

Иван НЕГЕНБЛЯ
Василий ГОГОЛЕВ

«СОПВИЧ» —

первый самолет в небе Якутии



И. Е. Негенбля
В. В. Гоголев

*Посвящается 80-летию авиации
Республики Саха (Якутия)*

“СОПВИЧ”
– ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ
В НЕБЕ ЯКУТИИ

Якутск, 2005



В дореволюционное время промышленность и транспорт Якутии были развиты слабо, а за годы революции и гражданской войны они окончательно пришли в упадок. В 1922 г. объём валовой продукции промышленности снизился до мизерного уровня - 268 тыс. руб. против 580 тыс. руб. в 1917 г.¹ Руководству молодой Якутской республики предстояло решать сложный комплекс политических, хозяйственных и культурно-просветительских задач.

Республике, расстояния между населёнными пунктами которой достигали десятков и сотен километров, в наследство от царского режима осталась крайне слабо развитая транспортная система. Почтовый тракт, связывающий Якутск с Иркутском и железнодорожной магистралью, представлял собой береговую выючную тропу, по которой движение в период распутицы почти замирало. Такие же "тракты", по которым в дореволюционные годы совершалась "почтовая гоньба", связывали между собой относительно большие населённые пункты Якутии. На её огромных и мало заселённых пространствах практически не было средств сообщения: на 100 км² территории приходилось всего 0,03 км колёсных дорог, а работа водного транспорта носила сезонный характер. На реке Лене - главной водной артерии республики навигационный период составлял примерно 4,5 месяца². Поэтому в ряде случаев сообщение между отдельными пунктами было невозможно или требовало долгого времени³. Такое состояние транспорта не могло удовлетворять растущих потребностей как республики, так и страны в целом. В планы союзного правительства входили не только вывоз из Якутии пушнины и золота, но также интенсивная разведка предполагаемых на её территории полезных ископаемых и др.⁴.

С окончанием гражданской войны и переходом к мирной жизни правительство страны стало уделять особое внимание развитию транспорта, в том числе воздушного. 17 января 1921 г. Совнарком издал декрет "О воздушных передвижениях и воздушном пространстве над территорией РСФСР и над его территориальными водами" - первый законодательный акт, способствовавший организационному становлению гражданской авиации. На его основе были приняты правила об испытаниях на звание пилота и выдаче пилотских свидетельств, о регистрации воздушных судов и другие подзаконные акты. Постановлением Совета Труда и Оборона (СТО) от 26 января 1921 г. при Главном управлении Рабоче-Крестьянского Красного Военно-Воздушного Флота (Главвоздухфлот) была создана комиссия по разработке десятилетней программы-максимум развития отечественной авиации. Так началось государственное плановое руководство воздушным флотом страны. Оно было подкреплено решениями X съезда РКП (б) (март 1921 г.), в которых указывалось на необходимость всемерного улучшения материально-технического обеспечения авиации, подбора и укомплектования кадрами⁵.

Для ведения целенаправленной работы в области гражданской авиации СТО 9 февраля 1923 г. принял постановление "О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации"⁶. День, когда был принят этот документ, считается официальной датой рождения гражданской авиации нашей страны.

Одним из первых и наиболее крупным предприятием гражданской авиации стало основанное в марте 1923 г. акционерное общество "Добролёт". В уставе общества указывалось, что оно учреждается "для развития Гражданского воздуш-



ного флота в пределах СССР путём организации воздушных линий и перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъёмки и иных отраслей применения на основе отечественной авиапромышленности”⁷.

Большую организующую роль в становлении отечественной авиации сыграло “Российское общество друзей воздушного флота” (ОДВФ), учрежденное 8 марта 1923 г. и преследовавшее цель содействовать созданию в СССР могущественной авиации. Вскоре его отделения стали создаваться по регионам страны. В ОДВФ Дальнего Востока входило 7 губернских обществ, в том числе и Якутское. В 1925 г. ОДВФ объединилось с Доброхимом и называлось Авиахимом, а в 1927 г. – с Обществом содействия обороне и стало называться Осоавиахимом.

В Якутии ОДВФ организационно оформилось 9 августа 1924 г., когда в столице республики на общем собрании его членов было избрано временное бюро, в которое вошли Леонтьев (председатель), Тверской и Сухушин⁸. Уже до конца месяца Якутская городская организация ОДВФ насчитывала 118 членов. Тогда же развернулась кампания по сбору средств на строительство Красного Воздушного Флота, а коллектив Наркомфина ЯАССР выступил с инициативой сбора средств на строительство самолёта “Красная Якутия”⁹.

Первым самолётом в небе Якутии был биплан “Сопвич”.

Томас Сопвич и его самолеты

Томас Октейв Мердок Сопвич (Sopwith) (1888 – 1989) – один из пионеров авиации Великобритании. В 1910 г. он получил свидетельство пилота и стал видным летчиком-спортсменом, а затем и испытателем в основанной им в 1912 г. лётной школе. Школа была в числе лучших, но и эта профессия не удовлетворяла честолюбивого англичанина. Уже в следующем году он создаёт свою фирму – “Sopwith Aviation Co.”, сосредоточившись на разработке и производстве самолетов¹⁰.

Одним из первых проектов Сопвича был созданный в 1913 г. биплан “Sopwith Bat Boat” с двигателем Австро-Даймлер мощностью 90 л.с. Другими ранними проектами молодого конструктора были “Sopwith Three Seater” – трехместный биплан; “Sopwith Sociable”, “Sopwith Anzani Seaplane” и “Sopwith Gun Bus” – двухместные бипланы с двигателем мощностью 100 л.с.

Более известным стал самолет “Sopwith Tabloid” – легкий, компактный и маневренный одностоечный биплан с двигателем “Гном” мощностью 100 л.с. и открытой кабиной для двух пилотов, кресла которых располагались рядом друг с другом. Конструктор изрядно поработал над аэродинамикой своего детища: тщательно закапотировал пятицилиндровый двигатель, использовал минимальное количество растяжек и т.д. Благодаря этому биплан развивал скорость большую, чем многие другие аппараты подобного класса. Вскоре новый самолет заставил заговорить о себе победами на авиационных соревнованиях. Так, Г. Пикстон, пилотируя поплавковый вариант “Sopwith Tabloid”, в 1914 г. победил в Кубке Шнейдера.



Томас Сопвич



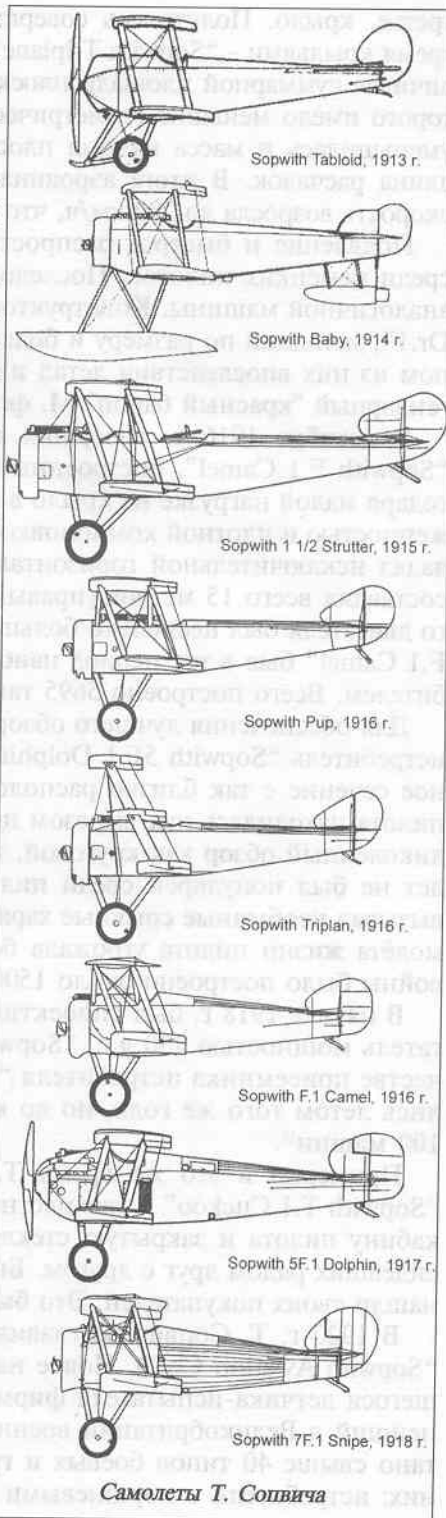
В начале первой мировой войны "Sopwith Tabloid" был принят на вооружение R.F.C. (Авиация сухопутных войск) и R.N.A.S. (Морская авиация) Великобритании. 8 октября 1914 г. лейтенант Р. Майрикс на такой машине вывел из строя огромный дирижабль Цеппелин Z IX, находящийся в ангаре близ Дюссельдорфа.

Вариант поплавкового гидросамолета, немного измененный по сравнению с тем, что принимал участие в состязаниях Кубка Шнейдера, получил название "Sopwith Schneider". На его основе позднее разработали "Sopwith Baby" с несколько улучшенными летными характеристиками.

В конце 1915 г. был построен герой нашего повествования - "Sopwith 1 1/2 Strutter" ("Сопвич 1 1/2 Страттер"). Машина стала заметным явлением в мировом самолетостроении и положила начало целой серии удачных истребителей Т. Сопвича. Более подробно об этом самолёте мы расскажем чуть ниже.

9 февраля 1916 г. завершилась постройка истребителя "Sopwith Pup" - уменьшенного по размеру варианта "Sopwith 1 1/2 Strutter". Это был элегантный одноместный биплан с двигателем Рон мощностью 80 л.с. На самолёте, серийное производство которого развернули в сентябре 1916 г., устанавливался синхронный пулемет Викарс. С ноября 1916 г. по декабрь 1917 г. он принимал участие в боевых действиях на Западном фронте, зарекомендовав себя высокоманевренной и легкой в управлении машиной. "Sopwith Pup" стал первым в мире истребителем корабельного базирования. В 1917 - 18 гг. им были оснащены 4 крейсера и 5 авианосных кораблей британских ВМС. Всего построили 1847 самолетов "Sopwith Pup".

Появление в 1916 г. на фронте немецких истребителей "Альбатрос" с двигателем мощностью 160 - 180 л.с. поставило перед Т. Сопвичем новую сложную задачу. Тем не менее, имея в своем распоряжении только двигатель Рон в 110 л.с., конструктору удалось создать истребитель, превосходящий "Альбатрос". Для этого он добавил своей машине еще одно,



Самолеты Т. Сопвича



третье, крыло. Получилась совершенно необычная конструкция: истребитель с тремя крыльями - "Sopwith Triplane" ("Сопвич Триплан"). Таким образом, не увеличивая суммарной площади плоскостей, был создан самолёт, каждое крыло которого имело меньшие геометрические размеры, чем у биплана. Соответственно уменьшилась и масса каждой плоскости, сократилось число стоек и суммарная длина расчалок. В итоге аэродинамическое сопротивление аппарата снизилось, скорость возросла до 200 км/ч, что было на 20 км/ч больше, чем у "Sopwith Pup".

Появление и быстрое распространение трипланов Сопвича вызвало панику среди немецких пилотов. Последовал срочный заказ А. Фоккеру на разработку аналогичной машины. Конструктор за короткий срок выпустил триплан "Fokker Dr.1", меньший по размеру и более маневренный, чем триплан Сопвича. На одном из них впоследствии летал и погиб лучший ас первой мировой войны, легендарный "красный барон" М. фон Рихтгофен.

В декабре 1916 г. совершил первый полет новый самолет Т. Сопвича - "Sopwith F.1 Camel", построенный по заказу британского Адмиралтейства. Благодаря малой нагрузке на крыло в сочетании с достаточно высокой энерговооруженностью и плотной компоновкой машины вокруг центра масс истребитель обладал исключительно горизонтальной маневренностью. Радиус левого виража составлял всего 15 метров (правый из-за гироскопического момента ротативного двигателя был несколько больше). В войсках союзников английский "Sopwith F.1 Camel" был в тот период наиболее популярным и распространенным истребителем. Всего построено 5695 таких машин.

Для обеспечения лучшего обзора пилоту в мае 1917 г. конструктор разработал истребитель "Sopwith 5F.1 Dolphin". Фюзеляж самолета имел большое поперечное сечение с так близко расположенным к нему верхним крылом, что голова пилота находилась над вырезом центроплана. Таким образом обеспечивался великолепный обзор как круговой, так и верхней полусферы. И всё же этот самолет не был популярен среди пилотов, поскольку отрицательный вынос крыла вызывал необычные срывные характеристики. К тому же при капотировании самолёта жизни пилота угрожала большая опасность. До конца первой мировой войны было построено около 1500 экземпляров.

В начале 1918 г. был спроектирован и построен специально под новый двигатель мощностью 230 л.с. "Sopwith 7F.1 Snipe", который предполагался в качестве приемника истребителя "Sopwith F.1 Camel". Поставки самолета начались летом того же года, но до конца войны удалось поставить только около 100 машин¹¹.

Примерно в это же время Т. Сопвич разработал палубный торпедоносец "Sopwith T.1 Cuckoo" и трехместный "Sopwith Gnu". Последний имел открытую кабину пилота и закрытую стеклянным фонарем кабину для двух пассажиров, сидевших рядом друг с другом. Было построено 13 таких самолетов, но только 5 нашли своих покупателей. Это был печальный конец замечательной компании¹².

В 1920 г. Т. Сопвич возглавил фирму "Hawker Engineering" (бывшая фирма "Sopwith Aviation Co."). Новое название фирма получила в честь заслуг выдающегося летчика-испытателя фирмы Г.Д. Хоукера. В настоящее время это крупнейший в Великобритании военно-промышленный концерн, которым разработано свыше 40 типов боевых и гражданских самолетов, наиболее известные из них: истребители с поршневыми двигателями "Харрикейн" и "Тайфун", с реак-



тивными - "Си Хок", "Хантер" и "Харриер", бомбардировщик "Букканир" и пассажирский лайнер "Трайидент".

В годы первой мировой войны и иностранной военной интервенции в Россию попало значительное количество самолетов конструкции Т. Сопвича. Так, основной рабочей лошадкой в гражданской войне были самолеты "Sopwith 1/2 Strutter" английской, французской и российской сборки. На фронтах с той и другой стороны воевали "Кэмелы", "Трипланы" и "Снайпы".



*"Сопвич Триплан"
в музее авиации в Монино*

В настоящее время в подмосковном Монино, в Музее ВВС России, можно увидеть чудом сохранившийся, возможно, благодаря своей необычной схеме, истребитель "Sopwith Triplane", который в годы гражданской войны входил в состав Московской авиагруппы особого назначения¹³.

В Якутии оставили заметный след не только творение рук самого Т. Сопвича, но и более поздняя разработка его фирмы - знаменитый истребитель второй мировой войны "Хоукер Харрикейн". По некоторым данным, после Великой Отечественной войны самолеты этого типа применялись в авиации гидрометслужбы, выполняя разведку погоды в Якутском аэропорту.

"Сопвич 11/2 Страттер" - истребитель и бомбардировщик

Начальный опыт боевого применения аэропланов в первой мировой войне позволил очертить примерный облик многоцелевого фронтового самолета-разведчика, корректировщика артогня и легкого бомбардировщика. Это был двухместный биплан с тянущим винтом, тандемным расположением экипажа и турельным пулеметом для самозащиты. Ранее на самолётах-разведчиках пилот размещался за лётчиком-наблюдателем. После появления самолетов-истребителей стало ясно, что для эффективной самозащиты пилота и летнаба необходимо поменять местами. В дальнейшем такая схема стала применяться повсеместно, но первым самолетом с классическим расположением экипажа стал "Sopwith 11/2 Strutter" ("Сопвич 11/2 Страттер").



"Sopwith 1 1/2 Strutter" Королевских Воздушных сил Великобритании

Цельнодеревянный биплан с полотняной обшивкой "Сопвич 1 1/2 Страттер", что можно перевести на русский язык как "Сопвич-полуторастоечный", получил своё необычное название из-за дополнительного W-образного каркаса, укрепляющего центроплан крыла.

В целом самолёт имел традиционную для того времени конструкцию. Фюзеляж - расчалочной ферменной конструкции, образованной четырьмя основными лонжеронами, стойками и распорками, которые скреплялись узлами, отштампованными из листовой стали. Жёсткость фермы обеспечивалась расчалками из проволоки. Носовая часть фюзеляжа обшивалась алюминиевыми листами. Бипланная коробка состояла из двух равных по размаху и хорде двухлонжеронных с внутренними расчалками крыльев. На задние лонжероны крыла навешивались элероны, соединённые расчалками. Хвостовое оперение представляло собой лёгкий деревянный каркас, укреплённый снаружи лентами-расчалками. Шасси сварное, из стальных труб со стойками каплевидного сечения, амортизация - резиновыми шнурами. Хвостовой костыль деревянный, управляемый, со шнуровой амортизацией. Колёса 700x100 со спицами, закрывались полотняными обтекателями. Управление самолётом - тросовое, обычного типа.

Кабины пилота и летнаба (или пассажира) были разнесены по фюзеляжу на полтора метра, а между ними помещался топливный бак. Маслбак располагался за двигателем перед кабиной пилота.

В конструкции самолёта было много такого, что не применялось в летательных аппаратах ранее: стабилизатор с изменяемым в полёте углом установки; аэродинамические тормоза-щитки на центропланной части нижнего крыла, позволяющие заметно сокращать длину пробега; независимая подвеска колёс шасси с качающимися полуосями.

На биплане Сопвича первом среди серийных самолетов союзников установили синхронный пулемет. Интересно, что в создании его механизма была применена конструкция лейтенанта российского флота В.В. Дыбовского. В конце 1915 г. он изобрел и изготовил на заводе "Дукс" приспособление для стрельбы из пулемета через винт. Чтобы согласовать количество выпускаемых в минуту пуль



с числом оборотов винта, Дыбовский установил на коленчатом валу двигателя кулачковые шайбы, которые нажимали через систему передач на спусковой механизм пулемета в тот момент, когда лопасть винта уже проходила осевую линию ствола пулемета. 2 декабря 1915 г. правление завода направило письмо-заявку в Главное военно-техническое управление, но синхронизатор не был принят военным министерством¹⁴.

В январе 1916 г., будучи приемщиком авиационного имущества в Русском закупочном комитете в Лондоне, Дыбовский предложил свою схему Адмиралтейству. Воздухоплавательный департамент поручил Ф.В. Скарффу разработку механизма. Уже через полгода синхронизатор Скарффа - Дыбовского устанавливался на самолеты "Сопвич 11/2 Страттер"¹⁵.

Первый прототип нового самолета Т. Сопвича был создан по заказу Адмиралтейства и вышел на лётные испытания 16 декабря 1915 г., а уже в феврале 1916-го началось его производство. Кстати, фирменное название самолета первоначально было неофициальным, так как Адмиралтейство в то время имело свою систему обозначений типов летательных аппаратов. Обычно название исходило от серийного номера первой построенной машины. В случае с самолетом "Сопвич 11/2 Страттер" был выбран аппарат с серийным номером №9400 и в Королевской морской авиации двухместный вариант официально называли "Сопвич Тип 9400", а одноместный бомбардировщик - "Сопвич Тип 9700". Позднее, когда "Сопвич 11/2 Страттер" был принят на вооружение Авиацией сухопутных сил, он получил название "Сопвич Двухместный".

*Первый экземпляр "Sopwith 11/2 Strutter",
№9382, 1916 г.*



Самолеты "Сопвич 11/2 Страттер" активно применялись на Западном фронте, в Италии, Македонии, Месопотамии и Палестине. Всего за годы войны британскими предприятиями "Сопвич", "Фейри", "Хупер", "Моган", "Виккерс", "Вестланд" и др. было построено 1439 машин.

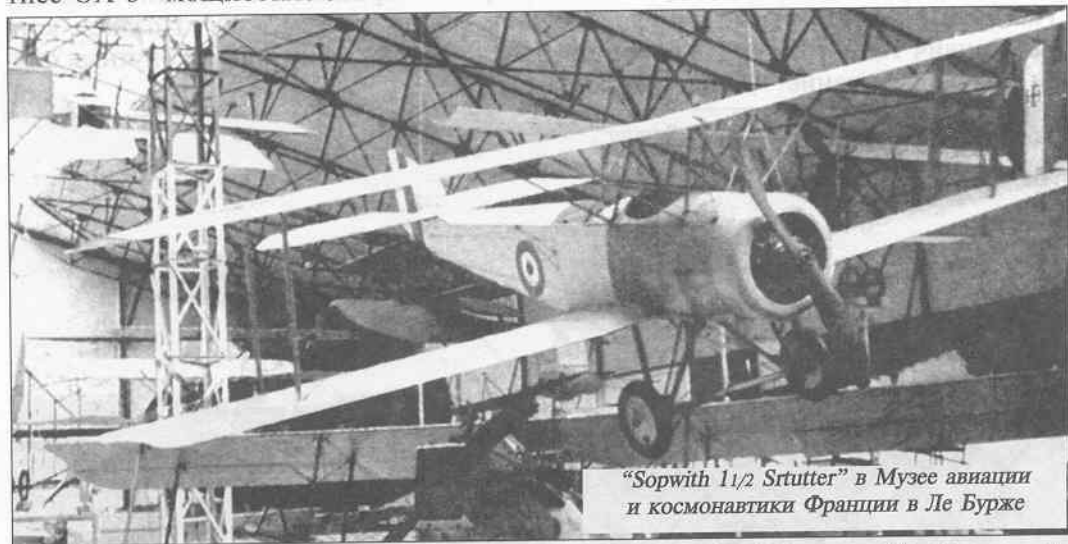
В июне 1916 г. руководство ВВС Франции, обеспокоенное положением дел в собственной бомбардировочной авиации, обратилось в Британское Адмиралтейство с просьбой о продаже самолетов "Сопвич 11/2 Страттер" и лицензии на их



производство. Получив первые 9 самолетов (один - двухместный, остальные - одноместные), французы быстро развернули их производство, переименовав вариант разведчика в "Sor. 1A2", вариант бомбардировщика - в "Sor. 1B2", а одноместный стал "Sor. 1B1", всего построили около 4 500 самолетов. Это было самое крупномасштабное производство машин этого типа. Их выпуск французы продолжали до апреля 1918 г.

Однако во время войны технический прогресс в авиации был настолько стремительный, что уже к апрелю 1918 г. "Сопвичи" безнадежно устарели. На фронт поступали более современные самолеты. Дело дошло даже до того, что новенькие машины прямо с заводов отправляли на базы хранения. Количество "Сопвичей" в воинских частях сокращалось и к октябрю того же года сошло на нет.

После окончания боевых действий несколько самолетов было переоборудовано в пассажирские. Так, например, в Бельгии в качестве воздушного такси применялся "Сопвич 11/2 Страттер", переоборудованный в трехместный вариант. В Англии летал "Сопвич", имевший закрытую кабину для двух пассажиров. В обоих самолетах были сняты фюзеляжные топливные баки и установлены крыльевые такого же объема. Возможно, последним летавшим самолетом "Сопвич 11/2 Страттер" была зарегистрированная в США в 1930 г. машина с двигателем "Кертисс ОХ-5" мощностью 90 л.с.¹⁶.



"Sopwith 11/2 Strutter" в Музее авиации и космонавтики Франции в Ле Бурже

В настоящее время сохранилось только два самолёта "Сопвич 1/2 Страттер": один хранится в Музее авиации и космонавтики Франции в Ле Бурже, другой выставлен в Бельгийском Королевском военно-историческом музее в Брюсселе.

"Сопвич 11/2 Страттер" был одним из самых массовых самолетов первой мировой войны. Он стоял на вооружении в Бельгии, Греции, США, Японии, Латвии и др. странах, строился не только в Англии и Франции, но и в России.

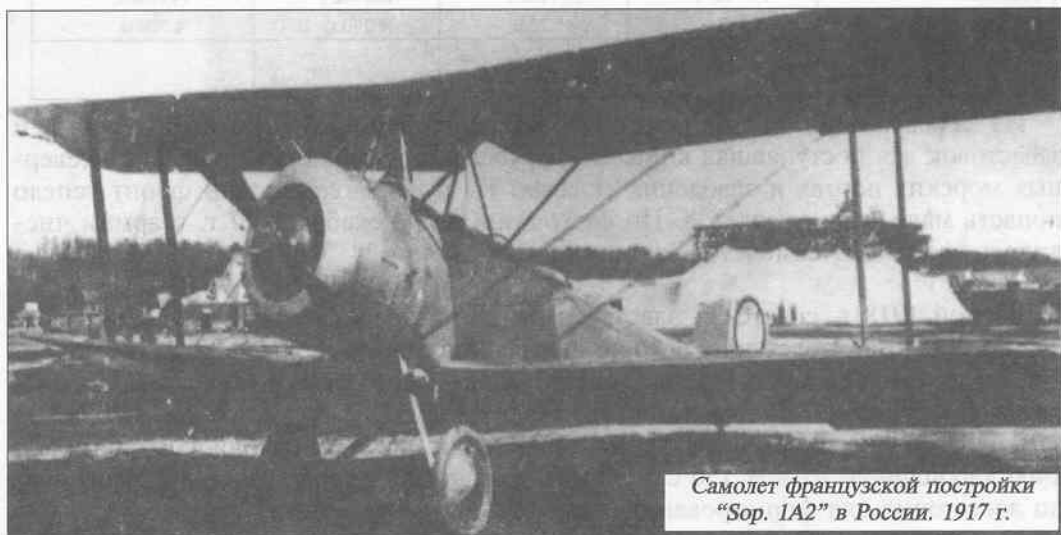
"Сопвич" в России

В марте 1917 г. в Россию по договору с Великобританией поступили первые 5 самолетов "Сопвич 11/2 Страттер". Из них в лётной школе сформировали учеб-



ный разведывательный отряд, в котором русские пилоты под руководством английских инструкторов осваивали эти машины. До конца летней навигации Россия получила примерно 140 "Сопвичей" от Великобритании и 30 - французской сборки. В том же 1917 г. на московском заводе "Дукс" наладили производство "Сопвичей"¹⁷. Их было построено более 100 экземпляров — большинство после Октябрьской революции, некоторое количество самолётов стало трофеями Красной Армии в 1919 - 1920 гг.

В России тогда не существовало унифицированных правил для обозначения самолётов, тем более иностранных, и это приводило к большой путанице в названиях. В документах тех лет, помимо названия "Сопвич", можно было встретить "Сопвит", "Сопфит", "Сопуит" и даже "Сопуис", изредка - "Сопвич-разведчик". В настоящее время принято называть самолёт "Сопвич-полуторастоечный".



Самолет французской постройки
"Sop. 1A2" в России. 1917 г.

В конструкцию иностранных самолетов в России вводились некоторые изменения. Лонжероны крыла заменялись с фрезерованного двутаврового сечения на общепринятые - коробчатого сечения с фанерными стенками и с полками из сосны. В английских конструкциях применяли спрус - американская разновидность ели. Русская сосна применялась по возможности с 10-12-годовыми слоями на 1 дюйм радиуса, в этом случае удельная масса была около 0,5 кг/см³. Но приходилось применять и северную сосну с очень тонкими слоями и удельной массой 0,7-0,8 кг/см³ при соответственно большей прочности. Гнутые детали делали из ясеня. Колобашки в лонжеронах крыльев делали из липы, костыли - из ореха. Стальные трубы для стоек бипланной коробки крыльев заменялись сосновыми брусьями, крыльевые растяжки каплевидного сечения - обычными тросами.

На английском самолете стояли колеса системы "Пальмера". В России изготавливали колеса собственной конструкции, более легкие по весу. Все авиаприборы были иностранного производства¹⁸.

На самолеты "Сопвич-полуторастоечный" российской постройки ставили двигатели Рон-110 с чугунными поршнями, а также Рон-120, выпускавшиеся только в России, с алюминиевыми поршнями¹⁹.



Летно-технические характеристики самолетов "Сопвич 11/2 Страттер"

	"Sopwith Type 9400"	"Sopwith Two-Seater "	"Sop. 1A2"	"Сопвич- полуторастоечный "
Двигатель	Клерже 9 Z	Клерже 9B	Рон 9J	Рон-120
Мощность	110 л.с	130 л.с	110 л.с	120 л.с
Длина	7 793 м	7 793 м	7 793 м	7 793 м
Размах крыла	10 210 м	10 210 м	10 210 м	10 210 м
Высота	2 840 м	2 840 м	2 840 м	2 840 м
Площадь крыла	32, 8 м ²	32, 8 м ²	32, 8 м ²	32, 8 м ²
Вес пустого	572 кг	597 кг	592 кг	593 кг
Взлетный вес	975 кг	1062 кг	975 кг	975 кг
Скорость	155 км/ч	164 км/ч	160 км/ч	149 км/ч
Потолок	3 960 м	4 720 м	4 270 м	4 700 м
Продолжительность полета	4,0	3,5	-	-

Из-за революции и связанных с ней всеобщей неразберихи, митинговщины и забастовок вся поступающая в Россию зарубежная техника скапливалась в северных морских портах и заводских складах. На русско-германский фронт успело попасть мало этих самолётов. По состоянию на 9 декабря 1917 г. в армии числилось всего 1109 самолётов, из них на фронтах — 34 "Сопвича" (разведчики и трипланы)²⁰.

Весной 1918 г. советская власть энергично взялась за создание военно-воздушного флота. Советские историки утверждали, что большевикам досталось крайне скудное авиационное наследство. Факты показывают обратное. Несмотря на утрату более 800 самолетов, к началу лета 1918 г., с учетом летных школ, заводских и складских запасов, на территории РСФСР находилось примерно 1400 аэропланов, из них 150 самолетов "Сопвич-полуторастоечный". Этого было достаточно для формирования мощной воздушной армии.

Уже на заре советской власти "Сопвич" заявил о себе: на нём 2 апреля 1918 г. пилот Н.И. Петров с механиком Шнором совершил первый советский и первый беспосадочный перелёт по маршруту Петроград - Москва, преодолев 650 км за 4 часа 10 минут со средней скоростью 160 км/ч²¹. Но вскоре в России началась гражданская война.

На фронтах гражданской войны

Двухместные самолеты "Сопвич" из 4-го и 23-го отрядов новорожденного Красного Воздушного флота в августе 1918 г. впервые приняли участие на Восточном фронте в боях под Казанью. К осени 18-го "Сопвичи" наряду с "Фарманами" и "Ньюпорами" в советской авиации стали самыми распространенными как самолеты-разведчики и истребители. 16 октября 1918 г. пилот Ф. Граб и летчик-наблюдатель А. Шульц из 1-й Тверской авиагруппы на красном "Сопвиче" одержали первую в гражданской войне воздушную победу. В районе станции Шамара они атаковали истребитель "Ньюпор-17" 33-го корпусного авиаотряда Сибирских (белых) ВВС прапорщика Владимирова. Сибирский летчик успел сделать всего несколько выстрелов, когда меткая пуля из турельного пулемета



летнаба "Сопвича" попала ему в сердце. Смерть наступила мгновенно, и неуправляемый истребитель рухнул в тайгу. За эту победу экипаж "Сопвича" наградили десятью тысячами рублей.

Днём раньше прапорщик Владимиров атаковал советский "Сопвич" пилота Абузина и летнаба Грубера из 1-го Иркутского отряда, выпустив по нему 43 пули, после чего пулемет заклинило. "Сопвич" вернулся из полета дырявый как решето: на нем насчитали 40 прострелов, но удивительно то, что экипаж вышел из этого боя без единой царапины²².

В Сибири до лета 1919 г. у колчаковцев единственным источником пополнения аэропланами служили советские летчики, угонявшие свои машины к противнику. В частности, в марте 19-го летчик И. Найденов и летнаб Башков перелетели к белым на "Сопвиче".

В июле 1919 г. в колчаковской армии появились первые 17 "Сопвичей" французской военной миссии в Сибири. Французские летчики, совершив в общей сложности около 45 боевых вылетов, отправились домой. Самолеты же остались на месте, за каждый из них белогвардейское правительство заплатило 500 тыс. руб.

Против Колчака воевали точно такие же машины. Красные "Сопвичи" 11-го разведотряда прикрывали с воздуха переправы через реку Белая под Уфой и наносили бомбовые удары по артиллерийским позициям белогвардейцев. В целом уфимская операция была одним из редких в гражданской войне примеров непосредственного взаимодействия авиации с наступающими пехотными частями. Красные авиаторы работали в эти дни на пределе возможностей, совершив 113 боевых вылетов. Особенно отличились экипажи пилотов Савина, Южака и Томашевского, отмеченные Фрунзе и награжденные орденами Красного Знамени.

Мало кто знает, что в "Лбищенской трагедии" - разгроме уральскими казаками штаба 25-й стрелковой дивизии и гибели легендарного комдива В.И. Чапаева был эпизод с участием одного "Сопвича" и двух "Ньюпоров", приданных штабу дивизии. В ночь на 5 сентября при налете белоказачков пилот "Сопвича" Коваленко погиб, остальные авиаторы-чапаевцы попали в плен и согласились служить в колчаковской армии.



*"Сопвич-полоторастоечный" 25-го РАО,
Восточный фронт, ноябрь 1919 г. Самолет
украшен флагами в честь 2-й годовщины
Октябрьской революции*

Самолеты "Сопвич", активно применяемые с той и с другой стороны, нередко встречались в воздухе, и между ними случались столкновения. 7 октября 1919 г. произошел воздушный бой между красным и белым "Сопвичами". Три "Сопвича" 10-го авиаотряда колчаковской армии вылетели на бомбардировку базы аэростатов 5-го воздухоплавательного отряда Красной Армии в районе Кургана. В то же самое время из разведки возвращался советский "Сопвич" летчика Батурина и наблюдателя Рухина. Над линией фронта Батурин заметил летевший крайним белогвардейский "Сопвич" прапорщика Волковойнова и летнаба капитана Янковского. Батурин незаметно приблизился к противнику сзади-снизу и дал пулеметную очередь. Пуля пробила бензобак, а пилот получил ранение в руку. Не растерявшись, белый летчик заложил вираж, чтобы дать возможность летнабу открыть ответный огонь. Но Батурин, заметив еще два белогвардейских самолета, быстро развернулся и со снижением ушел на свою территорию. Волковойнов сумел вернуться на свой аэродром и благополучно совершить посадку. Остальные два самолета отбомбились по базе, но неудачно. Что касается базы, то в ночь с 10 на 11 октября "Сопвич" штабс-капитана Муромцева и летнаба капитана Вошилло повторил попытку, уничтожив и сам аэростат, и наземное оборудование базы воздухоотряда. Характерно, что этот экипаж ничего не получил за свой подвиг от колчаковского руководства, а красвоенлет Батурин, несмотря на более чем скромный результат боя, был награжден орденом Красного Знамени²³.

В ноябре 1919 г., при поспешном отступлении колчаковской армии, практически все её аэропланы, в том числе и "Сопвичи", захватили красные в Ново-Николаевске (ныне Новосибирск). Весной 1921 г. в составе авиации Дальневосточной республики имелось 4 "Сопвича", а также предположительно еще около десятка таких машин, доставшихся от японцев.

Несколько красных авиаотрядов, вооруженных "Сопвичами", воевало на Южном направлении и на Северо-Западном фронте. Боевые и не боевые потери неуклонно росли, сокращая число "Сопвичей" в авиаотрядах. Складские запасы полностью иссякли, а поступления новых самолётов с заводов отставали от потребностей фронта. Находящиеся в строю машины ветшали, чаще и чаще тре-



*"Сопвич-полусторастоечный"
одного из советских авиаотрядов
Юго-Западного фронта, 1920 г.*



бовали ремонта. Все это привело к тому, что уже в польской кампании летом 1920 г. участвовало лишь незначительное количество "Сопвичей".

Последняя "вспышка" боевой активности красной авиации, которую можно отнести к гражданской войне, произошла уже после её официального завершения. В марте 1921 г. самолёты, в том числе и "Сопвичи", Западного фронта приняли участие в подавлении восстания Кронштадтского гарнизона. Утром 6 марта "Сопвич" произвел разведку и разбросал над крепостью листовки. А 8 марта самолеты начали бомбардировку Кронштадта и линкоров в Военной гавани острова. За 10 дней кронштадтской операции из-за несогласованности действий, чрезмерной высоты полета и недостаточной грузоподъемности самолетов, особенно "Сопвичей", бомбардировки реального урона восставшим не нанесли²⁴.

Сперва внешний облик советских самолетов был точно таким же, как и до революции. Однако уже весной 1918 г., после отмены трехцветного национально-



Самолеты 3-го разведотряда 5-й армии Восточного фронта на аэродроме у станции Иннокентьевская, близ Иркутска, июнь 1920 г. На борту "Сопвича" надпись: "Первомайский труд"



го флага, встал вопрос о замене опознавательного знака. Вначале в авиачастях эту задачу решали самостоятельно: трехцветные российские кокарды закрашивали белой или красной краской. Но уже летом 1918 г. некоторые авиачасти впервые стали изображать на своих самолетах пятиконечные звезды. При этом больше обращали внимание не на форму, а на цвет эмблемы. В результате, помимо красных, стали появляться черные и даже синие звезды. 23 сентября 1918 г. начальник авиации Восточного фронта издал первый официальный приказ об унификации опознавательных знаков, в котором предписывалось ввести отличительные знаки в виде черной звезды в белом круге. Поскольку в качестве революционной военной эмблемы утвердилась все же не черная, а красная звезда, Главное управление военно-воздушного флота 9 октября 1918 г. выпустило приказ о принятии в авиационных частях опознавательного знака в виде красной звезды.

Помимо этого, существовали особые эмблемы, как авиасоединений, так и индивидуальные знаки отдельных пилотов. Эта мода, зародившаяся еще на фронтах первой мировой войны, получила широкое распространение в советской авиации. Характер эмблем зависел от фантазии заказчика и таланта исполнителя. В основном превалировала жутковатая, "замогильная" тематика: скелеты с косами, черепа, черти и т. д. Порою даже красные звезды сочетались не только с молотом и плутом (первоначальная эмблема РККА), но и с "адамовой головой" - черепом. На втором месте по численности стояли различные живописные темы, на третьем - изображения животных.

Среди индивидуальных эмблем пилотов практически отсутствовали революционные лозунги типа: "За РКП (б)!", "Даешь мировую революцию!" или "Смерть буржуям!". Единственным исключением являлась надпись "Первомайский труд" на борту самолета "Сопвич" 3-го авиаотряда Восточного фронта. Это лишний раз свидетельствует об аполитичности большинства авиаторов, весьма далеких от большевистской идеологии²⁵.

На службе ОДВФ и его преемников

После окончания гражданской войны "Сопвичи" ещё какое-то время находились на вооружении в ВВС, а затем, сильно обветшавшие, передавались Обществу друзей воздушного флота. Один из них, "Сопвич" российской постройки №1000 с мотором "Рон" №120, весной 1925 г. был передан ОДВФ Сибири от Управления ВВС Сибирского военного округа и 24 мая подвергнут в Ново-Николаевске техническому осмотру специальной комиссией "на предмет выяснения пригодности указанного самолёта к производству полётов. В присутствии комиссии самолёт "Сопвич" №1000 под управлением пилота П.М. Фаддеева был испытан в полёте, пробыв в воздухе 58 минут, достигнув в течение 40 минут 3580 метров высоты"²⁶.

14 июня "Сопвич" вылетел из Ново-Николаевска в агитполёт по губернии. В состав экспедиции входили секретарь Губавиахима Б.С. Масленников, лётчик П.М. Фаддеев, механик И.С. Михайлов и секретарь Черепановского уездного Авиахима Игнатов. Уже через полчаса жители Черепанова теснились у аппарата, чтобы лучше рассмотреть его. Но Черепаново - всё-таки город. Восторга населения при виде воздушного гостя и сравнить нельзя с той встречей, какая ждала



авиаторов в деревенской глуши. Взяв Черепаново за исходный пункт, экспедиция на "Сопвич" до 11 июля посетила целый ряд деревень и заимок.

*"Этот полёт, - писала газета, - одно из самых больших достижений советской авиации в Сибири: 1.000 километров по воздуху, 17 посещённых деревень, сотни рублей пожертвований и тысячи разбуженных от сна крестьян, убедившихся теперь воочию, куда идут собиравшиеся с них деньги"*²⁷.

В результате этих агитационных полётов было собрано несколько сот рублей — пожертвования на развитие отечественной авиации.

В эти же дни на совместном заседании представителей "Добролёта", Авиахима и Управления Военно-воздушных сил страны было принято решение отмечать 14 июля как праздник авиации СССР. Тогда же в Сибавиахиме постановили в рамках этого праздника отправить аэроплан для выполнения агитационных полётов в Иркутск, а затем на Ленские и Алданские золотые прииски, в центр пушного промысла - Якутск. Особо подчёркивалось, что *"последний агитполёт представляет собою исключительное значение, так как будет проходить по местам, где население впервые увидит летящую стальную птицу"*²⁸.

После завершения полётов в окрестностях Ново-Николаевска "Сопвич" отправили по железной дороге в Иркутск. На праздновании, посвящённом авиации СССР, с самолёта разбрасывали листовки над Иркутском, катали пассажиров²⁹. В последующие дни были совершены агитационные полёты в село Усолье, Черемхово и Боханский Аймак. 24 июля экспедиция, в которую входили Б.С. Масленников, П.М. Фаддеев, И.С. Михайлов и секретарь Иркутского Авиахима В.А. Брузгулис, отправилась вместе с самолётом гужевым транспортом по Якутскому тракту до Качуга, а оттуда сплавом на барже, буксируемой пароходом, в Бодайбо на Ленские прииски. Такая транспортировка была гораздо дешевле, чем перелёт, да и безопаснее³⁰.

"Сопвич" впервые взлетел над Ленской тайгой 19 августа³¹.

*"На приисках самолёт ждало всё население. Прилёт самолёта вызвал необычайное оживление и восторг среди местных рабочих. Состоялся большой митинг, на котором выступали старые рабочие, призывавшие всё население приисков жертвовать на приобретение собственного самолёта"*³².

Были организованы демонстрационные полёты "Сопвича"³³. Состоялось так называемое "воздушное крещение" нескольких десятков рабочих и служащих приисков, школьников и женщин. Летали и такие, которые по 30 лет не выезжали из тайги. Масленников выступал с лекциями на приисках, в организациях и кружках³⁴. Тогда же по всему Бодайбинскому району был проведен воскресник, в результате которого на Артёмовском, Светловском и Ленинском приисках в пользу Авиахима намыли золота на 20 тыс. руб. Эти деньги *"горняки постановили передать той организации, которая будет осуществлять воздушную линию Иркутск - Якутск"*³⁵.

В небе Якутии

24 августа Совнарком Якутской АССР получил из Бодайбо от Масленникова телеграмму с предложением перебросить "Сопвич" из Бодайбо в Якутск³⁶. Председатель Совнаркома М.К. Аммосов телеграфировал согласие правительства и дал указание перевезти самолёт пароходом "Пролетарий".



Вот что писала в те дни газета "Автономная Якутия":

"Последним рейсом идёт пароход "Пролетарий". Идёт не просто, как другие пароходы, а везёт аэроплан, и в числе пассажиров - людей воздуха, шума пропеллера.

Тов. Масленников - заслуженный лётчик, единственный инструктор по Сибири, со своими товарищами везёт впервые в Якутию аэроплан, показать его якутскому народу.

Гордая стальная птица с красной звездой на боку притягивает толпу людей к себе на пристанях. Смотрят это "чудовище" на остановках приленские якуты и крестьяне впервые в своей жизни.

...Разговоры и толки не смолкают в толпе. Один якут, когда узнал, что до его родины (насколько сотен вёрст расстояния) аэроплан долетит за три часа, мог только сказать: "Этот зверь достоин похвалы"⁸⁷.

4 октября "Сопвич" был доставлен в Якутск на пристань Даркылах. Тогда же прибыли сопровождавшие его авиаторы. На пристани самолёт собрали, и вечером 7 октября Б.С. Масленников и П.М. Фаддеев выполнили пробный полёт над городом. Газета писала:

"Сильный шум пропеллера выгнал на улицу всех жителей. Кто посмелее, чтобы быть ближе к этой невиданной доселе птице, садился верхом на крышу или на забор. Не остались безучастными и учреждения. Даже одно заседание было прервано известием о полёте аэроплана. Всюду идут толки, многие говорят, что было бы хорошо, если бы в Якутии был свой аэроплан"⁸⁸.

Выпуск № 27. 1925 г.

ПОЛИСНАЯ ПЛАТА 1-го КЛАСС.

Детский и взрослый по 1 рублю, 37 коп.

ПОЧТОВЫЕ

1) Удостоверение 1 рубль, 2) Удостоверение 2 рубля, 3) Удостоверение 3 рубля, 4) Удостоверение 4 рубля, 5) Удостоверение 5 рубля, 6) Удостоверение 6 рубля, 7) Удостоверение 7 рубля, 8) Удостоверение 8 рубля, 9) Удостоверение 9 рубля, 10) Удостоверение 10 рублей.

Реклама, Доставка и Распространение Якутск ул. Ленина, 10. Тел. 27. Тел. 10. 175.

ГОД ИЗДАНИЯ 4-й

Орган Якутских, Якутского РКП (б) и Якутского Совета.

АВТОНОМНАЯ ЯКУТИЯ

ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Четверг 8 октября

№ 229 (90)

септерг алтыһыһа иһа 8-а

Якутии нужен свой АЭРОПЛАН „Сага.“

Прием аэроплана Сибавиахима

сегодня 8 октября в 2 часа дня на городском лугу возле кургана.

После прилета состоится митинг.

С докладом и приветствиями выступят представители вражеской партии, профессора, Сибавиахима и прочие организации, после митинга — пассажирские полеты.

Полеты отменяются в случае ненастной погоды.

ПОРЯДОК ВСТРЕЧИ.

Воздушная линия Иркутск-Алдан-Якутск.

Более быстрое развитие хозяйственной и культурной жизни Якутии возможно и ближайшем будущем только в том случае, когда создастся линия связи с центром, а также и отдаленные округи между собой.

А это — устройство линии Иркутск-Алдан-Якутск.

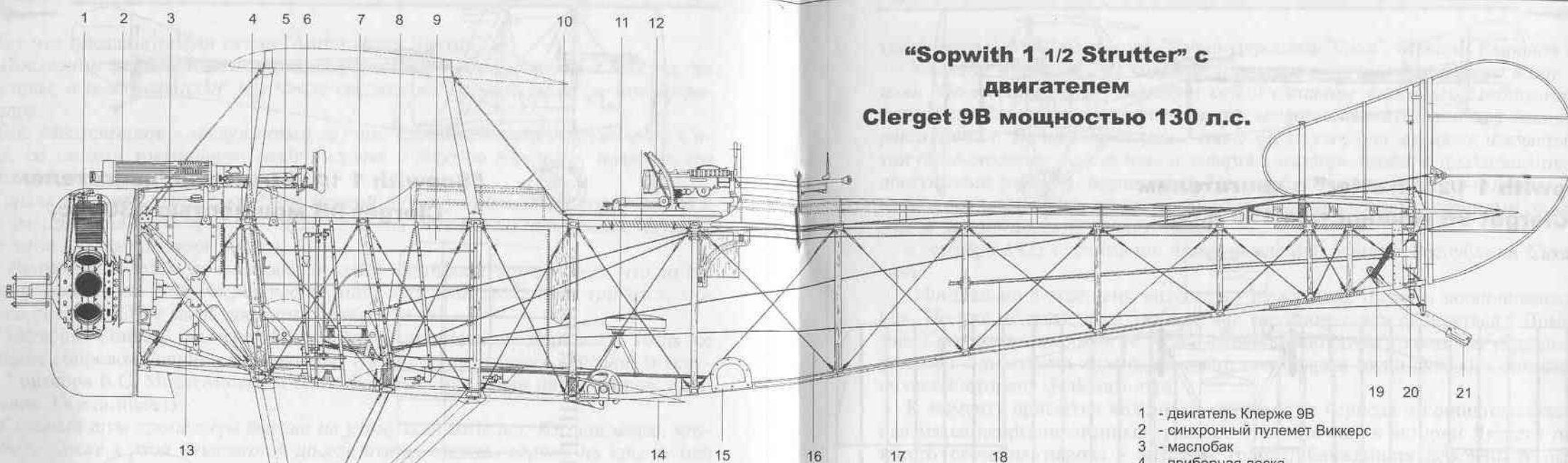
Наши вызовы на аэроплан

1. Мы, постоянные сотрудники газет „А. М. Кротов, М. Бубякин и И. Екханов вносили аэроплана голубарь за октябрь месяц и же остальных сотрудников и корреспондентов...

2. Внес на постройку аэроплана Якутия 100 Фридайчик, вышлага на такую же сумму в Инов, торг. предпр. „Кытыгас“ г-но братья Д. торг. предпр. Ватутин в ж-м, торг. предпр.

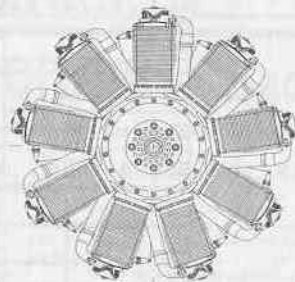
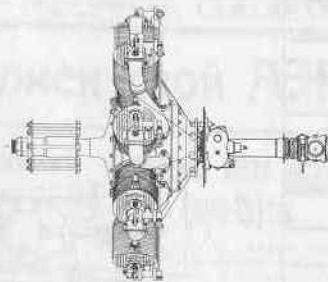
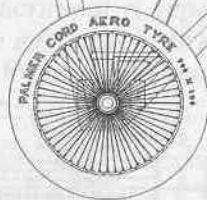
Фрагмент страницы газеты "Автономная Якутия" за 8 октября 1925 г.

Утром 8 октября газеты "Автономная Якутия" и "Кыым" на видных местах броским шрифтом поместили объявления о том, что сегодня в 2 часа дня на городском лугу у кургана состоится приём самолёта Сибавиахима, рядом — приветствие лётчикам "Сопвича" и распорядок проведения торжества. Здесь же сообщалось, что Якутский Авиационный клуб устраивает особую лотерею, выигрышные билеты которой дают право на полёт на прибывшем аэроплане. Газеты напечатали

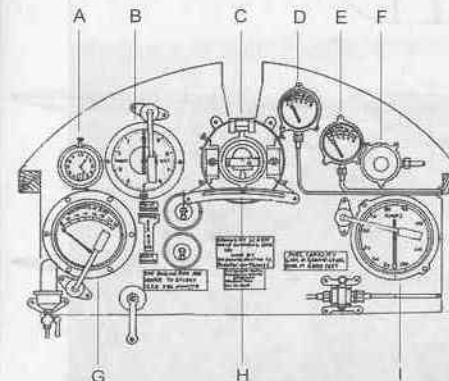


**"Sopwith 1 1/2 Strutter" с
двигателем
Clerget 9B мощностью 130 л.с.**

- 1 - двигатель Клерже 9В
- 2 - синхронный пулемет Викарс
- 3 - маслобак
- 4 - приборная доска
- 5 - штурвал управления тормозными щитками
- 6 - ручка управления
- 7 - сиденье пилота
- 8 - сосновый лонжерон фюзеляжа
- 9 - бензобак
- 10 - ящик для хранения боеприпасов
- 11 - сиденье летчика-наблюдателя
- 12 - кольцевая турель Скэрф с пулеметом Льюис
- 13 - педаль ногого управления
- 14 - тормозной щиток
- 15 - подножка
- 16 - проволочная растяжка
- 17 - тросовая проводка управления рулем поворота
- 18 - тросовая проводка механизма перестановки стабилизатора
- 19 - резиновый амортизатор костыля



**Воздушный винт и двигатель Рон-120 самолета
"Сопвич-полусторастоечный "Кыһыл сулус"**



**Приборная доска самолета
"Sopwith 1 1/2 Strutter"**

- A - часы
- B - высотомер
- C - компас
- D - манометр
- E - манометр
- F - воздушный клапан
- G - тахометр
- H - авиагоризонт
- I - указатель скорости



также статью М.К. Аммосова "Даёшь аэроплан "Саха". Максим Кирович писал: "Сегодня взовётся над городом Якутском - один, всего только один, аэроплан. Но его появление знаменует собой слишком много для Автономной Якутии. Наше богатство сегодняшнего дня является препятствием для нашего завтрашнего дня. Наша территория - наше богатство, она же наше несчастье. Якутия была столетия - скованная и запертая, изолированная и блокированная - недоступными горными вершинами. Тысячевёрстные расстояния и пространства в миллионы квадратных вёрст служили проволочными заграждениями от культурных и экономических веяний России"¹⁹⁹.

8 октября 1925 г. считается датой рождения авиации Республики Саха (Якутия).

Официально в этот день занятия в учреждениях Якутска заканчивались в час дня. Но уже не дожидаясь этого срока, горожане стали собираться у Дома Союзов. Как было принято в те годы, люди построились в колонны и длинной вереницей с десятками красных знамён, под бодрые звуки духового оркестра двинулись в сторону Зелёного луга.

К моменту прибытия колонн на луг там уже чернела и копошилась оживлённая масса неорганизованных граждан. Никогда ещё в истории Якутска не было такого стечения народа - жителей города, ближайших деревень и населённых пунктов. Повсюду только и речей, что про аэроплан.

И вдруг над толпой пронеслось, передаваясь из уст в уста: "Летит, летит..." Все взоры, тысячи глаз устремились туда, где в отдалении, в небе появилась чёрная, всё увеличивающаяся точка. Вот уже к гомону людей присоединилось жужжание мотора, переросшее вскоре в густой рокот. Самолёт пронёсся над толпой, сделал разворот и плавно приземлился под аплодисменты и звуки "Интернационала".

Первым почётным пассажиром, прилетевшим на самолёте, стал известный партизан гражданской войны в Якутии Г.В. Егоров - высокого роста с орденом Красного Знамени на груди, со шрамами на лице и руках. Его тут же окружили

Митинг в честь прибытия первого самолета
в г. Якутск. 8 октября 1925 г.





плотным кольцом, расспрашивали о впечатлениях от воздушной прогулки.

Но вот волна возбуждения прошла, толпа приутихла и сгрудилась вокруг трибуны, украшенной плакатами Авиахима. От имени правительства республики с приветствием к лётчикам и собравшимся обратились председатель Якутского ЦИК П.А. Ойунский и председатель Совнаркома ЯАССР М.К. Аммосов. С большим интересом были выслушаны впечатления Егорова, вынесенные им от полёта:

- Когда-то мы слышали, что люди летают по воздуху, но, народ тёмный, мы этому не верили. Однако сегодня не только увидели, но и сами летали. Когда поднимались с земли, я немного боялся. Глядя сверху на землю, вижу: город очень маленький, церкви превратились в пешки, лошади по величине походили на мышей, люди же казались не больше комаров. Когда спускались сверху вниз, чувствовал себя лучше, только было холодно...

Шумными аплодисментами был встречен Б.С. Масленников. Он передал якутскому народу привет от Сибавиахима, подчеркнул нужность для Якутии "стальной птицы", призывал якутян к активному сбору средств на постройку самолёта. Митинг закончился приветствиями представителей Красной Армии и ЯОСПС.

Опять всё внимание собравшихся обратилось на самолёт. Трудно было сдержать напор огромной толпы, рвавшейся подойти ближе к аэроплану, чтобы не только посмотреть, но и пощупать его: уж больно диковинная птица залетела в Якутию! А сколько было желающих полетать! В этот день счастливыми-пассажирами "Сопвича" стали всеякутский староста П.А. Ойунский и женщина-якутка Дмитриева⁴⁰.

Вечером на торжественное собрание в Национальном театре набилось столько людей, сколько могли вместить его стены. В небольшой вступительной речи М.К. Аммосов осветил значение воздушной связи Якутии с Иркутском и внутри республики. "Проблема связи с Центром, - сказал он, - чрезвычайно серьёзная и неотложная задача сегодняшнего дня. Воздушный путь для Якутии является наиболее дешёвым и скорее всего осуществимым. Но, чтобы его осуществить, необходимо мобилизовать средства правительства, населения, общественных организаций, а также таких наших союзников в этом деле, как Сибревком, Алданзолото и другие.

Но, стремясь к связи с Центром, мы не должны забывать и свои отдалённые уголки - северные округа и другие окраины Якутии. А сможем ли мы справиться с этой задачей? Да, сможем, для этого нам только надо ещё и ещё раз поднять, пробудить общественное мнение и интерес к воздушной связи, ибо это уже вопрос сегодняшнего дня... Нельзя обойти молчанием заслуги лётного состава аэроплана за их появление в студёной окраине. Они - лучшие агитаторы, которых когда-либо видела Якутия, и их пребывание здесь оставит неизгладимый след в памяти всего населения..."

После приветствий представителей комсомола и юных пионеров горячими аплодисментами был встречен Б.С. Масленников. "Всё, что было здесь сказано о нас, - начал он, - относится не к нам, а к той идее, которой мы служим, — делу развития авиакультуры на благо народа... К чему приведёт воздушная линия? К тому, что путь, длящийся при переезде от Иркутска до Якутска 30 дней, заменится полутора-двухдневным. Это будет невероятное достижение. Нам дано за-



М. К. Аммосов, П. А. Ойунский и другие при встрече первого самолета

дание осмотреть места посадок и собрать сведения о будущих аэродромах. Мы сделаем предварительные изыскания, более же подробные и точные будут произведены особо..."

Затем участники торжественного собрания приняли текст телеграммы в адрес Сибревкома и Сибавиахима:

"От лица трудящихся далёкой Якутии шлём братское спасибо за самолёт Сибавиахима, показывающий своими полётами все достижения Советской власти, строящей свой Красный Воздушный Флот. Мы уверены, что недалеко то время, когда отдалённый край Советского Союза при братской помощи трудящихся СССР будет связан с Центром красными птицами, которые помогут далёкому краю возродиться экономически и культурно. Мы приложим все усилия к тому, чтобы Якутия имела свой самолёт"⁴¹.

12 октября аэроплан с лётчиком Фаддеевым и пассажиром Сунхалыровым совершил полёт до Покровска и обратно. 13-го пассажирами "Сопвича" были три красноармейца и два члена правительства Якутии⁴².

"Полёты "Сопвича", совершённые над некоторыми улусами и волостями в радиусе от Якутска на 100 вёрст, - сообщал в эти дни журнал "Хозяйство Якутии", - произвели на население громадное впечатление. Воздушная почта впервые доставлена через час из г. Якутска в центры улусов. Массы населения, веками жившие в обстановке полной культурной отсталости и религиозных предрассудков, впервые почувствовали силу человека, способного подняться "выше облаков"⁴³.

На полёт первого аэроплана над Якутском и его окрестностями откликнулся поэт П. Черных-Якутский:



"Восьмого октября"

Треща, скользит стальная птица
В эфире голубом,
А на лугу народ толпится -
Шумит аэродром.
Повсюду радостные лица
Глазами ловят взлёт...
О нет! Не сон нам это снится -
К нам прибыл самолёт.
Мечта и грёза явью стала.
Бушует кровь в груди...
Ура! Да здравствует начало
Воздушного пути!
Хвала и честь гостям воздушным,
По волнам-облакам
На корабле своём послушном
Прибывшим в гости к нам!
Теперь якут навек раскован
От спячки вековой,

Когда и воздух завоёван
В Якутии родной.
Теперь мы связаны всемерно
С Союзом Эс-Эс-Эр,
Когда у ног пилота мирно
Лёг воздух верхних сфер.
Ура! Якутия родная,
В осенний этот день
Ты встала, радостью сияя,
На верхнюю ступень.
Кто дал рукой своею властной
Тебе аэроплан?
Никто, как власть с твердыней красной
Рабочих и крестьян.
Хвала и честь рабочей Власти!
При ней лишь человек
Идёт вперёд с мечтой о счастье
В грядущий светлый век⁴⁴.

В эти же дни Якутский Авиахим провёл розыгрыш лотереи на право бесплатного полёта на "Сопвиче". Среди восьми обладателей счастливых билетов оказались мастер кожзавода И.А. Галандин, крестьянин Олёкминского округа А. Короткий, пионер А. Тронский, рабочий Д.Л. Муттерперл и др⁴⁵. Выигрышный билет достался и работнику Национального театра В.А. Кандинскому (впоследствии — народный художник ЯАССР). Он вспоминал:

"С упавшим сердцем я влез в кабину. Проворные руки лётчика быстро затянули меня, и после возгласа "От винта!" мы окутались едким синим дымом. Гла-

за зажмуривать я не стал, но твёрдо решил вниз не смотреть. Передо мной мелькали какие-то приборы, расчалки, самолётные конструкции. И вдруг аэроплан повалился на бок, и земля поплыла под крыло.

И тут я увидел землю! Зелёный луг был необыкновенно красив сверху. По его полю тут и там были рассыпаны разноцветные пятна, шевелились силуэты. Я увидел даже пёстрых кур. Но куры были почему-то о четырёх ногах. И я догадался,

Авиационная хроника.

12 октября аэроплан с лётчиком Фаддеевым и пассажиром Суихлыровым совершил полет до с. Покровского и обратно.

13 в числе пассажиров аэроплана были 3 красноармейца и 2 члена правительства.

В тот же день делал доклад в Совпартшколе т. Масленников. Совпартшкольцы дали обещание сделать своими силами планер и выбрали докладчика почетным совпартшкольцем.

КТО будет летать на АЭРОПЛАНЕ?

Обладатели следующих №№ билетов лотереи АВИАХИМА получают право на полет на АЭРОПЛАНЕ СИБАВИАХИМА:

1605,

1995,

2271

1796,

2259,

Фрагмент страницы газеты "Автономная Якутия"
за 14 октября 1925 г.



Групповой снимок на фоне самолета "Сопвич-полуплоторастоечный". Октябрь 1925 г.

что это коровы. Теперь уже я различал людей, берег, увидел здания телеграфа, магазинов.

Лётчик вновь накренил машину, теперь земля уплыла вниз, и аэроплан рассекал крылом лишь синеву неба. Это буйство красок очаровало и пленило меня. Мир стал вдруг огромным, многоцветным и прекрасным..."⁴⁶.

Для тех, кому не достались счастливые лотерейные билеты, предлагалось совершить платный полёт за сто рублей. Кто и сколько людей воспользовалось этой услугой, выяснить не удалось. Но 27 октября газета поместила объявление о том, что "назначенные на 28 октября полёты членов комиссии и лиц, не пользовавшихся выигрышные билеты, ввиду выпавшего снега и переделки колёс на лыжи, отменяются. О новом дне полёта будет своевременное извещение"⁴⁷. Больше никакой информации о полётах "Сопвича" в Якутске не было.

24 октября, по окончании демонстрационных полётов, председатель Совнаркома Якутской АССР и председатель правления Якутавиахима М.К. Аммосов направил в Ново-Николаевск в адрес Сибавиахима телеграмму:

"Якутия, оторванная громадными расстояниями при полном отсутствии налаженных дорог, стремится к осуществлению воздушной связи с Сибирью. Появление Вашего первого аэроплана окрылило население, национальную общественность. Появление самолёта над якутскими юртами, наслегам производит ошеломляющее впечатление. С другой стороны, учитывая, что без самолёта дальнейшая работа по сбору средств станет невозможной, Якутский Авиационный Комитет обращается к Сибавиахиму: оказать братскую поддержку, оставить самолёт "Сопвич" Якутии. В случае Вашего согласия можем предложить, исходя из своих материальных средств, имеющихся в наличии, три тысячи рублей, кроме того, проведём совместно воскресник в Алдане будущим летом. Передача самолёта Вами для Якутии установит между нами смычку, обязывает нас последовательно защищать линию Якутск - Иркутск совместно с Вами. Ждём ответа"⁴⁸.



Заместитель председателя Сибревкома, председатель правления Сибавиахима Позднышев 12 ноября в ответной телеграмме сообщил М.К. Аммосову:

"Стремясь ко всяческому содействию экономического и культурного развития Якутской республики, стремясь помочь наладить и развернуть работу Вашего Авиахима, Сибавиахим передаёт Якутскому народу от имени трудящихся Сибири самолёт "Сопвич" безвозмездно"⁴⁹.

17 ноября в зале партпрофклуба, переполненном представителями разных организаций, состоялось торжественное заседание правления Якутского Авиахима по поводу передачи Сибавиахимом аэроплана "Сопвич" Авиахиму Якутии. От Якутского Авиахима самолёт приняли М.К. Аммосов, А.И. Кремнев и М.А. Кротов, сдал от Сибавиахима Б.С. Масленников. Постановлением правления Якутавиахима самолёту присвоили имя "Кыһыл сулус" (Красная звезда)⁵⁰.



Отметим, что с прилётом "Сопвича" заметно оживилась работа Якутского Авиахима. Получила второе дыхание кампания по сбору средств на аэроплан "Саха". За истекшие полтора месяца 47 различных организаций (школ, союзов, воинских частей и т.п.) посетили в порядке экскурсии аэроплан, получив интересные их объяснения по вопросам авиации⁵¹. За время командировки лётным составом было "прочитано в Якутске 27 лекций, проведены месячные курсы по авиаграмотности для якутской учащейся молодежи и педагогов"⁵². Под влиянием лекций, бесед, посещений аэроплана и знакомства с ним в школах Якутска стал развиваться авиамоделизм.

Выполнив свою задачу, авиаторы отправились в обратный необычайно трудный путь на лошадях через прииски Незаметный (Алдан) и Лебединый до станции Невер. Дальше, до Ново-Николаевска, ехали поездом, можно сказать, в комфортных условиях.

25 февраля 1926 г. Президиум Сибавиахима под председательством Р. Эйхе, заслушав доклад Б.С. Масленникова о результатах командировки в Бодайбинский район и в город Якутск, выразил "благодарность горнорабочим Бодайбин-



Воздушный винт и двигатель самолета "Сопвич-полоторастоечный" в Якутском государственном музее истории и культуры народов Севера им. Е. Ярославского



ского района за организацию воскресника в пользу Авиахима и за то горячее участие, которое ими было проявлено в деле осуществления агитполётов, благодарность участникам и руководителям агитполёта: инструктору Масленникову, лётчику Фаддееву и механику Михайлову"⁵³.

А 15 апреля Президиум Сибавиахима постановил "эксплуатацию самолётов "Сопвич" прекратить, сохранив их как имущество учебного и музейно-выставочного характера"⁵⁴. К тому же "Сопвич" в Якутске, перезимовав под открытым небом, фактически пришёл в негодность, и весной 1926 г. инспектор гражданской авиации Сибири подтвердил запрет полётов на нём⁵⁵.

Прошло ещё несколько лет. В сентябре 1931 г. газета "Автономная Якутия" писала: "Во дворе Якдортранса всеми забытый, как ненужный хлам лежит первый реявший над Якутском аэроплан "Сопвич". Облмузею следовало бы его соответствующим образом привести в порядок, и он займёт не последнее мес-



то среди экспонатов музея. "Сопвич", как первый аэроплан в Якутии, со временем будет иметь всё возрастающее историческое значение"⁵⁶. Но этот призыв, видать, не был услышан в соответствующих инстанциях.

После 34-го года "Сопвич" попал в поле зрения комсомольцев, как раз "заболевших планерной болезнью". Группа энтузиастов под руководством И.М. Простакова использовала его узлы для изготовления самодельного планера. Но вскоре планеристы Якутии получили "всамделишные" планеры, и паритель Простакова потерялся из виду.

Как память о "Сопвиче" в Якутском государственном музее истории и культуры народов Севера им. Е. Ярославского хранятся стоявшие на нём двигатель "Рон" №7442 и воздушный винт №5213.

Небесные первопроходцы

Удалось собрать некоторые сведения о первопроходцах неба Якутии и о том, как сложилась их судьба.

Борис Семёнович Масленников (1888 – 1947) — один из основоположников развития авиации в России. Разносторонне образованный, он окончил Мюнхенскую школу живописи, Парижскую школу лётчиков и "недоокончил", как писал Масленников в одной из анкет, физико-математический факультет университета⁵⁷. Борис Семёнович был в числе первых летчиков России, в 1911 г. на Московском аэродроме общества воздухоплавания основал первую частную авиационную школу "Орел", где преподавателями состояли он сам и Симодемид⁵⁸.

Авиация в нашей стране, как, впрочем, и во всём мире, только зарождалась, и на несовершенные летательные аппараты с малонадёжными двигателями ещё смотрели как на вид спорта или цирковой аттракцион. Такое зрелище, под названием "Воздухоплавательный сезон", 8 мая 1911 г. в Москве открыли Б.С. Масленников и А.М. Габер-Влынский полётами на бипланах "Фарман". Борис Семёнович, много летавший ранее в Турции, Сербии и Болгарии, выступал после большого перерыва и поэтому работал с некоторой осторожностью. Только об-



Б.С. Масленников (в шлеме) демонстрирует работу аэроплана на лётном поле в г. София. Болгария, ноябрь 1910 г.



летев два раза аэродром сам, следующие два полёта он совершил с пассажирами. Несколько небольших перелётов сделал и Габер-Влынский⁵⁹.

Три недели спустя, 29 мая, в Москве началась 1-я авиационная неделя. В состязаниях приняли участие видные отечественные пилоты: М.Н. Ефимов, А.А. Васильев, М.Ф. Кампо-Сципио, Б.С. Масленников, А.М. Габер-Влынский и др. Отметим особо, что здесь Масленников первым в России, а возможно, и в мире, летал с пассажиром - офицером, вооружённым пулемётом. Примерно в это же время (неизвестно, где раньше?) пулемёт был поставлен на самолёт во Франции, и только год спустя такой же опыт был проведен в США⁶⁰.

Вернёмся к авиационной неделе. В первый день Ефимов и Васильев на "Блерио", Кампо-Сципио на "Моране", а Масленников на "Фармане" летали на продолжительность и высоту полёта. Главный приз за высоту (1198 м) присудили Ефимову. Под конец состязаний чуть не случилась катастрофа. Когда Масленников пролетел мимо трибун, у него перестал работать мотор. Публика замерла. Через несколько мгновений мотор опять заработал, но высота была уже потеряна. На расстоянии метра от земли, при спуске, "Фарман" накренился на бок и поломал крыло. Не считая этого неприятного инцидента, первый авиационный день прошёл удачно⁶¹. Так же благополучно и зрелищно проходили соревнования и в последующие дни. Были разыграны призы на планирующий спуск, доставку донесения, метания бомб, преследование аэростата и др. В целом авиационная неделя закончилась без убытка для её организаторов, и они решили назначить 2-ю Московскую неделю по окончании перелёта Петербург - Москва.

К старту этого авиационного марафона между двумя столицами допускались лишь российские лётчики. Хронометражное время перелёта назначалось 10 июля 1911 г. с 4 часов утра и заканчивалось в 8 часов вечера, то есть только в дневное время. Все расходы по подготовке и проведению перелёта несли сами участники. В состязании изъявили желание участвовать А. Агафонов, А.А. Васильев, М.Ф. Кампо-Сципио, Н.Д. Костин, М. Лерхе, Б.С. Масленников, В.В. Слюсаренко, А. Срединский, С.И. Уточкин, В. Эристов и Г.В. Янковский. В день начала перелёта Эристов отказался от участия в нём: не успели доставить его самолёт.

С рассветом к Комендантскому аэродрому северной столицы потянулись зрители, а в ангарах шли последние приготовления аэропланов. Густой утренний туман постепенно рассеивался. Заработали моторы.

Масленников выступал на двухместном биплане собственной постройки, по типу "Фарман". С ним летел механик инженер Гурвиц. Перед стартом на вопрос репортёра о надёжности самолёта, Борис Семёнович ответил: "Прошу полюбоваться - тут всё своими руками. Взгляните на тяги: не никелированные, как у мсье Фармана, - лужёные надёжней..."⁶².

Первым по жребию должен был взлетать Васильев, но ему не подвезли вовремя бензин, поэтому на монопланах взлетали в такой последовательности: Уточкин, Лерхе, Янковский Васильев. Через четверть часа после Васильева, последним из пилотов монопланов, взлетел на своём "Моране" Сципио. Дошла очередь до бипланов. Весело подмигнув судье на старте, первым взлетел Масленников, взял правильное направление над шоссе и уверенно приближался к завершению первого этапа в Тосно. Показались крыши - тесовые, за ними, ближе к церкви, железные. Горожане уже заметили самолёт и с интересом следили за ним, начавшим вырастать из точки... Но как раз в эту минуту и произошло



непредвиденное: мотор чихнул, умолк, заработал было снова, но потом задёргался и окончательно затих. Борис Семёнович был летун опытный, перешёл на планирование, выбирая поляну поровней. Оставалось метров восемьдесят до земли, когда мотор вновь зататакал. Но это не принесло пользы: аппарат резко накренился и упал... Уже через несколько минут к месту аварии приехал автомобиль с врачом. Его помощь не понадобилась: оба авиатора остались невредимы, хотя механик при столкновении с землёй был выброшен из кабины. Топкое болотистое место приземления предохранило обоих от серьёзных ушибов. Самолёт оказался разрушенным: пропеллер пришёлся на корневище и разлетелся в щепки, руль – также. Новым аппаратом Масленников не располагал и вынужден был прервать участие в состязании, не пройдя ни одного этапа⁶³.

Кроме Масленникова, на первом этапе неудачи постигли Агафонова, Костина, Слюсаренко, разбился и погиб, летевший пассажиром, Шиманский... Любимцу публики Сергею Уточкину тоже не повезло: примерно в десяти километрах от Новгорода забарахлил мотор, и лётчик совершил вынужденную посадку. Васильев, летящий следом, не раздумывая пошёл на посадку, чтобы выручить друга. Сел не совсем удачно: аэроплан угодил в необозначенное на карте болотце, слегка подломался. Самолёту Уточкина предстоял сложный ремонт, поэтому он отдал запасные свечи другу и проводил его в дальнейший путь. Когда до Москвы оставалось всего 80 км, Васильев почувствовал, что мотор даёт перебои. Через несколько секунд наступила оглушительная тишина. Кое-как авиатору удалось посадить машину на краю оврага. На устранение неполадки с бензиновым краном ушло драгоценное время, и, когда машина была готова к полёту, Васильев в сердцах махнул рукой: вылетать не имело смысла – после 8 часов вечера комиссары перелёта прекращали свою работу, и его прибытие в Москву не было бы засчитано.

Ранним утром следующего дня Васильев на последних каплях бензина дотянул до Ходынского поля в Первопрестольной. Немногочисленная в столь ранний час, пёстрая толпа москвичей встречала отважного авиатора ликованием: кричали, аплодировали, махали руками. Ещё бы: он единственный из вылетевших на маршрут достиг финиша, хотя и не вложил в хронометражное время. Зато установил мировой рекорд: прошёл весь маршрут за 24 часа 41 минуту и 14 секунд, если быть точным, из них – девять с половиной часов в воздухе⁶⁴.

Несмотря на неудачи, первый российский групповой перелёт произвёл очень сильное впечатление на общественность России, сделал много для популяризации авиации. Один из первых русских историков авиации тех лет К.Е. Вейгелин писал:

*"В больших городах публика уже успела ознакомиться с тем, как теперь летают. Но вне центров, даже в ближайшем соседстве со столицами, пребывание человека в воздухе и высоко от земли, на 20 – 30-пудовых машинах представляется зрелищем всё ещё невиданным... Так, в Крестцах при спуске одного авиатора некоторые из окружающей его толпы со слезами на глазах бросались перед ним на колени, целовали ему руки, а какой-то старик молился вслух, благословляя судьбу за доставленный ему случай увидеть настоящее чудо..."*⁶⁵.

В конце сентября в Москве закончилась 2-я авиационная неделя. Её финансовые итоги оказались более чем печальны. Отдельным авиаторам достались гроши, а Б.С. Масленников, за вычетом стоимости бензина, остался должен организаторам недели 10 рублей, так что ещё заплатил за то, что летал при платной публике⁶⁶.



Б. С. Масленников (в центре) на лётном поле авиационной школы "Орёл". Москва. 1913 - 1914 гг.

С установлением советской власти лётная школа Масленникова "Орёл" со всем её имуществом была реквизирована. Борис Семёнович какое-то время служил в Москве, в научно-техническом отделе Всероссийского совета народного хозяйства, в комитете по делам изобретений, а затем - во МХАТе, видать, художником.

Весной 1924 г. по распоряжению ОГПУ он как "социально вредный элемент" подвергся административной высылке из Москвы в Нарымский край, где работал в Енисейском гублётте (Красноярск) инструктором⁶⁷. Несколько месяцев спустя он перешёл на работу в Сибирское ОДВФ в качестве ответственного инструктора. О деятельности Бориса Семёновича в этой организации можно судить по удостоверению, которое он получил при увольнении из Сибавиахима по сокращению штатов⁶⁸. Приведём этот документ полностью:

"Настоящее выдано инструктору Сибавиахима тов. Масленникову Борису Семёновичу в том, что тов. Масленниковым за время службы в Авиахиме Сибири



Б. С. Масленников с коллегами по работе в особом проектно-конструкторском бюро №14 при ОГПУ. Новосибирск, 1931 г.



Б. С. Масленников в застенках НКВД

с июня 1924 года по февраль 1926 года был выполнен целый ряд заданий, способствовавших как популяризации идей авиации, так и укреплению работы общества в целом.

С июня 1924 года работал в Красноярском Авиахиме, где, кроме непосредственной работы, по его инициативе и под его руководством построены планы в железнодорожных мастерских и военно-артиллерийской школе. Делались доклады в союзе горняков и в других организациях; в клубе военного

трибунала проведены занятия по авиаграмотности.

С августа 1924 года работал в Ново-Николаевске в Сибавиахиме, где, кроме инструкторской работы, принимал участие:

а) в издательстве, помимо редакционной, технической работы, сделал много иллюстраций и плакатов,

б) в организации перелёта Москва - Пекин им было выполнено задание Сибавиахима по оборудованию посадочных площадок и инструктированию мест о приёме самолётов на участке Ново-Николаевск - Иркутск,

в) организовал и провёл агитполёты на Ленских приисках и в Якутии, результатом его агитработы на приисках состоялся воскресник, давший сбор средств более двадцати тысяч рублей.

Вся работа, поручаемая Масленникову Б.С., проводилась им аккуратно и добросовестно, с полным знанием дела. Разработанные при его участии проекты по разрешению задач Авиахима говорят о его опыте и инициативе как общественного работника.

Кроме указанных работ, тов. Масленников Б.С. по пребыванию в Ново-Николаевске был членом художественного совета Сибгосоперы, где непосредственно поставил две пьесы, сделал работу со знанием дела и безвозмездно⁶⁹.

Удалось выяснить, что после увольнения из Сибавиахима Масленников работал заведующим какой-то спецлабораторией Дальстроя. В 1939 г. он был осужден "за шпионаж в пользу Германии и антисоветскую агитацию" на 8 лет исправительно-трудовых работ в Норильлаге⁷⁰.

Ещё более трагичной была судьба Петра Мамонтовича Фаддеева (1886 - 1937). Он родился в городе Данкове Рязанской губернии (ныне Липецкая обл.) в семье мещанина. Окончил Тифлисское пехотное училище и участвовал в составе пехотного полка в первой мировой войне, был награждён боевыми медалями. После ранения и излечения его перевели в авиацию. Как лётчик он участвовал в гражданской войне, после окончания которой служил в ВВС Красной Армии. Демобилизовавшись из армии, Фаддеев с 9 июня 1925 г. по 10 февраля 1926 г. работал лётчиком в Сибавиахиме. По окончании службы он, как и Масленников, получил на руки удостоверение. Вот его содержание:

"За время службы в Сибавиахиме тов. Фаддеев проявил себя как опытный лётчик и все возлагаемые на него поручения выполнял с полным знанием дела, добросовестно и аккуратно.



По поручению президиума Сибавиахима тов. Фаддеев произвёл агитационный полёт по северной окраине Сибири.

Несмотря на трудные условия полётов в районе Ленских приисков и в Якутской республике, тов. Фаддеев выполнил целиком задание Сибавиахима и за время агитполёта сделал 6000 километров без всяких аварий, и самолёт в полной годности был сдан Авиахиму Якутской республики.

Во время агитполётов тов. Фаддеев использовался как лектор и докладчик и по специальным вопросам авиации, и по вопросам Авиахима, чем немало способствовал популяризации идей Авиахима и насаждения авиаграмотности среди трудящегося населения Сибири.

В продолжении своей службы в Сибавиахиме тов. Фаддеев непрерывно активно работал на пользу Общества Авиахим, руководил спортивным кружком и состоял членом организованного в Ново-Николаевске окружным Авиахимом бюро лекторов-докладчиков.

Выдавая настоящее удостоверение, Сибавиахим рекомендует тов. Фаддеева всем организациям как опытного и добросовестного работника⁷¹.

В феврале 1926 г. П.М. Фаддеев направляется Сибавиахимом с самолётом "Сопвич" в сопровождении моториста Л. Салазкова к месту нового назначения для постоянной службы в Барнаульском окружном Авиахиме⁷².

Как сложилась дальнейшая жизнь Петра Мамонтовича известно лишь следующее. В 1928 г. по состоянию здоровья он ушёл с лётной работы и организовал планерные школы в Красноярске, Иркутске и Новосибирске. В 1930 г. руководил 1-м Сибирским слётом планеристов, позже - занимался конструкторской деятельностью: проектировал и строил планеры. 5 декабря 1937 г. органы НКВД арестовали П.М. Фаддеева как активного члена "Новосибирского повстанческого отряда" и 8 декабря 1937 года по приговору тройки Управления НКВД по Новосибирской области расстреляли. 1 марта 1957 г. Военным трибуналом Сибирского военного округа Пётр Мамонтович Фаддеев полностью реабилитирован⁷³.

О Иване Степановиче Михайлове известно, что в октябре 1924 г. он был принят на работу в Сибирское ОДВФ на должность старшего механика, обслуживал самолёты во время агитационных полётов в Ново-Николаевской и Иркутской губерниях, в Якутии. В одной из характеристик указывалось, что "за время службы при Сибавиахиме тов. Михайлов проявил себя опытным механиком, все возлагаемые на него поручения выполнены добросовестно и аккуратно. При совершении агитполётов самолёт всегда в нужное время был готов и не потерпел ни одной аварии по вине тов. Михайлова". 8 февраля 1926 г. И.С. Михайлов был уволен со службы в Сибавиахиме по сокращению штатов⁷⁴, и о дальнейшей судьбе Ивана Степановича пока ничего найти не удалось.

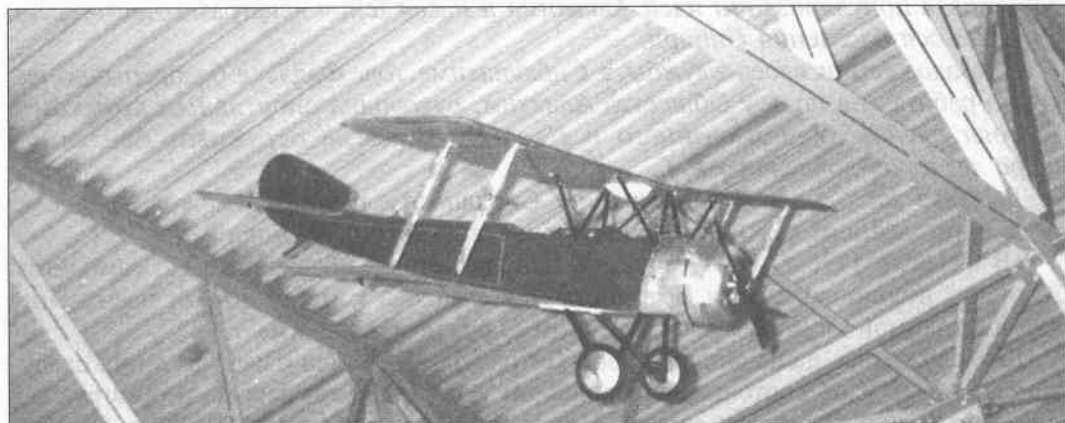
Закончить эти заметки о пионерах неба Якутии хочу следующим. 10 июля 1911 г. среди провожавших авиаторов в перелёт Петербург - Москва был Н.А. Морозов, знаменитый революционер, недавний узник Шлиссельбургской крепости, где просидел в одиночной камере 25 лет. Член исполкома "Народной воли", учёный и писатель, он страстно увлёкся авиацией и предрекал ей большое будущее. Несмотря на весьма не впечатляющие итоги перелёта, Николай Александрович написал такие строки, адресуя их отважным лётчикам:

"Вы, улетевшие сегодня на рассвете, - только первые ласточки начинающейся весны! И каковы бы ни предстояли вам испытания и временные отсрочки или

неудачи, будущее будет ваше, и никому не отнять его у вас, как не остановить весенним морозам наступившего пробуждения природы. То, что вы делаете теперь, это только проявление вечных законов эволюции человечества, первые взмахи его подрастающих крыльев!"⁷⁵.

Эти слова с полным правом можно отнести на счёт Бориса Семёновича Масленникова, Петра Мамонтовича Фаддеева и Ивана Степановича Михайлова - первопроходцев неба Якутии.

В 1998 г. в авиационно-технической базе Национальной авиакомпании "Са-



Модель-копия самолета "Сопвич-полуплоторастоечный" "Кыһыл сулус"
под сводами аэровокзала "Туймаада"

ха Авиа" группа энтузиастов поставила перед собой цель: воссоздать исторические образцы авиационной техники, летавшей в Якутии. В.В. Гоголев, А.А. Шахнин и С.И. Угаров разработали документацию полномасштабной летающей копии (реплики) первого самолёта Якутии. В 2000 г., в ходе подготовки этого проекта, по заказу Саха (Якутского) территориального управления воздушного транспорта была изготовлена в масштабе 1/5 точная модель-копия самолёта "Сопвич-полуплоторастоечный", которая в настоящее время экспонируется в здании Якутского аэровокзала.

Развитие такого масштабного и технически сложного дела, как воссоздание проектов и постройка полномасштабных макетов или моделей воздушных судов, оставивших яркий след в истории нашей авиации, возможно только общими усилиями. Осуществление этого проекта позволило бы оставить в памяти нынешнего и грядущих поколений облик самолётов и вертолётов, летавших в небе Якутии, надолго сохранить память о людях, вписавших славные страницы в историю Республики Саха (Якутия).



ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие.....	3
Томас Сопвич и его самолеты.....	4
“Сопвич 11/2 Страттер” — истребитель и бомбардировщик.....	7
“Сопвич” в России.....	10
На фронтах гражданской войны.....	12
На службе ОДВФ и его преемников.....	16
В небе Якутии.....	17
Небесные первопроходцы.....	30
Примечания.....	37

В книге использованы цветные иллюстрации И. Быкова из журнала “Крылья Родины”, 1998, №4, книги В. Кондратьева и М. Хайрулина “Авиация гражданской войны”, а также В. Гоголева; фотографии Б. С. Масленникова из сайта — www.nrsm.nsm.ru/sibir/red/nvlast/terror2/cu11.html

Научно-популярное издание

НЕГЕНБЛЯ Иван Ефимович
ГОГОЛЕВ Василий Васильевич
“Сопвич” — первый самолет в небе Якутии

Редактор *Г.Г. Скрыбкина*
Технический редактор *О.О. Ковалевская*
Компьютерная верстка *Т.М.Васильев*
Дизайн обложки *В.В. Гоголев*

Сдано на верстку 03.08.05.
Подписано к печати 16.09.05
Формат 70х100 1/16.
Печать офсетная.
Усл.п.л. 3,23.
Уч.изд.л. 2,76.
Тираж 1000.
Заказ 364.