



О.С. Смыслов

ЗАЩИТНИКИ РУССКОГО НЕБА



• ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА •

Военно-историческая библиотека (Вече)

Олег Смыслов

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

«ВЕЧЕ»

2010

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62

Смыслов О. С.

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

ISBN 978-5-4444-8930-7

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

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-4444-8930-7

© Смыслов О. С., 2010
© ВЕЧЕ, 2010

Содержание

От автора	6
Великолепная пятёрка русской авиации	7
Необходимое вступление	7
Пётр Николаевич Нестеров	9
Евграф Николаевич Крутень	21
Конец ознакомительного фрагмента.	28

Олег Смыслов

Защитники русского неба от Нестерова до Гагарина

© Смыслов О. С., 2010

© ООО «Издательство «Вече», 2016

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

* * *

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

От автора

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

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

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

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

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

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

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

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

Великолепная пятёрка русской авиации

Необходимое вступление

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В ходе Первой мировой войны закономерно развивалась тактика истребительной авиации.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Пётр Николаевич Нестеров

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

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

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

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

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

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

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

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

И снова выпуск по первому разряду.

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

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

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

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

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

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

«Мне казалось, – позже вспоминал Нестеров, – что только соблюдение этих условий и только такой аппарат могут дать возможность человеку свободно парить. Только тогда... авиация из забавы и спорта превращается в прочное и полезное приобретение человечества».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Очень скоро он начал без всяких стеснений возмущаться и протестовать.

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

Но над ним подшучивали, считая поручика отменным фантазёром.

А он всё равно продолжал убеждать:

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

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

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

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

«Артист стремительно съезжал на велосипеде по наклонной дорожке. Затем она круто шла вверх, сворачивалась в огромную спираль. Артист мчался по спирали. В какой-то момент он оказывался вниз головой, но не падал. При быстром движении возникла сила, которая удерживала его от падения».

Приходят и новые убеждения, что военный лётчик должен владеть самолётом так, как гимнаст владеет своим телом. Неудовлетворённый современными методами пилотирования

Пётр Николаевич теоретически обосновывает идею поворота самолёта с креном и «мёртвую петлю». Но в условиях Авиационного отдела осуществление её, как и всякое иное новаторство, было невозможным. И пока всё это называли не иначе как сумасбродством, Нестеров терпеливо ждёт своего часа для критического воплощения этих идей. При этом всего за 11 месяцев обучения он достигает больших результатов.

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

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

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

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

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

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

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

В воздухе везде опора!

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

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

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

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

Из биографии:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

градусов 70–80, то есть ощущаешь телом поворот аэроплана, как, например, лёжа в поезде, чувствуешь телом поворот вагона.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Жуковскому сказали, что Нестеров тут, присутствует в зале.

Николай Егорович, волнуясь, поднялся из-за стола:

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

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

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

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

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

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

Были у Нестерова и другие рекорды. В августе 1913 г. он возглавил групповой перелёт (в составе трёх машин) по маршруту Киев – Остёр – Козелец – Нежин – Киев с посадками на полевых аэродромах. Во время перелёта впервые в истории авиации проводилась маршрутная киносъёмка. А в 1914-м он осуществил ещё два перелёта: Киев – Одесса за 3 часа 10 минут и Киев – Гатчина протяжённостью в 1150 км. В этих перелётах, пользуясь сильным попутным ветром, а иногда и штормом, Нестеров увеличивал в полтора раза скорость своего аппарата. То есть его «Ньюпор-IV» вместо нормальной скорости 100 километров в час давал 150 км в час. Так летал только он.

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

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

также и глубокое понимание, и тонкое знание свойств аэроплана и мотора. Этим и силён шт. – капитан Нестеров...

Начальник штаба генерал-лейтенант Драгомиров».

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

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

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

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

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

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

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

Вспоминает В. Г. Соколов:

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

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

– Его можно будет ударить сверху колёсами.

Впоследствии Пётр Николаевич неоднократно возвращался во время наших бесед к вопросу о таране. Он доказывал его возможность и допускал два варианта. Первый – надо под-

няться выше вражеского самолёта, а потом, круто пикируя, ударить колёсами по концу крыла противника: вражеский самолёт будет сбит, а самому можно будет благополучно спланировать.

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

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

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

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

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

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

– А что же мы можем сделать?

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

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

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

Нестеров вспылил:

– Хорошо! Мы примем меры и остановим полёты австрийца.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– Не надо, Саша, я полечу один.

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

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

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

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

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

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

3. Решение таранить и сбивать неприятельские воздушные машины у штабс-капитана Нестерова зародилось уже давно. Так, в г. Дубно, числа 5–6 сего августа им был приспособлен нож к задней конечности фюзеляжа, которым он предполагал разрезать оболочку неприятельского дирижабля. Во время пребывания в Злочеве он решил приспособить к хвосту аппарата длинный трос с грузом, которым надеялся спутать винт неприятельского аэроплана, пролетая перед носом такового.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Подписали:

Председатель комиссии генерального штаба капитан Лазарев

члены: военный лётчик поручик Передков

военный лётчик поручик Кованько».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В своём последнем письме жене 24 августа 1914 г. русский лётчик писал: «...Теперь будет скучновато, так как в отряде очень мало работников. Передков и я. Последнее время очень плохая погода и летать нельзя или очень тяжело. Вчера был во Львове, хороший город, всё спокойно, ходят трамваи, только запружено нашими обозами. По дорогам, когда езжу на автомобиле по 50–100–150 вёрст, встречаются картины страшного разрушения, и приходят вместе определённые мысли о зверстве и бессмысленности войны.

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

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

Этот орден стал четвёртым и последним орденом (Св. Станислава 3-й степени от 25.12.1912 г., Св. Анны 3-й степени от 07.03.1913 г., Св. Владимира 4-й степени от

09.08.1914 г.) П. Н. Нестерова – выдающегося русского лётчика, сумевшего всего за два года лётной работы неоднократно сказать «новое слово в искусстве полёта». А честное слово русского офицера оказалось для него выше собственной жизни...

Таким он и останется в русской истории на века!

Евграф Николаевич Крутень

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21-й авиаотряд базировался в Гродно.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 марта 1917 г. награждают орденом Св. Станислава 2-й степени с мечами и 22 марта 1917 г. Георгиевским оружием – «за то, что 30-го июля 1916 г., когда над расположением

наших войск появился немецкий аэроплан, поднялся на своём самолёте, с бесповоротной решимостью атаковал врага и вынудил его опуститься в нашем расположении, при чём неприятельские лётчики и аппарат были захвачены в плен».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На аэродром начали прибывать новейшие “Ньюпоры”. Мы приступили к переучиванию. Одновременно производились боевые вылеты. Евграф Николаевич Крутень был душой авиагруппы. В чёрной кожаной куртке с бархатным воротником, он появлялся всюду. Собираются люди на боевое задание – обязательно проверит их подготовку, подскажет, как лучше выполнить поставленную задачу. Переучивая лётчиков на двухместном “Ньюпоре-10”, он и сам часто летал на боевые задания. На борту его машины была нарисована голова русского витязя в бое-

вом шлеме. Наибольшее количество боевых вылетов и побед в воздушных боях – вот краткая аттестация командира группы...»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В жизни этого настоящего витязя неба был и такой случай: «Однажды, сбив “фоккер” врага, Евграф Николаевич сел рядом возле обломков аэроплана. Пехотинцы передали ему бумажник погибшего лётчика. В нём он нашёл фотографию, на которой был изображён немецкий лейтенант с ребёнком на руках. Позади стояла улыбающаяся жена. При очередном вылете Крутень сбросил над неприятельским лагерем вымпел с вложенной в бумажник запиской: “Сожалею об убитом муже и отце, но война есть война. Не я его – так он меня”».

А погиб он безвременно и нелепо!

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

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

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

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

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.