



СЕРИЯ
РОДИНА ЗОВЁТ!

Премия им. Александра Трифоновича Твардовского



СЕРИЯ
РОДИНА ЗОВЁТ!

Премия им. Александра Трифоновича Твардовского

Владимир Сапёров

ДАЛЬНЯЯ АВИАЦИЯ

**В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ И ЛОКАЛЬНЫХ
ВОЙНАХ**

Москва
Интернациональный Союз писателей
2025

УДК 821.161.1

ББК 84(2Рос=Рус)6

С19

Продюсер проекта Елена Кувшинова

Сапёров, Владимир

- С19 Дальняя авиация в Первой мировой и локальных войнах / Владимир Сапёров. — Москва: Интернациональный Союз писателей, 2025. — 152 с. (Серия «Родина Зовёт!», премия имени А. Т. Твардовского).

ISBN: 978-5-6054234-7-8

Россия первой вписала страницу в историю тяжёлой авиации. Самолёт «Илья Муромец» открыл новую эру в авиастроении. В 1914 году в нашей стране создали стратегическое соединение — Эскадру Воздушных Кораблей и применяли её в ходе Первой мировой войны. В хаосе революционных бурь и гражданской войны судьба Эскадры оказалась трагичной...

Уже в советское время появляются новые, более совершенные тяжёлые самолёты. После Великой Отечественной в СССР создали современные бомбардировщики и ракетноносцы: Ту-16, Ту-22, Ту-95, Ту-160 различных модификаций, — которые успешно применялись в локальных конфликтах (в Афганистане, на Северном Кавказе, в Сирии) и верно служат нашему Отечеству до сих пор.

На основе открытых данных автор собрал материал по этой тематике и предлагает его широкому читателю. Книга представляет определённый интерес для всех и приоткрывает страницы из истории Дальней авиации.

УДК 821.161.1

ББК 84(2Рос=Рус)6

©Владимир Сапёров, 2025

ISBN: 978-5-6054234-7-8 ©Интернациональный Союз писателей, 2025

ВВЕДЕНИЕ

Основоположником современной аэромеханики является знаменитый русский учёный Н. Е. Жуковский. Он положил начало созданию экспериментальной и теоретической аэродинамики, поставив на научную основу развитие самолётостроения и авиации в целом. Россия первой вписала страницу в историю тяжёлой авиации, создание которой связано с именем гениального русского инженера И. И. Сикорского. Молодой авиаконструктор разработал концепцию уникального, не имевшего аналогов в мировой практике многомоторного самолёта. С 1913 года на Русско-Балтийском вагонном заводе (РБВЗ) началась работа над четырёхмоторным самолётом «Илья Муромец». Самолёт (биплан) открыл новую эру мировой тяжёлой многомоторной авиации. На нём были установлены 4 двигателя «Аргус» мощностью по 100 л. с. Размах верхнего крыла составлял 32 м, нижнего — 22 м, длина самолёта — 22 м. Взлётная масса превышала 5 тонн.

По тогдашним меркам «Илья Муромец» представлял собой воздушный гигант, в несколько раз больше, чем все другие самолёты мира. Помимо 4–6 членов экипажа он мог брать на борт ещё до 800 кг груза. За свои огромные размеры «Муромец» сразу же получил в прессе и официальной переписке обозначение «Воздушный Корабль» (писалось всегда

с прописных букв), в отличие от обычных одномоторных аэропланов. Главным оружием его были бомбы. Он мог брать на борт до 500 кг бомб. Преимущественно использовались фугасные бомбы: 5, 10 и 25 фунтов, 1, 2, 5 и 10 пудов; осколочные: 10, 25 фунтов, 1, 2 и 3 пуда и зажигательные: от 10 фунтов до 2 пудов. Скорость полёта достигала 135 км/ч, потолок — до 4500 м, полётный вес — до 7500 кг, продолжительность полёта — до 10 часов. Экипаж, как правило, состоял из шести человек: пилот, его помощник, артиллерийский офицер, механик и два моториста-стрелка. «Муромец» мог ощетиниваться двумя станковыми и четырьмя ручными пулемётами. Каждый Корабль имел персональное имя (номер).

«Муромец» стал лакомым кусочком для военных, и военное ведомство согласилось закупать его. В 1915 году Воздухоплавательное отделение РБВЗ выделено в самостоятельный Русско-Балтийский воздухоплавательный завод — «Авиа-Балт». По планам командования предполагалось, что каждый Корабль будет приравнен к боевому отряду со всеми положениями и штатами — «Отряд аэроплана “Илья Муромец”». Боевой отряд, состоявший из одного Корабля «Илья Муромец», возглавлялся военным лётчиком — командиром. На должности командиров Кораблей назначалась элита русской военной авиации. 8 (21) декабря 1914 года Военный совет Российской армии принял Постановление о формировании на время войны Управления Эскадры Воздушных Кораблей, а 10 (23) декабря 1914 года Постановление было утверждено Государем Императором Николаем II. Таким образом,

23 декабря 1914 года — официальная дата рождения Дальней авиации. Председатель правления РБВЗ М. В. Шидловский был назначен начальником ЭВК с присвоением воинского звания генерал-майор.

В начале XX века Россия в ходе определённых усилий по ликвидации технической отсталости, в том числе и по развитию авиации, посредством таланта, целеустремлённости и предприимчивости своих соотечественников сумела стать пионером в деле создания и практического применения тяжёлых Воздушных Кораблей. На заре русской авиации установилось и взаимодействие Русской православной церкви с военными лётчиками.

1. БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЭСКАДРЫ ВОЗДУШНЫХ КОРАБЛЕЙ «ИЛЬЯ МУРОМЕЦ» В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Боевая деятельность ЭВК началась 14 февраля 1915 года. На этот день был назначен первый боевой вылет. «Киевский» медленно набрал высоту 1800 м и углубился в тыл противника. Прошли две станции, сфотографировали поезд, но конечный пункт маршрута — Вилленберг — не нашли, заблудились в облаках. Неудовлетворённый результатами вылета Г. Г. Горшков решил повторить вылет на следующий день. Уже по знакомому маршруту точно вышли на Вилленберг и сделали три захода — на первом пристрелка, на втором сбросили серию из пяти бомб, на третьем сфотографировали станцию, уже окутанную дымом. Попадания были точными. Этими двумя полётами и началась боевая работа Эскадры. За ними последовали другие вылеты. Г. Г. Горшков, И. С. Башко и А. А. Наумов были награждены Георгиевским оружием. Кроме того, Г. Г. Горшков получил должность и. о. старшего офицера Эскадры, а штабс-капитан И. С. Башко стал командиром Корабля «Киевский». В марте 1915 года боевые вылеты вместе с «Киевским» стал совершать ВК-III под командованием штабс-капитана Бродовича.

В связи с наступлением неприятеля на Галицийском направлении по приказу Главного командования в мае 1915 года во Львов из Эскадры были направлены два экипажа. Так был создан отдельный боевой отряд под командованием Г. Г. Горшкова.

На Варшавском же направлении боевая работа тоже не прекращалась. К этому времени на базу поступили новые машины типа «В». На них экипажи продолжили полёты во вражеский тыл. В начале мая 1915 года ввиду явной угрозы базе было решено эвакуировать Эскадру в Лиду. Здесь начали подготовку экипажи поручика Головина, поручика Смирнова, штабс-капитана Нижевского и штабс-капитана Чечулина (потом его заменил поручик Констенчик). Таким образом, Эскадра была доведена до штатного состава.

Через три месяца вновь перебазирование: из Лиды в Псков. Пока база Эскадры перебазировалась и обживалась на новом месте, отдельный отряд эффективно действовал. Весной 1915 года он провёл разведку, результатом которой стало пленение 15 тысяч немцев. 14 июня 1915 года командир Корабля И. С. Башко точно вышел на цель, когда на станции Пржеворск стояло шесть составов. Один из них был с артиллерийскими снарядами. Результат — уничтожение более 30 тыс. артиллерийских снарядов, нескольких тонн взрывчатых веществ и вывод станции из строя на долгий срок.

Однако отдельному отряду Эскадры пришлось отступить вместе с частями 3-й армии. Немцы усилили противовоздушную оборону, в том числе истребительную авиацию. Первым

повстречался с истребителями экипаж «Киевского». Это случилось 5 июля 1915 года. Отбомбившись, Корабль лёг на обратный курс и в 40 км от линии фронта на высоте 3500 м был атакован истребителями «Бранденбург». Истребитель дал очередь из пулемёта по левому борту «Муромца». Командир был ранен в голову и ногу. Пробиты оба верхних бака и оба бензопровода левой группы моторов. Теперь работали только правые двигатели. И. С. Башко, преодолевая боль, удержал Корабль на курсе. Тем временем истребитель вновь пошёл в атаку, но огнём из пулемёта был отогнан. В атаку ринулся второй истребитель. Его удалось отогнать стрельбой из карабина. При подходе к линии фронта Корабль был обстрелян третьим истребителем. Остановились и правые двигатели. Командир, несмотря на ранение, удачно посадил машину в тылу русских войск. Весь экипаж был награждён. И. С. Башко получил орден Св. Георгия IV степени, первую столь высокую награду в ЭВК.

После выведения из строя этого Корабля вся тяжесть боевой работы отряда легла на ВК-III. Его экипаж возглавил поручик Озерский. За подвиги он был удостоен ордена Св. Георгия IV степени и Георгиевского оружия. ВК-III столь хорошо выполнял боевые задания, что начальник штаба 3-й армии заявил командованию, что готов обменять всю лёгкую авиацию, имеющуюся в его распоряжении, всего на три «Муромца». К сожалению, 2 ноября при снижении и заходе на посадку ВК-III сорвался в штопор и врезался в землю. Экипаж погиб. Это была первая катастрофа в истории «Муромцев». Вероятной