович, Янковский, Лавров, каждый по полчаса. За моторами следил бессменный механик почти всех самолётов Сикорского — Панасюк. Общий вес полезного груза — запас горючего материала и пассажиров — 96 пудов. По-

²²⁷ Г. В. Залуцкий Изобретатель авиационного парашюта Г.Е. Котельников М.: Воениздат, Издание второе, дополненное и переработанное, 1953. С. 65. Захаров В. П. Первый военный аэродром... С. 58.

²²⁸ Яковлев С. М. Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 33.

²²⁹ Там же С. 34.

²³⁰ Вадим Михеев. Неизвестный Сикорский... С. 120.

лет проходил по кругу Царское Село—Пулково— Охта —Комендантский аэродром—Стрельна—Красное Село—Царское Село и продолжался 6 ч 33 мин. Было пройдено 650 верст, и установлен мировой рекорд продолжительности полета.²³¹

Создатели самолета «Илья Муромец» рассчитывали использовать его первоначально в мирных целях, для исследования Крайнего Севера. Известный военный летчик А.Г. Алехнович готовился уже в дальнюю воздушную экспедицию. Но вскоре научно-исследовательские планы пришлось пересмотреть.²³²

В конце августа 1914 года был изготовлен серийный бомбардировщик «Илья Муромец» типа Б. На нем впервые появились опознавательные знаки ВВС России.²³³

10 декабря Указом императора Николая II было утверждено Постановление Военного Совета о формировании первой эскадры самолетов «Илья Муромец». Эта дата считается днем рождения Российской тяжелой, а ныне Дальней Авиации.²³⁴

19 июля 1914 года началась Первая мировая война. Г.В. Алехновича она застала в Смоленске, в кругу семьи. По прибытии в Петербург он был призван... в бронетанковые войска. Только после долгих хлопот эта нелепость была устранена, и Г.В. Алехнович стал военным летчиком. Его назначили командиром самолета «Илья Муромец V».²³⁵

На рассвете 8 сентября два корабля «Илья Муромец - Киевский» (№128) под командованием штабс-капитана Г.Г. Горшкова и «Илья Муромец V» (№ 143) поручика Г.В. Алехновича покинули петроградский Корпусный аэродром и направились в Белосток, где располагался штаб Северо-Западного фронта. Им предстояло покрыть расстояние в восемьсот шестьдесят километров. Пришлось спускаться для дозаправки, так как дальность полета «Илья Муромец» типа «Б» составляла шестьсот пятьдесят километров. Добрались засветло без приключений.²³⁶

²³¹ *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского... С. 114. *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации». - М.: Коллекция: Яуза: ЭКСМО. 2010. С. 27.

²³² *Цыкин А. Д.* От «Ильи Муромца» до ракетноносца. — М.: Воениздат, 1975. С. 9.

²³³ 100 лет самолету «Илья Муромец» // Научно-популярный журнал ВВС Авиация и космонавтика, 2013. №12. С. 4.

²³⁴ День дальней авиации. // Научно-популярный журнал ВВС Авиация и космонавтика, 2012. №12. С. 1.

²³⁵ *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 35.

²³⁶ *Лаврентев В. И.* На заре русской авиации... С. 83.

Местом базирования Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» был выбран аэродром в местечке Старая Яблонна (*далее – Яблонна*) под Варшавой. Оно было в 40 км к линии фронта и защищено с севера Ново-Георгиевской крепостью, что в 17 км от Яблонны. С запада аэродром Яблонны был под охраной позиций на реке Бзуре, а с юга – Варшавской оборонительной системой.

В Яблонне начали летать «Илья Муромец» I, «Илья Муромец» II, «Илья Муромец» III, «Илья Муромец» V, «Илья Муромец» VI и «Илья Муромец» – «Киевский».²³⁷

Летчиком-наблюдателем на корабле «Илья Муромец» V летал А.Н. Журавченко (в дальнейшем Заслуженный деятель науки, доктор технических наук, профессор).

Александр Николаевич, вспоминая свою совместную службу с Глебом Васильевичем, писал:

«В начале Первой мировой войны, окончив основной курс Артиллерийской академии, мне удалось осуществить свое давнишнее стремление «летать». Я добился назначения в эскадру воздушных кораблей «Илья Муромец», где волею судьбы, очевидно ко мне очень благожелательной, оказался ближайшим соратником, а впоследствии другом командира «Ильи Муромца» V Г.В. Алехновича, энергичного, инициативного искателя новизны и замечательного экспериментатора. Летая с ним и обучаясь у него вождению воздушного корабля, я постоянно восхищался искусством этого талантливой пилота и той непоколебимой волей, с которой шел он к намеченной цели. Глеб Васильевич был человеком высокой культуры, разносторонних знаний, а главное – обладателем большого, доброго и мужественного сердца. Душевные качества молодого офицера невольно располагали к нему весь экипаж корабля...»²³⁸

Далее уже в другом источнике Александр Николаевич пишет о боевой деятельности своего командира:

«...Первый же боевой вылет пилотируемого Глебом Васильевичем «Муромца», шедшего под ураганным огнем артиллерии напрямик в тыл противника, произвел на меня сильное впечатле-

²³⁷ *Хайрулин М.А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации... С. 49. *Виталий Лебедев.* Аэродром Лида в годы становления российской военной авиации. К 100-летию военной авиации России и образования аэродрома // Новый оборонный заказ. Стратегии. 2013, №4 (26) С. 21.

²³⁸ *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович... С. 36-37.

ние. Сброшенные крупные бомбы нанесли значительный ущерб вражеским объектам. Уходя от цели, мы наблюдали продолжающиеся взрывы, клубы черного дыма и пронизывающие их языки пламени. Так начались глубокие рейды поручика Алехновича по германским тылам. А когда стали сильно докучать зенитчики, он первым применил противозенитный маневр — «зигзаг».²³⁹

Несмотря на большую загрузку боевой работой, командир организовывал тренировочные полеты, испытывая тем самым возможности боевого корабля и мастерство членов экипажа. В мае 1915 года, в одном из таких полетов на корабле «Илья Муромец» V (№ 143), произошло непредвиденное: Алехнович подвел его немного выше обычного и при первом же ударе колесами снес шасси, и корабль сел на «брюхо».²⁴⁰

Это было *третье падение* Г.В. Алехновича на аэроплане. Но Глеб Васильевич к таким событиям относился философски. Наоборот, он как бы старался что-то успеть. Совершить главное.

О подвиге Г.В. Алехновича и А.Н. Журавченко, совершенном ими под Новогеоргиевском, вспоминает Михаил Никольской:

«...В начале мая (1915 года — автор И.А.Д.) стало тревожно: с Бзуры все явственнее доносились звуки канонады. Немцы наступали. Нам было приказано эвакуироваться. Начальник Эскадры приказал последние дни бомбардировать осколочными бомбами скопления немецких войск. Корабли вылетали даже по два раза в день, но остановить наступление не было сил. Передовые укрепления Новогеоргиевска уже вели бои. В это время вылетел поручик Алехнович для разведки обстановки перед крепостью. Вдруг штабс-капитан Журавченко, ведущий разведку, увидел, что немецкая артиллерия огнем отсекает одну нашу полевою батарею, которая не в силах была даже отбиваться. Он доложил о бедственном положении батареи Алехновичу, который решил попытаться спасти ее. Бомб было много, и, развернувшись на боевой курс, Журавченко сбросил первую партию бомб на немецкие батареи. Сейчас же Алехнович развернулся и пошел на второй

²³⁹ Лаврениц В. И. На заре русской авиации... С. 180.

²⁴⁰ Михаил Никольской, В. Солнцев. «Муромцы». По воспоминаниям участников. Зарождение, развитие, боевая работа и конец первой и единственной в мире Эскадры Воздушных Кораблей «Илья Муромец» за период 1913 по 1923 годы. // Никольской С. Н. «Муромцы» в бою: Подвиги русских авиаторов / Сергей и Михаил Никольские. — М. : Эксмо : Яуза, 2010. С. 177. Хайрулин М. А. «Илья Муромец» гордость русской авиации... С.51.

заход. Бомбы рвались среди немецкой артиллерии. Там началась паника, и огонь по нашей батарее прекратился, а Алехнович зашел в третий раз, и снова дымом застало артиллерийскую позицию немцев. В это время наши артиллеристы подтянули передки и благополучно отошли под прикрытие фортов. Батарея была спасена».²⁴¹

Бомбардировщики Эскадры воздушных кораблей использовались не достаточно эффективно. Летописец Эскадры Константин Финне вспоминает:

«Илья Муромец» I (командир лейтенант Г. И. Лавров), «Илья Муромец» II (ком. — в. л. шт.-кап. А. В. Панкратьев) и «Илья Муромец» V (ком. поручик Г. В. Алехнович) совершили в июне и июле 1915 года несколько боевых полетов в Лович, Скерневицы, Единорожец, Цеханов и другие места этого фронта».²⁴²

В этих боях в составе экипажа корабля «Илья Муромец» I участвовал артиллерийский офицер, только что закончивший Военную авиационную школу, а ранее, в 1899 году – Константиновское артиллерийское училище – Чайковский М.М.²⁴³

²⁴¹ Михаил Никольской, В. Солнцев. «Муромцы»... С. 208-209.

²⁴² Финне К. Н. Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского. — Белград, 1930. С. 73.

²⁴³ Митрофан Михайлович Чайковский родился 17 марта 1879 года в Коротоякском уезде Воронежской губернии. Окончил Воронежский кадетский корпус (1896 г.), Константиновское артиллерийское училище (выпущен в звании подпоручик - 09.08.1899 г.). До 1914 года служил в артиллерии, 14.08.1914 г. командирован в Военную авиационную школу, по ее окончании (1915 г.) прикомандирован к Эскадре воздушных кораблей. Назначен артиллерийским офицером воздушного корабля «Илья Муромец I» . С 19.09.1916 г. Чайковский М.М. – летчик-наблюдатель 31-го авиационного отряда, а с 08.10.1916 г. - командир 1-й батареи 1-го конно-горного дивизиона.

За годы Первой мировой войны Чайковский М.М. дослужился до подполковника – (08.10.1916 г.)

Награжден: двумя орденами Св. Анны: IV-й степени с надписью «За храбрость» (ВП от 30.10.1915 г.), III-й степени (ПАФ от 18.05.1917 г.); Мечи и бант к имеющемуся к имеющемуся ордену Св. Анны III-й степени (ВП от 14.07.1916 г.); двумя орденами Св. Станислава: III-й степени (ВП от 20.09.1909 г.), II-й степени с мечами (ПАФ от 18.05.1917 г.), Мечи и бант к имеющемуся к имеющемуся ордену Св. Станислава III-й степени (ПАФ от 18.05.1917 г.); орден Св. Владимира IV-й степени с мечами и бантом (ПАФ от 20.05.1917 г.); Георгиевским оружием (ВП от 24.01.1917 г.)

(Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. С. 299.)

В июле 1915 года эскадра всё-таки оставила свою базу в Яблонне. Вражеское наступление вынудило Эскадру совершить несколько перебазирований, сначала в Белосток, а затем в Лиду.²⁴⁴

Перед отъездом из Яблонны «Муромцы» (Лаврова, Панкратьева и Алехновича) в начале июля выполнили по два боевых вылета, сбросив метательные стрелы и бомбы на наступавших немцев. 5 июля корабли перелетели в Марковщизну, затем в Белосток, и 14 июля собрались в Лиде.²⁴⁵

«...По прибытии моем 2 июля 1915 г. (ст. ст.) в эскадру в городе Лида (город по дороге между Минском и Гродно, 160 км на запад от Минска)... тут же начал обучаться на «Илье Муромце» под руководством Русско-Балтийского заводского летчика Глеба Васильевича Алехновича...», – пишет Р.Л. Нижевский.²⁴⁶

Еще в Яблонне с прибытием новых «муромцев» стала ощущаться нехватка подготовленных экипажей и, в первую очередь, командиров кораблей. Для создания новых экипажей начальник эскадры М.В. Шидловский организовал летную школу, где под командованием поручика Алехновича начали интенсивно готовить летчиков из состава самой эскадры, поскольку присылаемые из школ и строевых частей офицеры были, как правило, не способны к летной службе. А обучив летать, ходатайствовал о продвижении их по службе.

Р.Н. Нижевский, например, в дальнейшем стал командиром корабля «Илья Муромец» IX типа «Г».²⁴⁷

Затем вместе с Г.В. Алехновичем заведовали школой для подготовки новых командиров кораблей на новой базе под Псковом. Да и в дальнейшем их судьбы еще не один раз пересекались.

Михаил Никольской вспоминает:

«...В это время прибыл еще один корабль. Поручик Г.В. Алехнович порекомендовал назначить командиром этого корабля своего помощника поручика А.М. Констенчика, хорошо освоившего пилотирование корабля. Приказом по Эскадре был сфор-

²⁴⁴ *Виталий Лебедев.* Аэродром Лида в годы становления российской военной авиации... С. 21

²⁴⁵ *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации... С. 63.

²⁴⁶ Письмо Роберта Львовича Нижевского, написанное Александру Сергеевичу Никольскому 9 мая 1966 г. // Легенды и мифы отечественной авиации: сборник статей / [ред.-сост.: Ю.В. Кузьмин]. Выпуск 5. – Москва: Фонд содействия авиации "Русские витязи", 2013. С. 21.

²⁴⁷ *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации... С. 106.

мирован экипаж нового корабля «Илья Муромец» X под командованием поручика А.М. Констенчика...».²⁴⁸

В этих же воспоминаниях, но уже в другом месте Михаил Никольской продолжает: «Вместо штабс-капитана С. М. Бродовича, подавшего рапорт о переводе в легкую авиацию, командиром 3-го корабля был назначен недавно прибывший из Гатчинской авиашколы инструктор штабс-капитан Д.А. Озерский. Он начал летать на «Муромце» под руководством поручика Г.В. Алехновича и уже на втором полете мог вести корабль. Следующий полет он провел самостоятельно и прекрасно управлял кораблем».²⁴⁹

Базирование эскадры в Лиде было кратковременным, всего три месяца. В июле под ударами германских дивизий начался общий отход из Царства Польского. 22 июля русская армия оставила Варшаву и крепость Ивангород. 7 августа пала крепость Новогеоргиевск, 9 августа – крепость Осовец, 13 августа русские войска оставили Брест-Литовск. Немцы приближались к Гродно и Вильно.²⁵⁰

В связи с наступлением германских войск на северном фронте под Ригой, «Муромцы» были направлены туда, а базой для них был избран Псков, на большом поле в имении Кресты был оборудован аэродром.

14 августа 1915 года, совершив перелёт из Лиды в Псков, покрыв при этом расстояние около 640 км за 5 час. 15 минут, «Муромцы» прибыли на новое место дислокации.²⁵¹

По инициативе Г.В. Алехновича при эскадре были организованы мастерские, где проводился ряд новаторских исследовательских работ по стрелковому и бомбардировочному вооружению «муромцев», отработывавшегося, как правило, на корабле № 5. Совместно со своим помощником по экипажу, штабс-капитаном А.Н. Журавченко и другими артиллеристами отработывал «Ветрочет» – треугольник учета бокового ветра, первый из приборов, заложивший основы теории прицельного бомбометания.²⁵²

²⁴⁸ Михаил Никольской, В. Солнцев. «Муромцы»... С. 194.

²⁴⁹ Там же С. 222.

²⁵⁰ Виталий Лебедев. Аэродром Лида в годы становления российской военной авиации... С. 21.

²⁵¹ Финне К. Н. Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского...С. 89. Виталий Лебедев. Аэродром Лида в годы становления российской военной авиации...С. 21.

²⁵² Катыхов Г. И., Михеев В. Р. Крылья Сикорского... С. 147.

В сентябре 1915 года из Эскадры был выделен боевой отряд на Северный фронт в распоряжение штаба 12-й армии. Первым на аэродром у станции Зегевольд (*ныне Сигулда – автор – И.А.Д.*) под Ригой прилетел А.В. Панкратьев («Илья Муромец» II), а через несколько дней Г.В. Алехнович («Илья Муромец» V) и Г.И. Лавров («Илья Муромец» I). И сразу же включились в боевую работу, неоднократно участвуя в бомбардировках позиций противника.

Вскоре, начиная с 3 октября, один за другим прилетают в Зегевольд корабли «Илья Муромец» - «Киевский» (штабс-капитан И.С. Башко) и «Илья Муромец» IX (штабс-капитан Р.Л. Нижевский) и сразу в бой.

5 октября 1915 года три «Муромца» отряда совершили налёт на станцию Фридрихсгоф – важный узел германских коммуникаций. Алехнович (корабль V) взял с собой 12 пудов бомб, Нижевский (корабль IX) – 11 пудов. Панкратьев же (корабль II) прицепил 15-пудовую бомбу и на борт прихватил ещё двухпудовку, пудовку и пару пятифунтовок. Корабли взлетели с промежутком в 15 минут и брали курс на станцию. Интервал был сделан для того, чтобы все смогли отбомбиться, не мешая друг другу.

Помощник командира II корабля штабс-капитан С.Н. Никольской вспоминал об этом налёте: «...вдали и немного ниже нас кружит «Муромец». И вот встают новые столбы рыжего дыма – это Алехнович бьет Фридрихсгоф. Алехнович отходит, подходим мы, а влево назад виден уже Нижевский. Красота, да и только. Подходит первый, кружит и бросает. Покружился, отходит. Подходит второй, а третий уже ждёт, когда освободится место, чтобы побросать в свою очередь»²⁵³

Несмотря на сильный заградительный огонь, задание было выполнено. На станцию Фридрихсгоф «Муромцы» высыпали 39 бомб общим весом в 42 пуда (684,5 кг). Удачными попаданиями были произведены разрушения и пожары. «Муромцы» зегевольдского отряда совершили на Северном фронте до конца 1915 года 25 боевых вылетов.

Всего же за весь 1915 год воздушные корабли Эскадры выполнили до 100 боевых полётов, сбросив на противника до 1220 пудов бомб (почти 20000 кг!).²⁵⁴

²⁵³ *Сергей Никольской.* На воздушном корабле. Из дневника войны 1914–1917 гг. // Никольской С. Н. «Муромцы» в бою: Подвиги русских авиаторов / Сергей и Михаил Никольские. – М.: Эксмо: Яуза, 2010. С. 64-65.

²⁵⁴ *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации... С. 69.

Военное командование высоко ценило проявленное мужество и летное мастерство Глеба Васильевича Алехновича. Он был награжден орденом Св. Георгия и тремя боевыми орденами.²⁵⁵

Сюда, на базу Эскадры в Зегевольд, прилетал В.М. Ткачев. В своих мемуарах он пишет:

«...Нижевский настоятельно убеждал меня побывать в Зегевольде... Здесь я познакомился командиром «Илья Муромец» II – А.В. Панкратьевым и «Илья Муромец» V – Г.В. Алехновичем. Летал на корабле «Илья Муромец» IX с Р.Л. Нижевским».²⁵⁶

15 октября 1915 года произошло событие, которое могло закончиться трагедией для экипажа «Илья Муромец» V и его командира Г.В. Алехновича.

Стояла ненастная погода, но Алехнович решил лететь на боевое задание. Михаил Никольской пишет о том, как развивались события дальше:

«...Набрав 10 пудов мелких осколочных бомб, Алехнович вылетел около 10 часов утра. Через 40 минут он был над батареей противника и сбросил первую серию бомб. Потом, найдя следующую батарею, сбросил на нее очередную серию бомб. Так он бомбил 4 батареи и не заметил приближения фронта с низкой облачностью. Сбросив куда попало оставшиеся бомбы, он хотел пробить облачность резким снижением, земля показалась лишь на высоте 200 м. Выбрав место посадки, Алехнович удачно посадил корабль. Однако для взлета надо было развернуть корабль, что сделать только силами экипажа было невозможно. Пришлось пойти по окружающим деревьям, народ удалось собрать, но уже стемнело, и было решено ночевать, изредка прогревая моторы. В это время над аэродромом была нормальная погода, которая вскоре испортилась, и пошел снег. Алехновича к 12 часам не было, стали рассылать телеграммы по штабам войсковых соединений, но до вечера ответа не было. Утром решили начать поиски силами второго и четвертого кораблей. Однако вылететь не могли, так как облачность была на высоте 100 м. К 10 часам она поднялась до 200 м, и Панкратьев решил лететь, но в это время появился корабль Алехновича. Так благополучно завершилась эта неприятная история...».²⁵⁷

²⁵⁵ *Лаврениц В. И.* На заре русской авиации... С. 179.

²⁵⁶ *Ткачев В. М.* Крылья России... С. 406.

²⁵⁷ *Михаил Никольской, В. Солнцев.* «Муромцы»... С. 238-239.

Это было *первое приземление* Г.В. Алехновича на аэроплане *с риском для жизни*.

Зимой 1915 г. наступил перерыв в полетах: Нижевский и Алехнович были отозваны в Псков для обучения прибывающего летного состава.²⁵⁸

На базе Эскадры в Крестах жизнь была более размеренной, будничной. Но бывали и праздники. Так, например, в один из январских дней в гости к авиаторам как-то приехала великая княгиня Мария Павловна (младшая) — очаровательная молодая девушка. Здесь, недалеко от аэродрома, располагался госпиталь княгини. Аэропланы девушке понравились, но еще больше бравые ребята — авиаторы. Княгиня стала бывать на офицерских собраниях, пела романсы, *а сопровождал ее все умеющий поручик Алехнович*.

А однажды, осмелев, Мария Павловна потребовала совершить небольшой полет со своими спутниками на аэроплане капитана Нижевского.

«Завели моторы, и корабль поднялся на небольшую высоту. После нескольких минут полета третий мотор неожиданно остановился. Ничего не говоря об этом княгине, я направился назад к аэродрому и благополучно спустился. Не заметившая ничего странного, она, очень довольная полетом, сходя с корабля, поблагодарила меня и сейчас же покинула аэродром...», — вспоминал Р.Л. Нижевский.²⁵⁹

А в это время в Петербурге на Русско-Балтийском вагонном заводе кипела работа. И.И. Сикорский завершал работу по созданию двух новых бомбардировщиков «Илья Муромец» тип «Е». Эта машина воплотила в себя все лучшее, что было накоплено при эксплуатации «Муромцев» первых серий. Корабль новой конструкции имел общий вес около 7 тонн, на нем были установлены 4 мотора «Рено» мощностью 220 л.с. Вооружение «летающей крепости» — пять пулеметов. Экипаж — от шести до восьми человек.

К лету два опытных образца (№265, 266) были готовы. Испытание решено было проводить на базе ЭВК в Пскове. Присланные аэропланы на базу к июлю уже были собраны. В начале августа испытан первый серийный «Илья Муромец» тип «Е» (№ 265).²⁶⁰

²⁵⁸ Там же С. 239.

²⁵⁹ *Цит. по Лаврентев В. И. На заре русской авиации... С. 327-328.*

²⁶⁰ *Катышев Г. И., Михеев В. Р. Крылья Сикорского... С. 192. Хайруллин М. А. «Илья Муромец» гордость русской авиации... С. 92.*

В этом полете на борту нового «Муромца» находились конструктор Сикорский, летчики Алехнович, Кованько (младший), Нижевский, заводской инженер Киреев и моторист Иванов. О том, как проходили испытания, вспоминает Р.Л. Нижевский:

«Взлет сделал Сикорский. Затем передал штурвал Алехновичу, а на высоте три тысячи метров конструктор попросил меня взять управление. Когда набрали еще шестьсот метров, все четыре мотора остановились. Мы находились над Чудским озером, в тридцати двух километрах от аэродрома. Инстинктивно я перевел корабль в планирование и тут же предложил сменить меня, так как из всех находящихся на борту летчиков имел самый малый стаж на «Муромцах». Но Сикорский и Алехнович предложили довести корабль до аэродрома. При подходе к нему мы были на высоте трехсот метров. Полдень, солнечный, жаркий день. Невероятно качало. Я начал спускаться по спирали, делая очень большие крены. Приземлился совершенно благополучно в центре аэродрома, где в это время собралась вся эскадра. По выходе из кабины ожидавшая нас команда подхватила меня на руки и понесла. Затем я подошел к генералу Шидловскому, он очень благодарил меня за благополучный спуск, спасший жизнь экипажу и создателю корабля Сикорскому».²⁶¹

Это было *второе приземление* Г.В. Алехновича на аэроплане *с риском для жизни*.

Однако очевидец испытаний Михаил Никольской констатирует:

«...Этот полет в трудных атмосферных условиях показал замечательные качества корабля нового типа «Е». Военным приемщиком был назначен поручик Алехнович, который должен был определить практический потолок при боевой нагрузке (намечалось 95 пудов). В дальнейшем приказом по эскадре он был назначен командиром этого корабля».²⁶²

Вскоре, 22 августа 1916 года, экипаж Г.В. Алехновича совместно с экипажами кораблей Головина и Лобова под общим руководством Г.И. Лаврова участвовал в первой групповой боевой операции Эскадры воздушных кораблей на немецкую базу гидросамолетов на озере Ангерн в 70 км от Риги.²⁶³

²⁶¹ Цит. по *Лавренец В. И.* На заре русской авиации... С. 329-330.

²⁶² *Михаил Никольской, В. Солнцев.* «Муромцы»... С. 218-219.

²⁶³ *Бычков В. Н.* Летопись авиации и воздухоплавания... С. 427.

Проходили суровые военные будни. Вылеты, бомбардировка, возвращение на базу, ремонт и наладка всей машины. Боевые вылеты сменялись учебно-тренировочными, обучали вновь прибывших, учились сами.

Михаил Никольской вспоминает:

«...10 января 1917 г. поручик Алехнович при посадке после своего тренировочного полета разбил корабль типа «Е», к счастью, без человеческих жертв и увечий, но это была большая потеря для Эскадры, т. к. таких кораблей было всего два и в скором времени ожидать поступления новых кораблей с завода не приходилось...».²⁶⁴

Так произошло *четвертое падение* Г.В. Алехновича на аэроплане.

После Февральской революции в России Временное правительство провозгласило лозунг «Война – до победного конца!»

Вскоре на Румынский фронт был назначен 4-й боевой отряд под командованием капитана Р.Л. Нижевского, в составе которого находились корабли V (№ 266, тип Е) штабс-капитана Алехновича и IX (№ 265, тип «Е») начальника отряда, IV поручика Шарова и III капитана Жигайлова. В апреле экипажи получили задание вылететь на фронт. Восьмого апреля до места назначения (село Болгарийка под Болградом) добрались лишь IV и IX корабли. У III корабля из-за сильного ветра сломалась правая консоль крыла и его пришлось доставлять для ремонта в Винницу. «Илья Муромец» V типа «Е» (№266) штабс-капитана Алехновича сел в Кишинёве и лишь в мае присоединился к отряду.²⁶⁵

В эти дни, как пишет Константин Финне, «...командиром «Ильи Муромца» V штабс-капитаном Алехновичем был совершен перелет из гор. Винницы в Кишинев с нагрузкой 180 пудов (2948,4 кг), т. е. мог бы поднять 40 человек (1 пуд = 16,38 кг). При этом погодные условия были совершенно неблагоприятны: сильный ветер до 23 метров в секунду на высоте 1000 метров.»²⁶⁶

Для того времени это был наибольший груз, поднятый в воздух на аэроплане. Большие грузы удалось поднять на аэропланах, построенных в Англии и Америке, и то лишь в 1919 и 1920 годах.

²⁶⁴ *Михаил Никольской, В. Солнцев.* «Муромцы»... С. 272.

²⁶⁵ *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации»... С. 106.

²⁶⁶ *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского... С. 119.

31 мая Р.Л. Нижевский и Г.В. Алехнович совершили совместный налёт на Тульчу, сбросив на склады и казармы неприятеля 18 пудов (293,5 кг) бомб. В одном из вылетов, 17 июня, V корабль был атакован двухмоторным бипланом, который был отогнан пулемётным огнем.²⁶⁷

После Октябрьской революции, офицеры России так же, как и все граждане некогда Великой страны, должны были сами выбрать верный путь в свое будущее.

20 декабря 1917 года был издан приказ о создании частей красной авиации и воздухоплавания. Воздушные силы страны насчитывали тогда всего около трех сотен самолетов двух десятков различных типов и устаревших конструкций. Всего пять небольших заводов занималось сборкой самолетов. А для сборки тяжелых аэропланов типа «Илья Муромец» требовались инженеры и специалисты высокой квалификации. Руководить этим сложным и ответственным производством вызвался Г.В. Алехнович. И работа закипела. Не хватало оборудования, деталей, но был энергичный руководитель, способный не только управлять процессом, но изобретать, предлагать варианты решения возникающих задач. Кроме этого Глеб Васильевич уделял много времени подготовке летных кадров, обучению искусству пилотирования.

К весне 1918 года ситуация в стране стала быстро меняться. По решению Всероссийской Коллегии Красного Военно-Воздушного Флота Р.С.Ф.С.Р. взамен потерянного имущества Эскадры воздушных кораблей, оставшегося на Юго-Западном фронте в Виннице, началось создание нового соединения тяжелой авиации — Северной группы воздушных кораблей (СГВК). 25 марта 1918 года военный лётчик А. В. Панкратьев вступил в должность начальника СГВК и приступил к её формированию в Петрограде. Фактически с нуля Панкратьев за короткий срок в условиях разрухи и развала старой армии воссоздал соединение тяжёлых бомбардировщиков «Илья Муромец».²⁶⁸

Приемочные испытания «Ильи Муромца» № 242 для СГВК 17 июня 1918 года провели летчик Соловьев и члены экипажа Г.В. Алехнович, А.Н. Журавченко.²⁶⁹

²⁶⁷ *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации... С. 106.

²⁶⁸ Там же С. 126.

²⁶⁹ *Бычков В. Н.* Летопись авиации и воздухоплавания... С. 447.

23 июля 1918 СГВК расформирована, а её имущество и личный состав обращены на воссоздание Эскадры воздушных кораблей (шесть экипажей) по имеющимся старым штатам. Новым начальником стал военлет И.С. Башко. В связи с возникновением угрозы захвата Петрограда корабли были разобраны и погружены в два эшелона, которые отправили в Москву. Местом дислокации части выбрали Казань, но из-за тяжёлого положения на Восточном фронте эшелоны перенаправили в Нижний Новгород, куда они прибыли в начале августа.²⁷⁰

Но и в Нижнем Новгороде Эскадра находилась недолго. Её новое место дислокации – Липецк. 12 ноября 1918 года «в виду громоздкости организации ЭВК» была переформирована в Авиационную группу, состоящую из трёх кораблей, считая каждый корабль за отряд. Лётчик В.М. Ремезюк был назначен её командиром, а Башко, Панкратьев и Алехнович – инструкторами-лётчиками «Муромцев».

17 ноября 1918 года корабль, ведомый Г.В. Алехновичем, «корабль I (№ 245) всё ещё находился в Эртиле. Вскоре был получен приказ перелететь из имения «Эртильская степь» на Ново-Покровский сахарный завод. Корабль взлетел, но уже через 15 минут случилась трагедия - «Илья Муромец» врезался в землю. Все члены экипажа отделались сильными ушибами, а Алехновича нашли мёртвым с разбитой головой среди обломков фюзеляжа под левым мотором «Рено».

Комиссия по расследованию происшествия так и не пришла к единому мнению о причинах трагедии. За неимением твёрдых оснований предположительно заключила, что катастрофа произошла по совокупности следующих причин: а) плохая погода; б) коренные недостатки корабля; в) возможные неисправности корабля.²⁷¹

Как оказалось, *пятое падение* Г.В. Алехновича на аэроплане – оказалось последним...

Глеб Васильевич Алехнович был похоронен в Петрограде на Никольском кладбище Александро-Невской лавры вблизи могил первых русских лётчиков С.И. Уточкина, В.А. Абрамовича и Л.М. Мациевича.

²⁷⁰ Хайрулин М. А. «Илья Муромец» гордость русской авиации... С. 127.

²⁷¹ Там же. С. 128-129.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Вячеслав Матвеевич Ткачев, безусловно, – одна из крупных фигур русской авиации Первой мировой войны.

Анализируя жизненный пути столь многогранной и неординарной личности, каковой является Вячеслав Матвеевич, не перестаешь удивляться, – сколько же выпало испытаний всего на одну человеческую жизнь! Да, он прожил без малого 80 лет, но каких и как он их прожил. Не каждый человек выдержал бы и части того, что пришлось пережить Ткачеву.

Ведь, казалось бы, казаченок родился в богатой семье, в сытости и довольстве, в семье, где чтили память о былых подвигах прадеда, где он слушал рассказы старых казаков о боевых походах и сражениях, мечтал о воинской славе, где он уже в пять лет был прекрасным наездником, – быть ему казаком-кавалеристом. Так нет же. По завершении обучения в кадетском корпусе он желает стать офицером артиллеристом! И у него это получилось. И какие перспективы ждали его, молодого, умного, энергичного. Но решает Вячеслав Матвеевич испытать себя на педагогическом поприще. Все получается замечательно. Так нет же. Вячеслав Матвеевич вновь сел, как школьник, за парту в Одесской пилотной школе, затем пробивался с рапортами во все инстанции, чтобы получить разрешение обучаться в Севастопольской военно-авиационной школе. Ну а встретившись вновь со своим однокашником П.Н. Нестеровым, он уже знал, что выбрал небо навсегда. Их совместная работа продолжалась немногим меньше года. Но вся деятельность и теоретическая – «мертвая петля», и практическая – взаимодействие авиации и артиллерии, полеты группой и, наконец, знаменитые перелеты – была направлена на поиск новых решений для того, чтобы лучше познать возможности аэроплана, да и авиатора тоже. По тем временам мало кто представлял, как поведет себя машина, авиатор в многочасовых, беспосадочных перелетах при выполнении фигур высшего пилотажа. Ведь именно он вместе с другими первопроходцами прокладывал России путь в небо.

Этот человек поставил первый в России мировой рекорд дальности перелета (Киев – Екатеринодар – 1320 верст). Да, дед и отец Вячеслава Матвеевича подтрунивали над ним, ревновали к небу, не прощая, что изменил потомственному казачьему делу, но в душе гордились его славе.

Но не для славы прилетали на аэроплане: Г.В. Алехнович в 1912 году на родину в Смоленск, В.М. Ткачев в Екатеринодар в 1913-м, П.Н. Нестеров в 1914-м и Е.Н Крутень в 1917-м в Гатчину в родную авиашколу, просто люди с чистой совестью, каковыми были эти замечательные герои-соколы, возвращались в родное гнездо с сыновней благодарностью.

А потом была война... В.М. Ткачев прошел ее практически от «звонка до звонка». С 28 июля 1914 по 20 ноября 1917 года.

За три года войны простой летчик Ткачев совершил головокружительную карьеру. Он первый из русских военных летчиков во время мировой войны был удостоен военного ордена Святого Георгия, это его называли «Казачьим соколом», именно он стал начальником Полевого управления авиации и воздухоплавания действующей армии, фактически — командующим всей фронтовой авиацией России.

Да, он был не только великолепным пилотом, умелым авиационным начальником, но и видным теоретиком применения истребительной авиации. Его книга «Тактика воздушного боя» — первый научный труд в России по данной тематике.

Судьба этого человека трагична: Ткачев воевал в белых армиях, был начальником авиации Вооруженных сил Юга России (ВСЮР), потом почти четверть века жил в эмиграции, десять лет находился в лагерях, затем жил в нищете в Краснодаре... А годы проходили... Но не проходила любовь к авиации и преданность другу П.Н. Нестерову. Книги Ткачева «Русский сокол» — это дань памяти Петру Николаевичу, а «Крылья России» — всей Русской военной авиации, которой он отдал большую часть своей жизни...

Как удивительно сложилась жизнь ***Евграфа Николаевича Крутенья***. Казалось бы, только что получил прекрасное образование в одном из лучших военных училищ Российской империи — стал офицером-артиллеристом. Направление получено в отличную часть в родном гарнизоне, здесь, наверное, его ждали хорошие перспективы. Но надо же было так случиться, именно его направляют артиллеристом-наблюдателем на учения, где и решилась его дальнейшая судьба. А там вначале участие в учениях, затем полеты с Ткачевым В.М., Нестеровым П.Н., междугородние перелеты и, наконец, незабываемое зрелище — «мертвая петля» Петра Николаевича. С этого момента Евграф Николаевич предан только авиации и своему «воздушному крестному» — Нестерову.

Преодолев трудности, Крутень – в Гатчинской военной авиационной школе. Его непреодолимое желание быть как Нестеров привело к тому, что он «завязал» над школьным аэродром две «мертвые петли». Пожалуй, эта дерзость очень точно характеризует Евграфа Николаевича.

Много ли в авиации той поры было пишущих, думающих, возражающих начальству офицеров? А он написал девять работ о задачах и будущем наших крыльев, он предложил создание истребительной авиации и нарисовал свое видение тактики летных частей, он возражал даже самому Великому князю, когда, на его взгляд, авиацию обижали.

Трудно себе представить, как Крутень отважился начать ночные полеты в 1915 году, когда самолеты почти не имели приборов, а ведь начал! И с успехом.

С таким же успехом он одерживал победы в воздушных боях с немецкими и австрийскими опытными летчиками как на Восточном фронте, так и на Западном, когда был в командирован «за опытом» во Францию.

Эти блестящие победы – «результат глубокого знания техники, качеств пилотируемого самолета и высокого летного мастерства, выработанного благодаря вдумчивому анализу зарождавшейся войны в воздухе».

Кроме того он показал себя прекрасным организатором и талантливым воспитателем летчиков. В то время являл собой пример личного мужества и отваги, высокой культуры и милосердия.

Евграф Крутень внимательно изучал опыт иностранных коллег, стремился использовать все их лучшие достижения в боевой работе своего авиаотряда, а затем и боевой группы. И в то же время решительно выступал против излишнего заискивания высших военных должностных лиц перед всем западным.

В авиации, как и всюду, есть и всегда были люди разных масштабов. Крутень был личностью незаурядной, мыслившей в государственном масштабе, чем отличался от большинства самых выдающихся авиаторов.

Каково же число сбитых Е.Н. Крутением самолетов противника?

На сегодняшний день точно неизвестно, сколько самолётов сбил в воздушных боях Е.Н. Крутень, здесь имеются значитель-

ные разногласия. По одним данным, он уничтожил около 20²⁷² самолётов, по другим — 15²⁷³, по третьим — не более десяти.²⁷⁴

Но эти данные невозможно проверить: значительная часть документов русской военной авиации погибла в годы Гражданской войны. Достоверными сегодня принято считать 6²⁷⁵ личных побед летчика, т.е. 6 сбитых аэропланов противника в расположении русских войск. В редакционных правках отдельных публикаций со ссылкой на архивные данные встречается и другая информация.²⁷⁷

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.

К чести Е.Н. Крутения, он себе никаких дутых побед не приписывал.

²⁷² *Залуцкий Г. В.* Выдающиеся русские летчики... С. 78. Спатарель И.К. О боевой деятельности военного летчика капитана Крутения... С. 6. *Рохмистров В. Г.* Авиация великой войны... С. 484. *Тимофеев А. В.* Покрышкин. — 2-е изд. — М.: Молодая гвардия, 2005. С. 108.

²⁷³ Захаров В. П. Первый военный аэродром. — М.: Воениздат, 1988. С. 67.

²⁷⁴ *Митюрин Д., Медведько Ю.* Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С.159.

²⁷⁵ *Митюрин Д., Медведько Ю.* Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны... С.159. *Бодрихин Н. Г.* Величайшие воздушные асы XX века... С. 79. Смыслов, О.С. Асы против асов. В борьбе за господство - М.: Вече, 2012. С. 22.

²⁷⁶ Победой, или точнее «засчитанной победой», является «заявленная победа», которая получила официальное подтверждение. Для подтверждения требовалось свидетельство других летчиков, наземных наблюдателей, разведки, либо «вещественное доказательство» в виде куска сбитого самолета, фотографии с места падения или снимков «фотопулемета». Уже в наше время появился еще один критерий «исчезновение отметки с экрана радара».

(*Алексей Андреев, Вячеслав Кондратьев.* «Бухгалтерия» воздушного боя. // Журнал для моделлистов и любителей истории техники «Авиамастер». — 1999. № 5. С. 8.)

²⁷⁷ «По архивным данным удалось найти доказательства только четырех побед Крутения в России (30 июля и 1 августа 1916 года, а также 18 и 24 мая 1917 года), о двух же сбитых им 26 мая 1917 года непричастных самолетах подтверждений нет. Есть лишь упоминания об этом факте в воспоминаниях его сослуживцев по группе»

(*Спатарель И. К.* О боевой деятельности военного летчика капитана Крутения // Журнал для моделлистов и любителей истории техники «Авиамастер», 2000. №5. С. 7.)

«Официально подтверждены лишь 4 победы Е.Н. Крутения в России и 3 победы во Франции, Всего 7 побед»

(*Горшенин Г.Ф.* Эпизоды из истории отечественной авиации в рассказах Лукьяна Ивановича Дубовского // Доклады Академии военных наук. Саратовский военный институт ВВ МВД РФ. Первая мировая война: поиски подходов к исследованию, приглашение к диалогу. №5(23), 2006. Стр. 181.)

Глеб Васильевич Алехнович – это удивительный человек! Поражаешься его настойчивости в достижении поставленной цели. Однажды решив во что бы то ни стало летать, он, преодолевая многочисленные трудности и преграды: обязанность офицера-артиллериста выполнять поставленные задачи, необходимость содержать младших братьев и сестру, практическое отсутствие средств, близорукость (для авиации – это приговор), - достигает своей цели! Каким характером надо было обладать, чтобы достичь подобного!

Г.В. Алехнович участвовал в испытании не менее 10 аэропланов различных модификаций таких именитых авиационных конструкторов, как Я.М. Гаккель и И.И. Сикорский. Учился управлять «железными птицами» в различных ситуациях, в то же время учил летать их. Он поднимает в небо такие машины, как «Русский витязь» и «Илья Муромец» – первые четырехмоторные тяжелые корабли, каких еще не видел мир. Глеб Васильевич установил целый ряд рекордов, в том числе и всероссийских – по набору максимальной высоты, по скорости, по продолжительности полета, по грузоподъемности и т.д. Казалось, в его руках машины повинуются своему командиру, могли сделать все.

«Всё могущий» Г.В. Алехнович, жил авиацией, учился авиации и стремился передать свои знания о ней другим.

С какой теплотой о Глебе Васильевиче пишет «заразившийся авиацией» от Алехновича его земляк, волею судьбы, оказавшийся механиком на корабле «Илья Муромец» V (командир корабля – Г.В. Алехнович), – И.С. Соколов-Микитов, называя его «Глебушкой». Во фронтовых корреспонденциях И.С. Соколов-Микитов (будущий известный писатель) подробно описывал боевую деятельность корабля и его прославленного командира. А однажды в газете «Биржевые ведомости» (от 26.06. 1916 г. – автор – И.А.Д.) он опубликовал очерк, который так и назвал «Глебушка», «за что получил нагоняй от начальства: какое-де право имел, он, рядовой солдат, столь непочтительно называть своего командира!»²⁷⁸

Г.В. Алехнович – популяризатор современных достижений русской авиации. Он был неизменным участником регулярно проводимых в то время авиационных праздников, выставок,

²⁷⁸ Яковлев С. М. Наши крылатые земляки. - Смоленск: Кн. изд-во, 1962. С. 95, 101.



*Орден Св. Георгия
4-й степени*



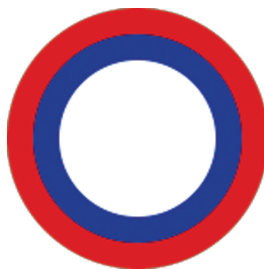
*Знак императорского
всероссийского аэроклуба
(1908–1917)*



*Знак
Военный летчик*



Георгиевское оружие



*Опознавательный знак
русского императорского
военно-воздушного флота*



Здание Константиновского артиллерийского училища



Нагрудный знак выпускника КАУ



Юнкер КАУ



Погоны юнкера КАУ



Жетон юнкера КАУ



***Кованько
Александр
Матвеевич
(1856–1919)***



***Ульянин
Сергей Алексеевич
(1871–1921)***



***Великий князь
Александр
Михайлович
(1866–1933)***



***Нестеров
Петр Николаевич
(1887–1914)***



***Кованько
Александр
Александрович
(1889–1926)***



*Ньюпор IV
20 КАО, есаула В.М. Ткачева. Осень 1914*



*Командир отряда есаул
Ткачев В.М. объясняет задание
по карте перед вылетом.
1915. Рига*



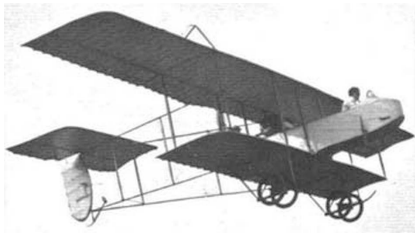
*Генерал авиации
Ткачев
Вячеслав Матвеевич
(1885–1965)*



*Есаул Ткачев В.М. четвертый
слева в группе офицеров
1915. Рига*



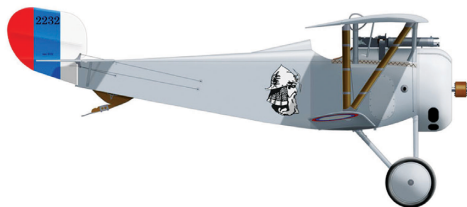
*Ткачев В.М. перед
вылетом*



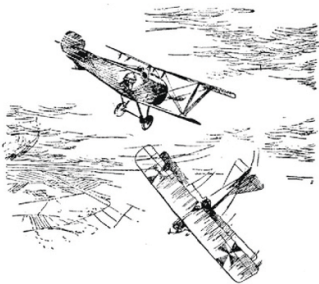
**«Фарман XVI»
На таком самолете
Е.Н. Крутень совершил двойную
«мертвую петлю»**



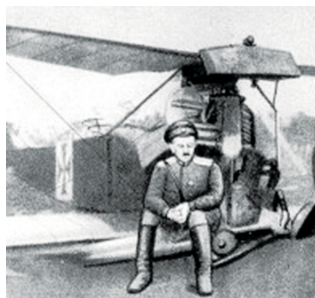
**Капитан Крутень
Евграф Николаевич
(1890-1917)**



**«Ньюпор XVII» капитана
Е.Н. Крутеня с изображением головы Ильи Муромца**



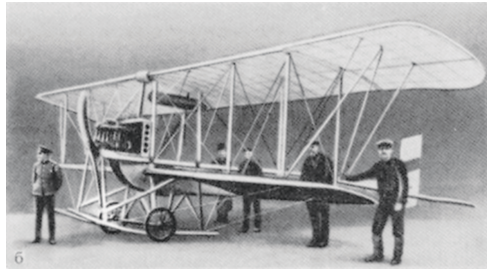
**Рисунок.
Воздушный бой Е.Н. Крутеня**



**Крутень Е.Н. у сбитого
самолета противника**



**Гаккель
Яков Модестович
(1874—1945)**



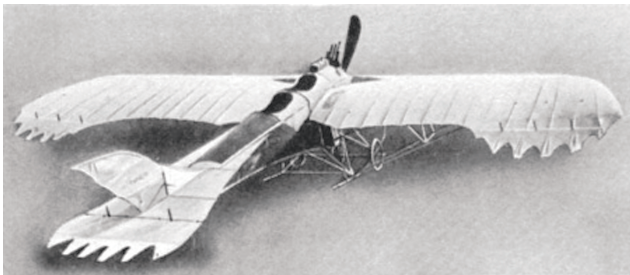
**«Гаккель-VI»
летаая на таком самолете
Г.В. Алехнович
получил пилотское свидетельство**



**Биплан «Гаккель-VIII»,
на котором
Г.В. Алехновичем был
установлен национальный
рекорд высоты того времени
(1350 м)**



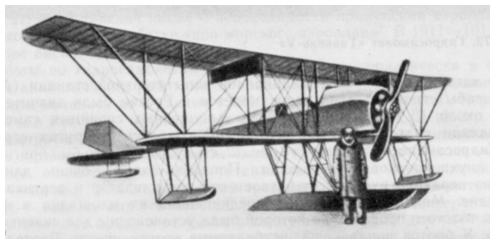
**«Гаккель-VII» на таком
самолете Г.В. Алехнович
совершил перелёт
по маршруту «Петербург —
Царское Село — Петербург»,
со скоростью 92 км/ч**



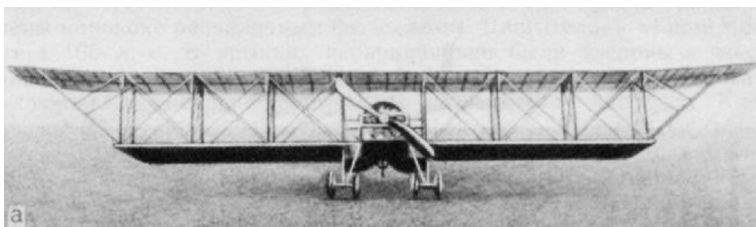
**«Гаккель-IX» -
первый в мире подкосный моноплан**



**Сикорский
Игорь Иванович
(1889—1972)**



**Самолет «С-5а»
гидроаэроплан
одноплывковый**



**Самолет «С-10» на таком самолете
Г.В. Алехнович установил несколько рекордов**



**«Русский витязь
(«Гранд», «Большой Русско-
Балтийский») - первый в мире
четырёхмоторный самолёт**



**«Илья Муромец» –
гордость Русской авиации
Первой мировой войны**



*Штабс-капитан
Алехнович
Глеб Васильевич
(1886–1918)*



*Группа авиаторов участников
конкурса, слева
9-й Г.В. Алехнович. СПб. 1913*



*Поручик Г.В. Алехнович вместе
с Я.М. Гаккелем у аэроплана
системы Гаккель. СПб. 1911*



*Пилот Г.В. Алехнович
у самолета Сикорского
С-10 во время
показательных полетов
на конкурсе в Санкт-
Петербурге. 1913*



*Поручик Г.В. Алехнович,
командир корабля
«Илья Муромец V» №143. 1914*

конкурсов. Здесь он, выполняя разнообразные виражи, демонстрируя уникальные возможности аэропланов, буквально завораживал собравшуюся публику. Следует напомнить, что Г.В. Алехнович не ограничивался выступлениями только в столицах – Петербурге и Москве, но летал в Смоленске, Вязьме, Курске, Гомеле.

В годы Первой мировой войны Г.В. Алехнович – командир корабля «Илья Муромец». Непременно надо отметить – Алехнович был думающим летчиком, педагогом, новатором!

Жизнь летчика, а тем более летчика-испытателя, да еще и в условиях военного времени полна опасности, непредвиденных ситуаций, риска, наконец. Г.В. Алехнович два раза приземлялся на аэроплане с риском для жизни и четыре раза совершал падение, пятое – оказалось смертельным.

В начале XX века фасад одного из самых известных зданий на Невском проспекте (Невский проспект, 56 / Малая Садовая ул., 8), – магазина Елисеева – был украшен четырехметровыми скульптурами-аллегориями: «Наука», «Промышленность», «Торговля», «Искусство», созданными по проекту академика Санкт-Петербургской академии художеств, скульптора А.Г. Адамсона.

Сочетание скульптур хорошо соответствует основным направлениям развития *города, жители которого внесли весомый вклад в освоение пятого океана и повышения могущества Отечества.*

В Санкт-Петербурге, в начале XX века, действительно, было организовано, открыто, построено множество воздухоплавательных организаций, летных школ и аэроклубов, а также аэродромов, авиазаводов и фабрик. И все они были востребованы обществом, государством, а в годы Первой мировой войны – работали на полную мощь.²⁷⁹

²⁷⁹ Справку «Исторические места Санкт-Петербурга и Ленинградской области, связанные с воздухоплаванием, авиацией и самолетостроением в начале XX века См. в приложении №3 нашего сочинения.

**КОНСТАНТИНОВСКОЕ АРТИЛЛЕРИЙСКОЕ
УЧИЛИЩЕ (К.А.У.)**

Политические события в Европе в начале XIX века, продолжающиеся Наполеоновские войны требовали от России увеличения численности армии и увеличения количества подготовленных офицеров. Существующие в России кадетские корпуса не могли справиться с задачей увеличения числа выпускаемых офицеров.

Император Александр I рескриптом от 14 марта 1807 года повелел: « Молодых дворян, от 16 лет и более, желающих вступить в военную службу, вместо определения в полки унтер-офицерами присылать и Петербург в кадетские корпуса». Обязанность подготовки молодых дворян к офицерскому званию была возложена на 2-кадетский корпус, при котором сформировался таким образом отдельный Волонтёрский корпус, состоявший из двух батальонов по 600 человек и получивший в 1808 г. наименование Дворянский полк. Первым командиром был директор 2 Кадетского корпуса генерал-майор А.А. Клейнмихель (до 1815 г). 11 апреля 1809 года Дворянскому полку пожалованы знамёна с вензелем Императора Александра I и надписью «1807 год .1(2) батальон Дворянского полка». Первым шефом был назначен Цесаревич Константин Павлович.

С 1832 года Дворянский полк отделён от 2 Кадетского корпуса и превращён в самостоятельное военно-учебное заведение.

17 апреля 1855 года Дворянский полк в память первого Шефа и основателя Великого Князя Константина Павловича наименован Константиновским кадетским корпусом. Приказом Военного Министра от 14 мая 1859 года Константиновский кадетский корпус переименован в Константиновское военное училище. Воспитанники стали называться юнкерами, им была присвоена новая форма, красные погоны. До 1863 года это было единственное военное училище в России. В 1863 году в ходе реформ в области военного образования Константиновское военное училище было переименовано во 2 Константиновское военное училище, кроме этого было ещё два училища: 1 – Павловское и 3 – Александровское.

К концу XIX века остро встал вопрос об увеличении численности артиллерии в Русской Армии и укомплектовании её подготовленными офицерами. До этого времени было только одно артиллерийское училище – Михайловское.

С 16 июня 1894 г. Константиновское военное училище было переформировано в артиллерийское, с 2-летним обязательным курсом для подготовки офицеров артиллерии и особым дополнительным курсом для подготовки поступления в Михайловскую артиллерийскую академию. Константиновскому артиллерийскому училищу была присвоена форма по образцу полевой пешей артиллерии, погоны красного цвета с чёрной выпушкой и вензелем «К» под великокняжеской короной.

Юнкера изучали математику, аналитическую геометрию, дифференциальное и начало интегрального исчисления, физику, химию, механику, черчение, русский, немецкий и французский языки. Кроме того ежедневно под руководством курсовых офицеров юнкера обучались пешему и конному строю, уставам, гимнастике, верховой езде и фехтованию. Ежегодно в течение трёх месяцев юнкера находились в летнем полевом лагере в Красном Селе, где проходили практический курс стрельбы и топографической съёмки с решением тактических задач. В 1908 году срок обучения для всех юнкеров увеличен до трёх лет. В Константиновское артиллерийское училище принимали молодых людей в основном после окончания кадетских корпусов (примерно 90%) и остальных после гимназий, реальных училищ по конкурсу баллов.

Лагерный сбор начинался 1 мая, а кончался для каждого класса отдельно. Младший класс отпускался с начала июля и до конца лета, средний – во второй половине июля и старший класс находился в лагере до производства в офицеры, которое происходило для всех военных училищ 6 августа в день Преображения Господня. Поздравлял молодых офицеров с производством лично Государь Император. Юнкерам, окончившим курс училища, присваивалось звание подпоручик. Перед производством в офицеры происходила так называемая разборка вакансий. Учебной частью училища вычислялся средний балл, который являлся основанием для определения порядкового номера каждого юнкера в списке, согласно которому выбирали вакансию. Юнкерам раздавали списки артиллерийских частей, куда они могли быть назначены, и они сами выбирали место службы. Для выхода в Гвардию, кроме высокого среднего балла, необходимо было получить согласие офицерского собрания батареи или полка, в которые желал выйти молодой офицер.

В 1907 году Константиновское артиллерийское училище как преемник Дворянского полка торжественно праздновало 100-летний юбилей своего существования. С 12 по 17 марта 1907 года широко отмечались памятные дни «дворян и константиновцев». На праздновании присутствовал Император Николай II с Государыней Императрицей Александрой Фёдоровной и Цесаревичем Алексеем. Также присутствовали Великий Князь Константин Константинович – Шеф Военно-Учебных заведений, другие представители императорской фамилии, высший генералитет, многочисленные выпускники в чинах от поручика до генерала. Николай II лично поздравил училище с юбилеем и вручил обеим батареям серебряные трубы с надписью «1807–1832–1855–1859–1894–1907» и с бантом из орденской Андреевской ленты. Перед строем училища было произведено переименование 1-учебной батареи в «1-Его Императорского Высочества Великого Князя Михаила Николаевича батарею».

14 марта 1907 г. Император Николай II зачислил себя и наследника Цесаревича в состав училища.

Перед самым началом Первой мировой войны К.А.У. произвело ускоренный выпуск 3 курса 12 июля 1914 года, а 2 курс оставили доучиваться и произвели в офицеры уже 24 августа. С начала войны К.А.У. перешло на ускоренный 8 месячный курс подготовки офицеров. Юнкера ускоренных курсов изучали только чисто военные науки, по окончании присваивалось звание прапорщик. Комплектовались ускоренные курсы из выпускников кадетских корпусов, студентов высших учебных заведений, а также из вольноопределяющихся артиллерийских частей с фронта.

6 ноября 1917 года Константиновское артиллерийское училище было расформировано.

Всего за годы существования было произведено в офицеры 24045 человек:

из Дворянского полка (1807–1854) – 13429;

из Константиновского кадетского корпуса (1855–1859) – 1098;

из Константиновского военного училища(1860–1863) – 519;

из 2 Константиновского военного училища(1864–1894) – 4455;

из Константиновского артиллерийского училища (1894–1916) – 4544 человека.

Позже, в 1918 году, на базе училища были созданы 2-ые Петроградские артиллерийские курсы.

Приказом Реввоенсовета Республики № 2116 от 12 октября 1920 года курсы стали именоваться «Первой петроградской артиллерийской школой командного состава».

Приказом Народного Комиссара № 38 от 16.03.1937 года Школа была преобразована в 1-ое Ленинградское артиллерийское училище, а впоследствии Санкт-Петербургское артиллерийское командное ордена Ленина Краснознаменное училище.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ № 695-р от 23 апреля 1993г. и приказом Министра Обороны РФ № 260 от 17 мая 1993 г. на базе этого училища был создан Санкт-Петербургский кадетский ракетно-артиллерийский корпус.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 19.08.11 г. № 1466-р и приказом Министерства Обороны РФ от 19.08.11 г. №1359 ФГОУ «Военно-космический КК МО РФ», «КК ЖДВ МО РФ» и «Санкт-Петербургский ракетно-артиллерийский КК МО РФ» реорганизованы путем слияния в ФГКОУ «Санкт-Петербургский кадетский корпус МО РФ».

Литература:

Андреев А. Столетний юбилей Константиновского артиллерийского училища. СПб., 1908.

Гольмдорф М. Г. Материалы для истории бывшего Дворянского полка до переименования его в Константиновское военное училище. 1807–1859. СПб. Типография Штаба войск гвардии и Петербургского военного округа, 1882.

Греков Ф. В. Краткий исторический очерк Военно-учебных заведений 1700-1910 гг. М., 1910.

Крылов В. М. Кадетские корпуса и Российские кадеты. СПб. 1998.
Иордан А.Б. Честь родного погона. М. «Интерграф Сервис». 2004.

Михайлов А. А. Жизнь под барабан. Военно-учебные заведения Петербурга. //Родина. 2003. № 1.

Очерк истории Ленинградского высшего артиллерийского командного ордена Ленина Краснознаменного училища имени Красного Октября. Л., 1969.

Хазин О. А. Пажи, кадеты, юнкера: Исторический очерк. М. Издательство «Социально-политическая Мысль», 2002.

Приложение №2
ВЫПУСКНИКИ КОНСТАНТИНОВСКОГО АРТИЛЛЕРИЙСКОГО УЧИЛИЩА – ВОЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ, ЛЕТЧИКИ-НАБЛЮДАТЕЛИ И АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ ОФИЦЕРЫ-НАБЛЮДАТЕЛИ

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Дата окончания КАУ	Авиационное образование	Звание в авиации	Воинское звание на 1918	Кавалер ордена Св. Георгия. Оружия. Дата
1	Алехнович Глеб Васильевич	30.10.1886	1906	Гатчинская авиационная школа 16.07.1911	Лётчик-испытатель (РБВЗ) Военный летчик	Штабс-капитан	Орден Св. Георгия 4-й степени
2	Антонов Константин Николаевич	01.10.1888	1909	Севастопольская военная авиационная школа (1915)	Военный летчик 28.11.1915 Пилот-авиатор 16.01.1916	Штабс-капитан	-
3	Битте Эдвин Маргаринович	11.08.1897	1915	Севастопольская военная авиационная школа (1917)	Военный летчик 1917	Поручик	-
4	Бордовский Иван Михайлович	14.09.1894	1914	Военная школа летчиков наблюдателей (1916). Севастопольская военная авиационная школа (1917)	Летчик-наблюдатель 05.09.1915	Подпоручик 01.12.1914	Георгиевское оружие 27.01.1917
5	Бочаров Николай Петрович	13.11.1889	1912	Офицерская воздухоплавательная школа (Гатчина) (1914)	Военный летчик 1914	Капитан 24.07.1917	Георгиевское оружие 17.04.1916

6	Братолюбов Георгий Александрович	05.10.1892	1915	Севастопольская военная авиационная школа (1917)	Военный летчик 1917	Подпоручик 22.10.1916 г.	Орден Св. Георгия 4-й степени 31.07.1917
7	Воронцов Константин Дмитриевич	14.10.1894	1915	Севастопольская военная авиационная школа (1915), Временная офицерская авиационная школа Москва (1916)	Военный летчик 17.10.1915	Поручик 08.09.1917	Георгиевское оружие 21.08.1917
8	Гаибов Фаррух-Ага-Мамед Керим-Ага-оглы	02.10.1891	1913	-	Артиллерийский офицер воздушного корабля «Илья Муромец-ХVІ»	Поручик 31.08.1915	Орден Св. Георгия 4-й степени 25.03.1917
9	Голубов Павел Васильевич	01.06.1882	Нижегородский кадетский графа Аракчеева корпус (1900), 1903	Севастопольская военная авиационная школа (1912)	Военный летчик (1912)	Подполковник 15.10.1916	Георгиевское оружие 14.06.1915

10	Гончаров Борис Федорович	14.12.1882	Владимирский Киевский кадетский корпус (1900) 1903	Авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы Варшава, Гагчина (1913)		Подполковник 05.10.1916	Орден Св. Георгия 4-й степени 01.06.1915 Георгиевское оружие 03.01.1915
13	Дронин Павел Владимирович	26.01.1897	1915	-	Летчик-наблюдатель 10.03.1917	Поручик 27.07.1916	Георгиевское оружие 18.09.1917
14	Евсюков Николай Владимирович	07.07.1892	1913	-	Летчик-наблюдатель 17.12.1916	Штабс-капитан 09.09.1916	Орден Св. Георгия 4-й степени 01.09.1917
15	Жиркович Георгий Владимирович	07.02.1894	1914	Севастопольская военная авиационная школа (1916/17)	Летчик-наблюдатель корректировщик	Штабс-капитан	-
16	Казаков Аркадий Николаевич	02.03.1888	1908	Военная школа летчиков-наблюдателей (1914)	Летчик-наблюдатель 12.08.1914	Капитан 09.05.1917	Орден Св. Георгия 4-й степени 29.08.1916 Георгиевское оружие 21.03.1915

17	Кежун Иван Иосифо- вич	31.03.1893	Владимир- ский Киев- ский кадет- ский корпус (1910) 1913	Севастопольская во- енная авиационная школа (1915)	Военный лет- чик 09.06.1915	Штабс- капитан 21.11.1917	Георгиев- ское оружие 27.01.1917
18	Крутень Евграф Нико- лаевич	17.12.1890	Владимир- ский Киев- ский кадет- ский корпус (1908) 1911	Военная авиационная школа Гагчина (1914)	Военный лет- чик 24.09.1914	Капитан 01.02.1917	Орден Св. Геор- гия 4-й степени 29.08.1916 Георгиев- ское ору- жие 22.03.1917
19	Мачавариани Михаил Лукич (Сергеевич)	20.03.1888	1910	Авиационный от- дел Офицерской воздухоплаватель- ной школы Гагчина (1914), Севастополь- ская военная авиаци- онная школа (1915).	Военный лет- чик 31.07.1914	Штабс- капитан 04.08.1916	Орден Св. Геор- гия 4-й степени 27.03.1918 Георгиев- ское оружие 31.05.1917

20	Нестеров Евпл Александрович	04.11.1887	1908	Теоретические курсы авиации им. В.В. Захарова при Санкт-Петербургском политехническом институте (1913)	Военный летчик (1913)	Капитан 28.12.1916	Орден Св. Георгия 4-й степени 25.09.1917 Георгиевское оружие 03.01.1915
21	Никольский Владимир Ипполитович	08.07.1890	1910	Севастопольская военная авиационная школа (1916) Временная офицерская авиационная школа Москва (1917)	Военный летчик 26.01.1916	Капитан 01.06.1917	Орден Св. Георгия 4-й степени 12.11.1917 Георгиевское оружие 04.03.1917
22	Приходкин Борис Дмитриевич	11.11.1877	1898	-	-	Подполковник 10.05.1916	Георгиевское оружие 08.11.1917
23	Ткачев Вячеслав Матвеевич	24.09.1885	Нижегородский кадетский графа Аракчеева корпус (1904) 1906	Частная авиационная школа Одесского аэроклуба (1911) Севастопольская военная авиационная школа (1912 г.).	Военный летчик 17.12.1912	Полковник 25.08.1917	Орден Св. Георгия 4-й степени 03.02.1915 Георгиевское оружие 08.05.1917

24	Чайковский Мигрофан Михайлович	17.03.1879	1899	Военная авиационная школа (1915 г)	Летчик- наблюдатель 19.09.1916 Артиллерий- ский офицер воздушного корабля «Илья Муромец-1»	Подпол- ковник 08.10.1916	Георгиев- ское оружие 24.01.1917
25	Шебалин Сергей Кон- стантинович	02.09.1890	1912	Одесская авиацион- ная школа (1916)	Летчик	Штабс- капитан 07.09.1917	Орден Св. Геор- гия 4-й степени 28.07.1915 Георгиев- ское оружие 04.03.1917
26	Янов Николай Ива- нович	07.05.1893	1914	-	Офицер- наблюдатель 15.09.1916	Поручик 13.08.1916	Орден Св. Геор- гия 4-й степени 29.04.1917

**ИСТОРИЧЕСКИЕ МЕСТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, СВЯЗАННЫЕ
С ВОЗДУХОПЛАВАНИЕМ, АВИАЦИЕЙ И
САМОЛЕТОСТРОЕНИЕМ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Первым воздухоплателям, первой в России воздухоплательной части посвящена мемориальная доска на доме №7 по Парковой улице: «Здесь, на территории бывшего Волкова поля, 29/16 февраля 1885 года была **впервые в России сформирована кадровая команда военных воздухоплателей**, преобразованная затем в учебный воздухоплательный парк, ставший научным центром воздухоплатения страны. Основателем и начальником парка с 1885 по 1919 г. был А.М. Кованько».

Коломяжский ипподром – Комендантское поле – **Комендантский аэродром – первый в России аэродром** функционировал с 1910 года.

Гатчинский аэродром – первый военный аэродром России. Осенью 1909 года Главное инженерное управление обратилось к дворцовому ведомству за разрешением использовать Гатчинское военное поле (военное поле Кирасирского полка) под строительство аэродрома. В 1910 году на аэродроме обосновались Офицерская воздухоплательная школа, при которой был организован временный авиационный отдел (в июле 1914 года он реорганизован в Гатчинскую военную авиационную школу), который начал подготовку летных кадров. Так в Гатчине зародился **первый учебный центр русской авиации.**

В этом же году здесь стали располагаться – Всероссийский аэроклуб и частная авиашкола «Первого русского товарищества воздухоплатения» «Гамаюн», мастерские Я.М. Гаккеля. Позднее на аэродроме была организована Школа воздушного боя.

Корпусной аэродром – **первый военный аэродром в Петербурге – Петрограде,** который начали строить в 1911 году. Летом 1913 года состоялось торжественное открытие Корпусного аэродрома. Под аэродром была выделена часть Волкова поля, принадлежавшего военному ведомству. Авиационный отдел в петербургской воздухоплательной школе был образован в 1912 году, а летом 1913 года была создана первая авиационная рота. В годы Первой мировой войны на аэродроме был организован класс Гатчинской военно-авиационной школы.

В Петербурге были и авиационные заводы. Так, завод Первого Всероссийского товарищества воздухоплавания был основан Я.М. Гаккелем и С.С. Щетининым как «Товарищество «Биплан ЯМГ» в 1909 году и размещался на Коломяжском ипподроме. С 1911 года заводом выпускались самолеты, в 1914–1920 годах завод, размещавшийся уже на набережной Малой Невки на Петроградской стороне и получивший наименование «Гамаюн», был полностью переведен на производство летающих лодок Д.П. Григоровича.

Гаккель с 1910 года, по причине возникших разногласий с компаньоном, работал в собственной производственной мастерской. Завод В.В. Слюсаренко, основанный в Риге в 1912 году после начала Первой мировой войны в 1914 году был эвакуирован в Петроград. «Акционерное общество воздухоплавания В.А. Лебедев» было основано в Петербурге в 1913 году. Фабрика А.А. Пороховщикова, разрабатывавшего собственные конструкции, была основана в Петрограде в 1914 году. Фабрика Ф. Мельцера, основанная в 1885 году в Санкт-Петербурге, выпускала самолеты с 1916 года, здесь же велось производство воздушных винтов. Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ), основанный в 1910 году имел авиационные отделения в Риге (эвакуировано в 1914 году) и в Петербурге, расположенный у впадения Черной речки в Большую Невку (здания частично сохранились). Группа петербургских авиазаводов, расположенных в Новой Деревне: РБВЗ, Лебедева и Слюсаренко – послужила в 1920-х годах основой для создания нового государственного авиазавода ГАЗ №3 (ныне «Северный завод»). Ижорский завод в Колпино производил выпуск опытных самолетов собственной разработки.

Удивительно, но факт. В городе, где, по сути, рождена отечественная авиация, к настоящему времени нет предприятий, связанных с постройкой и серийным выпуском летательных аппаратов.

При подготовке исторической справки использованы материалы Сергея Михайловича Ганина «Памятные места на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, связанные с историей воздухоплавания, авиации и ракетной техники». Третий выпуск сборника «Петербург – колыбель Российской авиации» (Восьмые Международные научные чтения, посвященные памяти И.И. Сикорского и творческому наследию российских авиаторов, 25 мая 2006 года) С. 66-68, 80-81, 83.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. - 360 с., илл.
2. *Александр Махалин*. Вячеслав Матвеевич Ткачев // Мир Авиации, 1996. №1.
3. *Александров А. О.* Воздушные суда Российского Императорского Флота 1894-1917 гг. Самолеты отечественной конструкции. Том. 2. Санкт-Петербург, Альманах «Цитадель» 1996.
4. *Алексей Андреев, Вячеслав Кондратьев.* «Бухгалтерия» воздушного боя. // Журнал для моделлистов и любителей истории техники «Авиамастер». – 1999. № 5.
5. *Анатолий Артемьев.* Морская авиация отечества // Научно-популярный журнал ВВС «Авиация и Космонавтика», 2010. №10.
6. *Анатолий Демин.* Ходынка: взлетная полоса русской авиации. – М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСА-ВИА), 2002. – 320 с.
7. *Баргатинов В. А.* Крылья России: Полная иллюстрированная энциклопедия. – М.: Изд-во Эксмо, 2005, – 1056 с.: ил.
8. *Бардадым В. П.* Ратная доблесть кубанцев /Виталий Бардадым. – Краснодар: б. и., 2010. - 301 с. ил.
9. *Бодрихи Н. Г.* Величайшие воздушные асы XX века – М.: Яуза: Эксмо, 2011. - 512 с.
10. *Бурче Е. Ф.* Петр Николаевич Нестеров. М.: Молодая гвардия, 1955. - 248 с., 11 л. ил.
11. *Бычков В. Н.* Летопись авиации и воздухоплавания /В. Н. Бычков; Российская акад. наук, Ин-т истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова. - Москва: Academia, 2006. - 807 с.
12. *Вадим Михеев.* Неизвестный Сикорский. «Бог» вертолетов, М., Яуза: Эксмо, 2010, - 530 с. илл.
13. *Вячеслав Кондратьев, Марат Хайрулин.* Авиация гражданской войны. М: Техника молодежи. 2000.
14. *Вячеслав Кондратьев.* Белый авиадарм. Биография российского летчика, участника Первой мировой и Гражданской войн В.М. Ткачева. // Авиапарк, 2009. № 4.
15. *Г. Ф. Петров.* Гидросамолеты и экранопланы России. 1910-1999 гг., М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСА-ВИА), 2000. – 248 с.

16. *Гальперин Ю. М.* Воздушный казак Вердена: Повесть-хроника. — 2-е изд., доп. — М: «Молодая гвардия», 1990. — 332 с.

17. *Горшенин Г. Ф.* Эпизоды из истории отечественной авиации в рассказах Лукьяна Ивановича Дубовского // Доклады Академии военных наук. Саратовский военный институт ВВ МВД РФ. Первая мировая война: поиски подходов к исследованию, приглашение к диалогу. №5(23), 2006.

18. *Демин А. А.* «Погорелец» Я.М. Гаккель. // Легенды и мифы отечественной авиации: сборник статей / [ред.-сост.: Демин Анатолий Анатольевич]. Выпуск 2. — Москва: Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2010. 288 с, ил.

19. *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. — 2-е изд., перераб.— М.: Машиностроение, 1981 —272 с., ил.

20. *Залуцкий Г. В.* Выдающиеся русские летчики М. Ефимов, П. Нестеров, Е. Крутень, К. Арцеулов. М.: Воениздат, 1953. - 112 с. : ил.

21. *Захаров В. П.* Первый военный аэродром. — М.: Воениздат, 1988. — 128 с.

22. *Игорь Софронов.* Русский сокол // Братишка, 2012. №8.

23. *Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. — М.: Воениздат, 1992.— 432 с.

24. *Критский П.* Подвиги русских авиаторов. Типография К.Ф. Некрасова в Ярославле. 1915. — 16 с.

25. *Лавренец В. И.* Летчики России. - М.: Машиностроение, 1992. - 173, [2] с. : ил.

26. *Лавренец В. И.* На заре русской авиации. Документальные рассказы. М.: Центр МБОФ «Победа – 1945», 2000. — 542 с.

27. *Лашков А. Ю.* Оознавательные знаки авиации России // Военно-исторический журнал. 2002. №8.

28. *Марат Хайрулин, Вячеслав Кондратьев.* Военлеты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне. Москва : Яуза Эксмо, 2008. - 430 с.

29. *Маслов М.* Русские самолеты. М.: ООО «Изд-во «Цейхгауз», 2006. — 88 с.

30. *Мачавариани М. С.* Глаза на юг. Тбилиси, «Мерани», 1969. — 165 с.

31. *Митюрин Д., Медведько Ю.,* под редакцией Степанова Б. Летящие тузы. Российские асы Первой мировой войны. - СПб: ГИЦ «Новое культурное пространство», 2006. - 432 с.

32. *Михаил Никольский.* 899-й гвардейский штурмовой авиационный Оршанский дважды Краснознаменный ордена Суворова

III степени полк им. Ф.Э. Дзержинского // Научно-популярный журнал ВВС «Авиация и космонавтика», 2008. №2.

33. *Никольской С. Н.* «Муромцы» в бою: Подвиги русских авиаторов / Сергей и Михаил Никольские. — М.: Эксмо: Яуза, 2010. — 384 с.: ил.

34. Пилоты Его Величества / Сост. Грибанов С. В.— М.: Центрполиграф, 2007. — 382 с.

35. *Рохмистров В. Г.* Авиация великой войны. — М: АСТ: ВЗОИ, 2004. — 730 с.

36. *Сергей Горожанин.* Главкомандующий. // Научно-популярный журнал ВВС «Авиация и космонавтика», 1995. №11-12.

37. *Смыслов О. С.* Защитники Русского неба. От Нестерова до Гагарина / О.С. Смыслов. — М.: Вече, 2010. — 384 с.: ил.

38. *Смыслов. О. С.* Асы против асов. В борьбе за господство - М.: Вече, 2012. -416 с.

39. *Соркин Е. Б.* Воздушный витязь: Повесть: [Посвящается 100-летию со дня рождения рус. воен. летчика Е.Н. Крутеня]. - М.: Патриот, 1990.-191с.: ил.

40. *Спатарель И. К.* О боевой деятельности военного летчика капитана Крутеня //Журнал для моделлистов и любителей истории техники «Авиамастер», 2000. №5.

41. *Тимофеев А. В.* Покрышкин. — 2-е изд. — М.: Молодая гвардия, 2005. — 524 с.

42. *Ткачев В. М.* Крылья России: воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910-1917 гг. Санкт-Петербург: Новое культурное пространство, 2007. - 637с. ил.

43. *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского. — Белград, 1930.

44. *Хайрулин М. А.* «Илья Муромец» гордость русской авиации». - М.: Коллекция: Яуза: ЭКСМО. 2010.- 144 с.

45. Царскосельская юбилейная выставка 1911 года. Санкт-Петербург, Издание Б.Н. Клебанова, Товарищество Р. Голике и А. Вильборг, 1911.

46. *Цыкин А. Д.* От «Ильи Муромца» до ракетноносца: Краткий очерк истории дальней авиации. — М.: Воениздат, 1975. - 251 с. : ил.

47. *Шавров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года,— 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Машиностроение, 1978. 576 с.

48. *Шуков А. В.* Война в воздухе. М., Л., ЦК ВЛКСМ, Издательство Детской Литературы, 1941. - 120 с.

49. *Яковлев С. М.* Пионер русской авиации Глеб Васильевич Алехнович: Очерк жизни и деятельности. - Смоленск: Кн. изд-во, 1960. 43 с.: ил.

А.Д. Ильницкий

РУССКИЕ СОКОЛЫ
Артиллеристы, покорившие небо

В авторской редакции

Корректор Ильницкая Т.П.

ISBN 978-5-905316-06-7



Ответственный редактор Помаз П.В.
Верстка Жигарева А.В.

Подписано в печать 02.04.2014.
Формат 60x84 1/16. Бумага офсетная.
Печ. л. 7,5. Тираж 500 экз. Заказ № 106

Подготовлено к печати издательством ООО «Архей»
Санкт-Петербург, г. Зеленогорск, ул. Ленина, д. 44.
Отпечатано в типографии ООО «Архей»
Санкт-Петербург, г. Зеленогорск, ул. Ленина, д. 44.



Ткачев В.М.



Крутень Е.Н.



Алехнович Г.В.

