

БИБЛИОТЕКА
ЖУРНАЛА
„АВИАЦИЯ и ХИМИЯ“

656.7

ар 287

Д. Х.

Н. В. ФАУСЕК

ЧЕРЕЗ МАТЕРИКИ И ОКЕАНЫ

ИЗДАТЕЛЬСТВО „ОСОАВИАХИМ“
МОСКВА

№ 3

1929

С91052

Д.Х.

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач

011'

91052

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО
<http://book.ugaic.ru/>

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО
<http://book.ugaic.ru/>

ЦЕНТРАЛЬНАЯ СЫСЬЕВАЯ
БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ

656.7
92284

4842/5

1961

Г. БЕАРИСКОГО
гор. Свердловск,
улица Карла Либкнехта 108
Телефон 10-14.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Полтора года отделяют нас от того времени, когда человеку впервые удалось преодолеть с помощью аэростата силу тяжести и проникнуть в безбрежный воздушный океан, но лишь для того, чтобы стать там игрушкой ветра. Больше 100 лет ушло на попытки создания покорного воле человека воздушного корабля, и только в начале нашего столетия изобретение бензинового мотора дало надежду на осуществление этой задачи. Появились дирижабль и самолет, и почти одновременно с их созданием началось планомерное наступление человека на небо.

Потребовалось более 10 лет на то, чтобы научиться как следует летать: создать надежную машину, овладеть ею, освоиться с воздухом, с воздушным океаном как таковым. Были построены многие сотни самолетов, пока, наконец, научились строить их достаточно надежно — чтобы на самолете можно было не бояться ветра и летать без опаски упасть и разбиться. Но задача завоевания воздуха далеко еще не была решена. Для этого потребовалась еще огромная работа, унесшая много жертв и драгоценных для человечества жизней. Нужно было добиться от самолета способности пролетать огромные пространства, преодолевать всевозможные препятствия — океаны и горы, облака и непогоду, — наконец, находить путь там, где на земле нет ни дорог, ни селений, над морем, ночью в облаках. В 10 лет, истекшие после мировой войны, все указанные задачи были разрешены. На земном шаре не осталось более уголка, над которым не мог бы появиться самолет, — да почти везде он и появлялся. Летали через Северный полюс, через Атлантический океан *), через Гималаи. На очереди полет к Южному полюсу и кругосветный полет без посадки. Изобретение способа передачи в полете горячего с самолета на самолет сводит на-нет значение «радиуса действия» самолета — наибольшего возможного для него полета без посадки. Уже совершались полеты продолжительностью в 17 суток, и самолет теперь может держаться в воздухе неопределенно долго, пока выдержит мотор. А на таком гигантском

*) В то время, когда печаталась эта книжка, дирижабль «Граф Цеппелин» во время выполнения им кругосветного полета, совершил перелет и через Тихий океан.

С-91052

0

ЧИТАЛЬНЫЙ

ЦЕНТРАЛЬНАЯ СЫСЬЕВАЯ
БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ
Г. БЕАРИСКОГО
гор. Свердловск,
улица Карла Либкнехта 108
Телефон 10-14.
Зал

новый германский гидросамолет «ДО-Х», немудрено один за другим сменить в полете и все моторы. Таким путем можно будет пролетать и месяцы, если в этом появилась бы надобность.

Со временем, несомненно, удастся преодолеть и ту границу, за которой лежат пока недоступные для человека верхние слои атмосферы, где из-за ничтожно малой плотности воздуха человек существовать не в состоянии, но где для летания условия наиболее благоприятны. Это все же вопрос более или менее отдаленного будущего; пока же вполне завоеваны лишь несколько нижних километров атмосферы, как раз те, которые благодаря происходящим в них метеорологическим явлениям являют для авиации много трудностей и порой опасностей. Из года в год научаются все легче и увереннее преодолевать их, делают все более длинные перелеты, делают их во все более краткие сроки, все меньше считаются при этом с климатом, временем года, случайностями погоды. Каждый такой перелет обогащает наше знание воздушного океана, ставит перед техникой новые задачи по преодолению тех или иных трудностей, приближает нас к полному покорению человеком воздушной стихии. Ибо нужно быть в состоянии летать не только когда и где угодно, но и летать быстро, безопасно и дешево. Вот почему рекордные дальние перелеты, кем бы и с какою бы целью они не делались, в смысле техническом являются ценным вкладом в дело авиации и привлекают к себе внимание всего человечества.

Но кроме технического и спортивного интереса дальние перелеты преследуют также, а в ряде случаев — и прежде всего, политические цели. Они представляют одно из наиболее ярких явлений современного империализма. В огромном большинстве случаев — это первые ласточки тех невидимых воздушных щупальцев, которыми соперничающие друг с другом империалисты наперероб пытаются опутать колониальный и полуколониальный мир, захватив опорные базы и создав воздушные пути. Сплошь и рядом дальние перелеты становятся теми белыми нитками, которыми шита «миролюбивая» политика империалистов. Наблюдая и изучая эти перелеты, можно почти во всех случаях делать безошибочные выводы о намерениях и переменах в этой политике.

Ознакомить читателя с тем, как происходили некоторые из наиболее замечательных мировых перелетов и какие цели они преследовали, и является целью настоящей книжки *).

*) Карта описанных здесь мировых перелетов по техническим причинам будет дана в № 10 «Авиации и Химии».

ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ

20 лет тому назад, в июле 1909 г., в небольшую деревушку около Калэ, на самом берегу Ламанша, была привезена возбуждавшая любопытство деревенских обитателей странного вида машина. Вместе с ней, во главе небольшого штата механиков, прибыл строитель и владелец ее, немедленно же приступивший к сборке машины. Говорили, что это самолет, в чем не стало сомнений, когда по бокам машины точно выросли 2 больших крыла. Жители деревеньки, в одном из сараев которой приютился самолет, вскоре узнали, что к ним прибыл известный уже тогда во Франции авиатор Луи Блерио и что он намеревается лететь на своем самолете через Па-де-Калэ в Англию!

Самолет был собран и отрегулирован. Анзани, конструктор мотора, стоявшего на нем, инженер и гонщик, знаток своего дела, опробовал мотор. Однако стоявшая несколько дней подряд ветреная и туманная погода заставляла откладывать полет. Наконец, 25 июля выдалось тихое и ясное утро. Дали знать в Калэ, чтобы миноносец «Эскопет», который должен был следовать за Блерио на случай аварии, вышел в море. Комиссар аэроклуба, долженствовавший зарегистрировать час отлета, был уже здесь. Сам Анзани запустил Блерио мотор. Легкий самолет быстро оторвался от земли и, сделав круг на высоте всего в 25—30 метров, взял направление прямо на Дувр. Через несколько минут он исчез из виду. Еще через несколько минут Блерио обогнал шедший на всех парах в открытом море «Эскопет», и не прошло и получаса, как перед ним стал ясно вырисовываться английский берег. Ветер нес Блерио несколько на восток. Чтобы попасть в Дувр, Блерио круто повернул и полетел вдоль английского берега, все время вместе с тем высматривая место, где сесть. Но нигде не было видно никаких следов приготовления для посадки самолета. Очевидно, его не ждали. Вдруг на небольшой, но, казалось, ровной полянке Блерио ясно увидел человека, машущего огромным французским флагом. Это был корреспондент газеты «Матэн», изо дня в день дежуривший на берегу в ожидании самолета. Блерио последовал приглашению, но при посадке ему немного не повезло. Едва коснувшись земли, самолет попал на косогор, покатылся вниз и поломал шасси.

Блерио действительно никто не ждал, и только корреспондент «Матэн» смог зафиксировать время его прилета *). Но через несколько часов во все концы мира телеграф разносил уже торжествующую весть о большой победе: совершен первый в мире перелет через море, перелет из страны в страну. И весь мир с восторгом приветствовал Блерио. Патриарх авиации, восьмидесятилетний Ф. Т. Надар, в 60-х годах минувшего века писавший свой «манифест воздушной навигации», где предсказывал грядущее торжество динамического полета, дрожащей уже рукой писал Блерио: «Так, перелетая от точки до точки, из города в город, из страны в страну, с материка на материк, будет шествовать человек по пути завоевания воздуха».

Перелет через Ламанш длиной в 37 километров был совершен Блерио в 34 мин., со средней скоростью в 67 километров в час.

Слова Надара оказались пророческими, и менее чем через 20 лет мы видим уже полное осуществление его предсказания. Но сколько трудов, героизма и жертв стоило это завоевание!

В 1910—1911 г.г. перелететь через Ламанш стало уже почти заурядным делом, и ученики Блерио **) не раз летали из его школы во Францию в ее отделение в Англию. В 1910 же году впервые совершается перелет через горы: перуанец Гео Шавец перелетел через вершины Альп на высоте около 2500 метров из Бригга в Домодоссолу. Этот полет стоил ему жизни: при посадке, разбив самолет, он поломал себе обе ноги и умер от ран через несколько дней. Наконец, в 1913 г. на самолете перелетают уже не через пролив, а через открытое море. Француз Роланд Гарро перелетел из Марселя через Корсику и Сардинию в Тунис, покрыв более 500 километров над морем и совершив таким образом первый перелет с материка на материк. Он летел на новом тогда моноплане Морана с мотором «Гном» 80 л. с.

Перелеты следуют один за другим, все чаще и все длиннее. В 1913 году в Европе не оставалось почти ни одной столицы, в которую не прилетал бы из другой столицы самолет, а французский пилот Бриндиджон де Мулине летом 1913 г. решил в один полет посетить целый ряд их. Вылетев 10 апреля из Парижа на таком же «Моране», какой послужил для перелета Гарро, он в тот же день еще до заката солнца, сделав лишь одну посадку в пути, спустился в Варшаву, в первый раз доставив туда по воздуху парижские газеты на 1½ суток раньше, чем обычная почта! Этим полетом де Мулине выиграл приз Мишелэна в 50 000 франков за наидлительнейший полет от восхода до заката

*) Технические подробности этого перелета см. в № 8 журнала «Авиация и Химия» за 1929 год, в статье Н. Усова — «Двадцать лет».

**) Лесепс, Муассан, П. Приэ. Последний перелетел из Лондона в Париж без посадки.

солнца. Но Мулинэ продолжил перелет дальше уже как простой турист. Из Варшавы он летит в тогдашний Петербург и оттуда, отдохнув несколько дней, в Ревель и, перелетев дважды Балтийское море, через Стокгольм, Копенгаген и Гаагу он без одной аварии благополучно возвращается в Париж, сделав менее чем в месяц более 5000 километров.

Наступавший летный сезон 1914 г. обещал сделаться очевидцем еще более грандиозных перелетов. Намечались звездный слет самолетов в Монако, перелеты в Африку, Персию, Индию. В Америке Кертисс испытывал свой новый гидросамолет, предназначавшийся для перелета в Европу, через океан. Мировая война не дала осуществить все эти попытки и надолго оторвала авиацию всего мира от дальних перелетов, сосредоточив ее внимание на полях сражений. Впрочем, и во время войны было совершено несколько замечательных полетов из страны в страну, на этот раз через голову противника. В 1916 г. пытался перелететь из Франции в Россию летчик Маршал, но, не долетев около 60 километров, он сел в германском расположении и попал в плен. Русский летчик Смолянинов летал с нашего фронта в Салоники и обратно. Итальянцами был совершен беспосадочный перелет из Турина в Лондон. Зато во время войны техника авиации сделала такие успехи — самолет стал настолько надежным, быстроходным, грузоподъемным, что как только умолкла война и увлечение дальними перелетами возродилось с новою силою, то сразу же оказалось, что европейский континент стал тесен для самолета и стало возможным серьезно говорить о перелетах через материки и океаны. Это было через десять лет после перелета Блерно.

ПЕРВЫЕ ОПЫТЫ ПЕРЕЛЕТОВ ЧЕРЕЗ ОКЕАН

Влияние мировой войны и связанных с нею успехов техники авиации сказалось не только на масштабе перелетов. Самый характер и цели перелетов стали носить новый отпечаток. До войны все без исключения перелеты были чисто спортивным предприятием. Лишь изредка они совершались на военных машинах военными летчиками. Но и в этих случаях едва ли можно было найти в них сколько-нибудь конкретную цель военной подготовки, как, например, в перелетах Дыбовского и Андреади из Севастополя в Петербург в 1912 г. или в перелете Нестерова Киев — Гатчино в 1914 г. Инициатива почти всех перелетов принадлежала самим авиаторам-спортсменам, их целью почти всегда было соревнование на какой-либо приз, реже — просто развлечение (Бриндиджон де Мулинэ). Средства на перелеты давали спортивные общества да заводы, рекламировавшие свои машины, и почти никогда государство.

После мировой войны частная инициатива в организации перелетов почти исчезает, и за каждым перелетом, даже самым

спортивным на первый взгляд, всегда чувствуется рука государства. Оно указывает цель, оно ставит технические условия, оно же дает средства. Авиация, сослужившая верную службу империализму на полях сражения, должна была стать верным оружием и его «мирной» политики. Исключительная роль, которую сыграли колонии в мировую войну, побудила в первую голову попытаться применить авиацию для связи метрополии с колониями. В особенности для Англии, колонии которой разбросаны по всему миру и которая на горьком опыте убедилась, что владычество над морями после изобретения подводных лодок не обеспечивает безопасности ни одному кораблю, воздушная связь с колониями представляет исключительный интерес *). Едва окончилась война, как в 1919 г. из Англии совершаются два невиданных до того по своему масштабу перелета: летчик Коккерель летит из Лондона через всю Европу и Африку в Капштадт, а Росс Смит через Индию и Зондский архипелаг в Австралию. Росс Смит вылетел на двухмоторном биплане «Виккерс-Вимми» — тяжелом бомбардировщике конца мировой войны — с аэродрома Хоунтлоу близ Лондона 12 ноября. После 21 дня пути через Италию, Египет, Иран, Персию, Индию, Малакку и Борнео, посетив таким образом почти все азиатские колонии Англии, он 10 декабря спустился в Порт Дарвине, в Австралии, пролетев 16000 километров. Было поставлено условие, что перелет должен быть сделан без смены самолета, и это было выполнено, несмотря на несколько легких аварий в пути. Одна из них произошла вследствие вынужденной посадки в джунглях Индо-Китая, после чего самолет больше суток с трудом извлекали из зарослей. Этот так удачно законченный перелет показал вместе с тем насколько трудны перелеты на столь большие расстояния. Из вылетевших вместе с Росс Смитом еще 3 самолетов ни один не достиг Австралии и лишь один (французский летчик Пулэ) долетел до Индии. Все же результаты опыта были безусловно обнадеживающими, хотя задача прочной воздушной связи Англии с Австралией не вполне решена и сейчас. Повидимому, именно для этой цели в Англии сейчас заканчиваются постройкой гигантские дирижабли.

Не менее заманчивой являлась задача воздушной связи с Америкой, через Атлантический океан, представлявшая, однако, и много больше трудностей. В маршрутах Коккереля и Росс Смита протяженность перелетов над морем нигде не превышала нескольких сотен километров. Весь остальной путь шел над сушей и почти везде населенными местами, так что ориентировка в полете не представляла особых трудностей. Успех перелета зависел прежде всего от наличия достаточного количества аэро-

*) Подробно об английской воздушной политике послевоенного периода см. в бесплатном приложении к нашему журналу за этот год: Е. Татарченко — «Чем грозит нам воздух».

дромов и их снабжения. Мелкие аварии в пути не мешали выполнению перелета. Перелет через океан, не говоря уже о том, что здесь в один прием надо покрыть больше 2000 километров, что требует от самолета огромной грузоподъемности, а от мотора и пилота — большой выносливости, вынуждает ориентироваться исключительно по компасу, что в то время являлось еще очень ненадежным и мало изученным делом. Кроме того, ветры в открытом океане много сильнее обычных ветров на суше; они достигают порой силы урагана, а погодные предсказания для открытого океана ненадежны. Через северную часть Атлантического океана имеется три наиболее удобных для перелета маршрута:

а) путь с Ньюфаундленда в Ирландию напрямик, протяжением 3040 километров, наиболее короткий, но лишенный промежуточных посадок;

б) с берегов Лабрадора через Гренландию и Исландию в северную Англию — общей длиной в 3400 километров, при наибольшем одновременном перелете над морем в 1400 километров; но этот маршрут наиболее тяжел в погодном отношении, так как проходит у самого полярного круга в районе вечных туманов и снежных бурь;

в) наконец, самым благоприятным в климатическом отношении, но и самым длинным, является путь с Ньюфаундленда на Азорские острова (2200 километров) и далее к берегам Португалии, длиной всего около 3500 километров. Этот последний маршрут и был избран для первого перелета через океан американским летчиком Ридом.

В мае 1919 г. Рид, а с ним еще 2 гидросамолета флота С.-А. С. Ш., вылетели с Ньюфаундленда в Европу. Из них один вынужден был сесть в самом начале перелета. Второй благополучно вместе с Ридом достиг Азорских островов, но здесь потерпел аварию, и только Рид на своей машине «NC-4» продолжал путь далее и 22 мая достиг берегов Европы у Лиссабона.

Менее чем через месяц после Рида еще более замечательный перелет через океан совершили англичане Алькок и Броун с целью получить приз, назначенный еще до мировой войны за первый беспосадочный перелет через Атлантический океан. Так как в условиях получения приза не оговаривалось направление полета, а в наиболее благоприятные для перелета летние месяцы над океаном дуют преимущественно западные ветры, то Алькок и решил лететь с запада на восток, доставив свой самолет из Англии на Ньюфаундленд на пароходе. Вылетев отсюда утром 25 июля, Алькок и Броун через 15 час. 57 мин. непрерывного полета над океаном, пролетев 3400 километров, достигли берегов Ирландии, где при посадке скапотировали на вспаханном поле и разбили машину, оставшись сами невредимыми.

Остановимся несколько на самолетах, послуживших для первых трансокеанских перелетов. Самолет Рида «NC-4» был построен заводом Кертисса (как и «NC-1» и «NC-3») специально для

океанского перелета. Это был гидросамолет летающая лодка огромных размеров и очень оригинальной конструкции. Для большей легкости он имел укороченный главный поплавок, а хвостовое оперение его крепилось на специальной ферме, напоминающая конструкцию французских бипланов довоенного типа. При размахе в 36 метров «НС-4» имел 220 кв. метров поверхности и весил с нагрузкой для перелета 12620 килограммов, так что почти не уступал самым большим современным самолетам, имея, впрочем, почти вдвое меньшую удельную нагрузку — всего 57 килограммов на 1 кв. метр. Он имел 4 мотора «Либерти» по 400 л. с., три спереди и один сзади. Последний мотор был установлен на нем уже перед самым перелетом. Экипаж самолета состоял в перелете из 5 человек, в том числе специалист-аэронавигатор.

Самолет «Виккерс-Вимми», на котором летели Алькок и Броун (а также и Росс Смит в Австралию), являлся двухмоторным бомбардировочным сухопутным самолетом конца мировой войны, у которого для перелета лишь увеличили бензиновые баки, приспособив один из них еще как спасательный буюк на случай аварии. Емкость баков для перелета составляла 3500 литров. Благодаря попутному ветру перелет был совершен со скоростью около 189 километров в час, значительно превышающей нормальную скорость «Виккерса-Вимми», и у Алькока при посадке осталось более одной трети запаса горючего неизрасходованным. Кроме Рида и Алькока попытались в 1919 г. перелететь океан летчики Хоукер и Райнгейм на одномоторных военных самолетах, и оба неудачно, сев в море после нескольких часов полета. Их спасли проходившие мимо пароходы. Одномоторные самолеты того времени еще совершенно не годились для океанских перелетов. Впрочем, успех Рида и Алькока во многом был обязан кроме их личных выдающихся качеств счастливому стечению обстоятельств. После в течение многих лет никто не дерзал повторить их перелет.

Перелет через южную часть Атлантического океана, из Европы в Бразилию, по маршруту, имеющему едва ли не больший практический интерес, чем Европа — Северная Америка *), впервые был совершен португальским летчиком Кабралем и адмиралом Кутинхо в промежуток 30 марта — 17 июня 1922 г. Перелет был совершен с целым рядом промежуточных посадок: на Азорских островах, островах Зеленого Мыса и Пасхи, и с технической стороны был крайне неудачен. Два раза в пути пришлось менять самолет, перелет длился почти 3 месяца. Но перелет интересен тем, что был предпринят с целью продемонстрировать возможность точной ориентировки над морем астрономическими

*) На маршруте Европа — Бразилия уже сейчас работает смешанная воздушно-пароходная почтовая линия, а в будущем открывается сообщение на дирижаблях.

методами, исключительно по компасу и секстанту. Летчики показали, что точность такой ориентировки может быть доведена до столь высокой степени, что, например, без ошибки можно привести самолет на крохотный островок Пасхи, удаленный на 1680 километров в океане.

ПЕРВЫЙ КРУГОСВЕТНЫЙ ПЕРЕЛЕТ

Идея совершить кругосветное путешествие на самолете возникла у некоторых отважных авиаторов еще до мировой войны. Осуществление подобного грандиозного предприятия, однако, едва ли было по силам довоенной авиационной технике, так как ни при каком из возможных маршрутов кругосветного перелета нельзя миновать непрерывных водных пространств протяжением свыше 1000 километров. Мировая война все равно расстроила все подобные планы в самом их зачатии. Успехи авиации после войны, в особенности успешные перелеты через океан, вновь возбудили в авиационных кругах всего мира интерес к кругосветному перелету, казалось, теперь вполне осуществимому. В 1920 г. и в Европе и в Америке шла агитация организовать в 1921 г. грандиозное международное состязание в виде скоростного перелета вокруг земного шара. Предполагалось собрать для этого на 1 миллион долларов призов. Но у спортивных организаций таких средств не было, авиапромышленность, пережившая после войны жестокий кризис, тоже не могла их дать, а правительства не проявили к перелету сколько-нибудь серьезного интереса. Перелеты из Англии в Австралию, Африку и Индию или перелеты через океан, охватывая мировые стратегические и торговые пути, являлись первыми опытами решения вполне конкретных и в будущем жизненно необходимых задач. Средства, как бы велики они ни были, затраченные на эти перелеты, в особенности на земное оборудование, могли рассматриваться как полезное вложение капитала. И сейчас еще и государства (особенно Англия) и частные общества из года в год тратят все большие и большие средства на земное оборудование целого ряда таких маршрутов. Некоторые из них (например, Англия — Индия, Англия — Капская колония) стали излюбленными путями воздушных туристов и их возможно без труда покрывать в несколько дней на спортивном самолете.

Наоборот, маршруты кругосветных перелетов почти везде являются чисто искусственными и самый перелет может рассматриваться лишь как спортивное предприятие. Конечно, очень крупные затраты на подобный перелет никак нельзя считать как-им бы то ни было экономически оправдывающимся вложением капитала. Кругосветная гонка самолетов не состоялась. Но в период 1921—1924 г. г. было несколько отдельных неудачных попыток кругосветного перелета (англичанин Мак Лорэн на «Вик-

ИМЕНИ

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ

В. Г. СЕЛЕНСКОГО

гор. Свердловск,

к/чка Карла Либкнехта 23 *

Телефон 10-14.

керс-Вильчур», итальянец Локателло, аргентинец Цанни и др.). Первый удачный кругосветный перелет был совершен американцами в 1924 г. Он был организован американским военным ведомством с целью испытать качество своих самолетов и моторов, проверить возможность длительной работы авиации вдали от своих баз и, несомненно, одновременно являлся почти нескрываемой демонстрацией всему миру мощи С.-А. С. Ш. и их воздушного флота. Во всяком случае, вопреки обыкновению, во главе перелета открыто стояло военное ведомство, а военные самолеты и летчики, совершавшие экспедицию, не прикрывались флагом спортивных или коммерческих обществ.

Перелет подготовлялся долго и тщательно. В нем приняли участие стандартные дальние разведчики американской авиации, легко превращаемые в гидросамолеты заменой колесного шасси на поплавки, 4 самолета «Дуглас» с моторами «Либерти»: «Ситтль» (летчик майор Мартин, начальник экспедиции), «Бостон» (летчик Смит), «Нью-Йорк» (Летчик Уэд) и «Чикаго» (летчик Нельсон). Официальный вылет экспедиции состоялся 6 апреля 1924 г. из г. Санто-Монико в Калифорнии, но все самолеты, пролетев расстояние в 1500 километров в три приема, прибыли туда летом уже из г. Ситтль, покинутого ими 17 марта. Из Санто-Монико перелет шел с востока на запад, сначала вдоль берегов Америки в Аляску, а оттуда, сменив колеса на поплавки, через остров Назан на полуостров Камчатку. Командир экспедиции Мартин 15 апреля потерпел легкую аварию и отстал от экспедиции. Вылетев 30 апреля вновь, вдогонку экспедиции, он попал в туман, заблудился и, сев в горах Аляски, вдрызг разбил свою машину. От дальнейшего участия в перелете он вынужден был отказаться. Остальные 3 самолета благополучно прибыли 9 мая на Камчатку и через Курильские острова и Японию прилетели в Шанхай: «Бостон» и «Нью-Йорк»—3 июня и «Чикаго»—4 июня. Путь через Индо-Китай, Индию, Персию и Мессопотамию, где английские и французские авиационные базы довольно часты, в 1924 г. не представлял уже значительных трудностей. 10 июля все самолеты были уже в Константинополе, благополучно сделав более половины и самую трудную часть пути, если не считать предстоявшего еще перелета через океан. Перелет через Европу занял неделю, и 17 июля американцы снова меняли колеса своих самолетов на поплавки в г. Брау на северном берегу Англии. Через Атлантический океан американцы на этот раз выбрали самый северный маршрут: через Исландию и Гренландию на берега Лабрадора. Самый длинный непрерывный путь над морем составлял здесь 1440 километров, но благодаря суровому климату этих мест перелет оказался настолько трудным, что приходилось по многу дней пережидать непогоду. Только 31 августа экспедиция достигла, наконец, берегов Америки. При этом самолет «Новый Орлеан» Уэда был разбит при посадке в Исландии и ему туда был доставлен из Америки запасный, на котором он и

закончил перелет. Дальнейший путь через Америку, через обильные и хорошие аэродромы, по знакомым местам, для опытных пилотов экспедиции не представлял уже никаких трудностей. Покинув 2 сентября «Индийскую гавань» на берегу Лабрадора, через Бостон, Нью-Йорк, Вашингтон, Дайтон, Чикаго и ряд других промежуточных американских городов, везде встречаемые с триумфом, все 3 самолета 28 сентября прибыли обратно в Ситтль, совершив таким образом кругосветное путешествие в 40 с лишним тысяч километров в 5 месяцев и 22 дня.

Еще в течение всего перелета американцы постоянно заявляли, что он отнюдь не преследует скоростных целей, и внешне, казалось, вполне были удовлетворены результатами своего опыта. Но такая медлительность, связанная, несмотря на тщательную подготовку, с многочисленными поломками и сменой моторов, заставляла считать этот опыт скорее совершенно неудачным, показавшим, что самолеты, по крайней мере того типа, какие участвовали в перелете, едва ли в состоянии сколько-нибудь длительно работать оторванные от своих баз. Таково, по крайней мере, было мнение европейской авиационной прессы.

ФРАНЦУЗСКИЕ ПЕРЕЛЕТЫ 1924—1926 ГГ.

Первые годы после мировой войны почти все военные авторитеты считали, что всякая будущая война, подобно мировой, неизбежно примет позиционные формы. В таком направлении велась в странах-победительницах реорганизация своих военных сил, и это очень резко сказывалось и на авиации. В позиционной войне действия авиации целиком сосредоточиваются над полем сражения, вся авиация располагается в непосредственной близости от фронта, авиация питается и снабжается из многочисленных парков и складов, опираясь на обильную сеть дорог, а насыщение воздуха самолетами принуждает к ведению интенсивных воздушных боев. Так было в мировую войну, и все это побуждало не гоняться за увеличением радиуса действия самолетов; наоборот, запас горючего ради выигрыша в скорости и боеспособности самолета ограничивали до необходимого для 3—3½-часового полета количества.

Но по мере того как выяснялось истинное политическое лицо послевоенной Европы и рассеивался страх перед возможным возрождением боевой мощи Германии, а также назревала возможность грядущих войн между империалистическими державами различных континентов, как Англия—Америка или Америка—Япония, началась переоценка ценностей и в военном искусстве. Успех в войне будущего стал казаться достижимым только при исключительной подвижности и маневренности армии. Взгляд на авиацию как на могучее оружие над полем сражения стал уступать место взгляду на нее как на наиболее подвижной род войск,

способный маневрировать на широком фронте, даже чеерз голову врага. Развитие после войны техники авиации, широкое применение в самолетостроении легких сплавов, благодаря чему можно было увеличить прочность и выносливость самолетов, снизив их мертвый вес, открывало здесь, казалось, широкие возможности. Эти новые взгляды на военную авиацию играли особенное значение для Франции, обладавшей наиболее сильным воздушным флотом и пытавшейся удержать свою военную гегемонию в Европе при помощи полувассальных стран-союзниц, отделенных от Франции территорией вероятных противников.

1924 г. явился годом такой «переоценки ценностей» во Франции, и на смену навеянного мировой войной почти культа одноместного истребителя вырабатывается тип машин с огромным радиусом действия, а французские летчики совершают один за другим целую серию изумительных перелетов, далеко превзойдя все достигнутое прежде. Цель их перелетов — покрывать без посадки возможно большее расстояние; их маршрут — всегда на восток и часто через СССР. Это тоже не случайность. В Европе и больше всего во Франции в 1923—1926 г. г. авиапромышленность переживала кризис. Воздушные флоты были на много лет еще обеспечены самолетами, оставшимися после мировой войны, денег на поддержание авиапромышленности не было, и, несмотря на появление все новых и более совершенных самолетов, заводы оставались без заказов. Приходилось широко поощрять продажу самолетов за границу, и заводы с жадностью искали все новых и новых рынков для сбыта своих машин. Эти рынки могли быть только на востоке, а СССР был самым соблазнительным из них. Необходимо было показать свои самолеты, и показать их в самом выгодном свете.

Попутно подобные перелеты являлись средством изучения возможного театра будущей войны с точки зрения летного дела и работы на нем авиации.

Первым из этих перелетов, заставившим говорить о себе весь мир, был перелет Пелтье Дуази из Парижа в Токио. Обстоятельства этого перелета были следующие. Пелтье Дуази вылетел из Парижа со своим механиком Базеном 24 апреля на серийном самолете «Брегэ XIX» с мотором «Лоррэн-Дитрих» 400 л. с., незадолго до этого принятом как новый разведывательный и легкомобильный самолет французской военной авиации. Он был приспособлен для перелета лишь установкой дополнительных бензиновых баков (общей емкостью до 940 л.) и кое-каким оборудованием кабины для создания большего комфорта. В один день, покрыв без посадки 2000 километров, самолет спустился в Бухаресте. На следующий день было покрыто еще 1600 километров без посадки, до Алеппо. Дальнейший перелет шел так: 26-го — Алеппо—Багдад (300 километров), 27-го — Багдад—Бушир (900 километров), 28-го — Бушир—Бендер-Абасс (700 километров), 29-го — Бендер-Абасс — Караччи (1300 километров),

3-го мая — Караччи — Агра (1300 километров), 5-го — Агра — Калькутта (1350 километров), 9-го — Калькутта — Банкок — Рангун, 11-го — Рангун — Сайгон, 13-го — Сангон — Ханой. Здесь Пелтье Дуази несколько задержался и, воспользовавшись наличием французской авиационной базы, сменил мотор. Вылетев 18 мая дальше, он в тот же день достиг Кантона (1900 километров) и 19 мая — Шанхая (1400 километров). До этого все шло благополучно, но в Шанхае Пелтье Дуази не повезло, и при посадке на поле, предназначенном для игры в гольф, он попал колесом в замаскированный ров, скапотировал и разбил свой аппарат. Фактически перелет был закончен, но Пелтье Дуази решил во что бы то ни стало побывать в Токио. Раздобыв у китайского правительства старенький «Брегэ XIV», установив на нем дополнительные баки, он продолжал перелет, делая и на этой машине по 800—1000 километров в день, но уже с промежуточными посадками. 29 мая он был в Пекине, 8 июня перелетел Цусимский пролив и 9-го, наконец, прибыл в Токио.

До поломки «Брегэ XIX» Пелтье Дуази за 27 дней пролетел расстояние в 16400 километров, делая в среднем 1175 километров на этап и по 609 километров на день. На весь рейд Париж — Токио было им истрачено 47 дней, что дает по 441,5 километра в день, в то время как американская кругосветная экспедиция считала за собой всего по 165 километров в день и по 770 километров на этап в среднем.

Пелтье Дуази через 2 года повторил свой рейд в Токио на таком же «Брегэ XIX», но с более мощным мотором и на этот раз в еще более короткий срок. В силу изменившейся политической обстановки, признания Францией СССР, он не огибал на этот раз Азию с юга и летел напрямик через Москву — Сибирь.

Вслед за «Брегэ» и другие французские авиазаводы занялись постройкой самолетов с большим радиусом действия и, рекламируя их, организовали новые дальние рейды, так что некоторое время эти перелеты носят характер своеобразного состязания двух крупнейших французских авиазаводов — Брегэ и Потез. Как бы в ответ на перелет Дуази на «Брегэ», через год с небольшим французский четчик Аррашар совершает на новом самолете «Потез XXII» головокружительный полет по Европе. Вылетев в 5 час. утра 10 августа из Парижа, он в 6 час. вечера того же дня садится в Константинополе, а в 6 час. вечера 11-го — в Москве и в 9 час. вечера 12-го — обратно в Париже, покрыв в 3 суток около 8000 километров, показав таким образом, что на больших расстояниях самолет является самым быстрым способом сообщения. Чтобы совершить этот путь на поезде, потребовалось бы минимум 5 суток.

В 1926 г. эти перелеты принимают несколько иной характер: начинается погоня за покрытием возможно большего расстояния без посадки. Первый успех здесь выпал на долю тех же Людовика Аррашара и самолета «Потез». Вылетев со своим братом

27 июня из Парижа на новом самолете «Потез-28» с мотором «Рено» 550 л. с., Аррашар после 26½-часового непрерывного полета спустился в Басре, на берегу Персидского залива, пройдя 4350 километров и побив тем мировой рекорд. Но первенство осталось за ним не надолго. 14—15 июля его превзошли Жирье и Дордильи, совершив беспосадочный перелет Париж — Омск в 5100 километров, пройденных ими в 29 часов. А 31 августа — 1 сентября и этот рекорд был побит Шаллем и Вейзером, перелетевшими без посадки из Парижа в Бендер-Абас (Персия), пройдя 5200 километров. Оба эти полета были совершены на «Брегэ XIX», у Жирье с мотором «Испано-Сюиза» 500 л. с. и у Шалля — с мотором «Фарман» в 550 л. с.

Наконец, решаются оспаривать мировой рекорд расстояния Кост и Риньо, пытавшиеся, но неудачно, осуществить такой рекордный полет еще летом 1925 г. С этой целью к перелету был подготовлен такой же «Брегэ XIX» с мотором «Испано» в 500 л. с., на каком летел Жирье. Но когда 27 сентября должен был состояться полет, была получена настолько неблагоприятная метеорологическая сводка, что летчики решили полет отложить и даже распорядились вылить 2900 литров бензина из своей летающей цистерны, опасаясь, что такая перегрузка вредно отзовется на самолете при долгой стоянке. Каково же было их недоумение, когда вечером они получили совершенно противоположную сводку центрального метеорологического бюро и выяснилось, что на аэродроме им по ошибке дали сведения о вчерашней погоде! Не теряя времени, Кост и Риньо мчатся в Бурже, доливают баки, а разбуженный чтобы зафиксировать время полета спортивный комиссар аэроклуба застал самолет их уже на высоте 50 метров удалявшимся в направлении Страсбурга! Утром Кост и Риньо миновали Вену и Константинополь, к утру 29-го пересекли Персидский залив, пролетели над Бендер-Абасом, местом посадки Шалля и Вейзера, и, наконец, достигли Индии, где миновав Джаск, хотели долететь до Хаббара. Однако, видя впереди совершенно дикую местность, они решили вернуться в Джаск, где и сели, пролетев в 32 часа 5425 километров. Отдохнув несколько дней в Джаске, они решили продолжать свой полет, не гонясь, однако, уже больше за рекордом. Из Джаска они перелетели в Калькутту, а 6 ноября отправились в обратный путь через Басру (7 ноября), Алеппо (8-го), Афины (9-го) и Рим (10-го) и 11-го благополучно вернулись в Париж, пролетев общей сложностью почти 20000 километров, не меняя ни самолета, ни мотора. «Брегэ» торжествовал победу как непревзойденный «пожиратель пространства», а когда на очередной выставке авиации в Париже самолеты «Брегэ XIX» и «Потез» и моторы «Испано», «Рено» и «Лоррен-Дитрих» были центром всеобщего внимания, то Франция с гордостью могла считать свою авиатехнику первой в мире.

ПЕРЕЛЕТЫ ЧЕРЕЗ АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН

Французские перелеты 1926 г. на дистанции свыше 5000 километров указывали на полную осуществимость беспосадочных полетов из Европы в Америку. Осуществить такой перелет — из Нью-Йорка в Париж — пытался еще в начале осени 1926 г. французский летчик, «ас» мировой войны, Фонк на американском самолете конструкции русского по происхождению инженера Сикорского (творца первых многомоторных самолетов «Русский Витязь» и «Илья Муромец»). По несчастной случайности эта попытка окончилась катастрофой: не оторвавшись от земли, самолет потерпел аварию, был разбит и сгорел. Сам Фонк чудом спасся из объятых пламенем самолета, в котором погибли двое его спутников. Также неудачной оказалась и следующая попытка французов Нонжессера и Коли совершить весной 1927 года перелет из Франции в Америку на самолете «Левассэр». Они пропали без вести, погибли в океане.

Между тем уроки «Брегэ» и «Потэза», показавших, что при удачной конструкции, малом весе и хороших формах одномоторный самолет всего в 50 кв. метров поверхностью обладает большим радиусом действия, чем многомоторные самолеты, и отрывается от земли с нагрузкой чуть ли не в 100 килограммов на квадратный метр поверхности, не остались незамеченными за пределами Франции и прежде всего в Америке. Перелеты 1926 г. особенно показали Америке, насколько отстала ее собственная авиатехника и побудили к энергичной работе. Америка уже тогда располагала не уступающим Европе авиамоторостроением. Начав с копирования английских и французских моторов, путем ряда изменений, длительных опытов и ряда переделок, американцы создали собственные моторы, оригинальные и превосходившие по своим качествам европейские. Усиленные изыскания в области самолетостроения привели их и к совершенно оригинальным образцам самолетов. Летом 1927 г. они блестяще показали, если не превосходство своих конструкций над европейскими, то во всяком случае их несколько не уступающие достоинства.

Подготовку к трансатлантическим перелетам американцы вели без рекламы и даже скрытно. Только Бэрд, которого в Европе считали единственным серьезным соперником, открыто заявлял о своем намерении перелететь через океан и усиленно тренировался к этому. Он собирался лететь на европейском самолете («Фоккере»), но во время одного из тренировочных полетов потерпел аварию, сломал себе палец и вынужден был на время отложить свое намерение. Между тем в тиши аэродрома усиленно готовились к перелету два молодых американских летчика: Линдберг и Чемберлин. Чемберлин уже испытал свою машину, совершив на ней 50-часовой непрерывный полет и побив мировой рекорд продолжительности. Но Линдберг его опередил.

Совершенно для всех неожиданно, в 7 час. 52 мин. 20 мая 1927 г. он покинул аэродром в Нью-Йорке и, взяв курс вдоль берегов Америки на северо-восток, пересек Ньюфаундленд, откуда повернул в открытый океан по кратчайшему направлению на Ирландию. Достигнув берегов Англии вечером 21 мая, он повернул на юг и в 22 часа 22 мин. при полной уже темноте спустился на ярко для него освещенный аэродром Бурже близ Парижа. Радио уже успело сообщить о его вылете, и Линдберг был встречен многотысячной толпой, много часов с нетерпением ожидавшей его прилета и с тревогой следившей за радиogramмами, сообщавшими о пролете его самолета над тем или иным местом. Этот исключительный по отваге и искусству перелет Линдберг совершил один. Он летел на новом американском моноплане «Райэн», названном «Дух Сен-Луи», с мотором воздушного охлаждения «Райт-Уирлвинд» в 220 л. с. Для ориентировки в полете он пользовался только компасом тоже новой американской конструкции, так называемым «компасом земной индукции» марки «Пионер», чрезвычайно точным и удобным в обращении. Весь перелет длиною около 6000 километров продолжался 33 часа 30 мин., являясь одновременно наиболее длительным (и лишь недавно немного превзойденным) полетом на самолете в одиночку. В пути Линдберг питался взятыми с собой бутербродами, шоколадом и водой из «термоса». Этот перелет надолго сделал Линдберга национальным американским героем, но и в Европе было отдано должное его исключительной отваге и искусству. Когда в конце года в Международной воздухоплавательной федерации шло обычное присуждение званий чемпиона, это звание «чемпиона мира» было единогласно присуждено Линдбергу.

Не успели в Америке отшуметь торжества в честь первого героя Атлантики Линдберга, как был совершен и второй перелет через океан — Чемберлином. Чемберлин вылетел из Нью-Йорка, имея на борту пассажиром Левина, директора завода самолетов «Белланка», на каковом самолете и направился в перелет 4 июня в 6 час. 5 мин. Следуя тем же маршрутом, что и Линдберг, пересекши Атлантический океан в самом узком его месте, Чемберлин намеревался превзойти рекорд Линдберга и без посадки достигнуть Берлина. Но после 43 часов полета, пролетов около 6500 километров, все же побив таким образом мировой рекорд, не долетев до Берлина 150 километров, ввиду израсходования запаса бензина, он сел в Эйслебене. Пополнив запасы горючего, он в тот же день, несмотря на усталость, вылетел дальше в Берлин, где его также ожидали толпы народа, но из-за остановки мотора вновь вынужден был сесть, поломал винт и прибыл в Берлин уже по железной дороге.

Самолет «Белланка», на котором летел Чемберлин, по типу очень близок к «Райэну» Линдберга и снабжен таким же мотором «Райт-Уирлвинд» в 220 л. с. и металлическим пропеллером. Как и «Райэн», «Белланка» представляет небольшой пассажир-

ский моноплан с полусвободнонесущей поверхностью смешанной конструкции.

Несмотря на то, что Линдберг и Чемберлин опередили его, Бэрд, как только оправился от падения, решил исполнить свое давнишнее намерение перелететь через океан. В сопровождении второго пилота Аюста, радиотелеграфиста и аэронавигатора он вылетел 29 июня из Нью-Йорка на трехмоторном самолете «Фоккер» с моторами «Райт-Уирлвинд». Перелет Бэрда происходил в очень тяжелых условиях. Снежная буря и град трепали его над океаном, а когда он в ночь с 30 июня на 1 июля прибыл к берегам Европы, там стояла столь густая облачность, что он пролетел над Парижем и не мог его найти. Повернув почему-то на север, Бэрд к рассвету подлетел к берегам Ламанша, но и тут стоял сплошной туман. Несколько часов Бэрд носился между Шерборгом и Гавром, не решаясь сесть в тумане. В довершение несчастья у них перестал работать компас. Сквозь густой туман можно было с трудом разобрать только очертания берегов. Не решаясь в таких условиях искать место для посадки на берегу, Бэрд решил пожертвовать самолетом и сесть на воду. Он опустился в 200 метрах от берега в 5 час. 45 мин. 1 июля и вместе со спутниками на бывшей у них складной резиновой лодке добрался до берега. Окрестные рыбаки вытащили на берег его искалеченный аппарат. Из всех этих трех перелетов перелет Бэрда, несмотря на неудачную посадку, представляет несомненно наибольший технический интерес, так как только Бэрд летел имея на борту нескольких пассажиров. Его перелет явился таким образом не только спортивным достижением, но и показателем осуществимости трансатлантических воздушных сообщений. Так или иначе, но после троекратного перелета американцев через Атлантику интерес к регулярным сообщениям через океан сильно возрос как в Европе, так и в Америке.

Весь летний период 1927 г. прошел под знаком увлечения перелетами через Атлантический океан. Но повторить достижения Линдберга, Чемберлина и Бэрда не удалось никому ни в 1927, ни на следующий год *).

Среди 7 неудавшихся попыток перелета через Атлантический океан летом и осенью 1927 г. две принадлежали женщинам — молодым американским авиаторшам Рут Эльдер и Грейсон. В сопровождении навигатора Хальдемана Рут Эльдер вылетела 11 октября из Нью-Йорка, но после 30-часового полета, во время которого ей пришлось выдержать в течение многих часов борьбу с жестокой бурей, из-за неисправности маслопровода она была вынуждена сесть, что и выполнила при первой же встрече с парходом, в 670 километрах от Азорских островов. Попытка Грей-

*) Минувшим летом 1929 г. совершено еще 2 аналогичных перелета — французами и американцами.

В. Г. БЕРД
гор. Свердловск,
улица Карла Либкнехта № 9.
Телефон 10-14.

сон, вылетевшей на амфибии Сикорского 23 декабря из Нью-Йорка, окончилась трагично. Она пропала без вести и, несмотря на долгие поиски миноносцев, самолетов и дирижабля «Лос-Анжелос», найдена не была.

Честь быть первой женщиной, перелетевшей через океан, все же досталась их соотечественнице Амелии Ирхарт, совершившей подобный перелет с пилотом Шульцем и механиком Гордоном годом позже, 17 июля 1928 г., с Ньюфаундланда в Англию на трехмоторном «Фоккере» в 20 час. 40 мин.

Но американские пилоты, получив в свои руки такие великолепные машины, как монопланы «Райэн», «Белланка», «Стинсон» и моторы, подобные «Райт-Уирлвинд», не унимались. Вслед за перелетами через Атлантический океан начались попытки перелета и через Тихий. Пытаться перелететь его без посадки, конечно, не приходилось, и американцы ограничились наиболее интересным для них участком — до Гавайского архипелага, являющегося форпостом американского империализма на пути к Дальнему Востоку и стратегической базой американского флота. Таким образом, перелет на Гавай представлял для Америки серьезный интерес, и за совершение его был назначен приз в 25000 долларов. Этот приз выиграли летчики Майтленд и Хегенбергер, совершив 28—29 июля 1927 г. на трехмоторном самолете «Фоккера» (моторы «Райт-Уирлвинд») перелет из Сан-Франциско в Гонолулу (3800 километров). Успех этого перелета побудил устроить состязание на скоростный перелет Америка — Гавайский архипелаг, для чего был назначен приз в 35000 долларов. Местом старта был избран аэродром Оркленда, где был сделан трек длиной в 2100 метров. На состязания записалось 15 машин, но из них прибыли лишь 8. Старт состоялся 16 августа в полдень. 4 самолета отказались от полета в самом его начале и вернулись назад, и лишь 4 продолжали путь над океаном. Из них лишь 2 достигли Гавайских островов. Гэбэль и Дэвис, получившие первый приз, перелетели за 26 час. 17 мин. и Иенс и Шихтер, награжденные вторым призом, в 28 час. 16 мин. Два других самолета с их экипажем (всего 5 человек) пропали без вести, погибли в океане.

Наконец, летом же 1927 г. американские пилоты Брок и Шли предприняли новую попытку кругосветного перелета, преследуя цель совершить таковой в возможно краткий срок. Они вылетели 27 августа из Нью-Йорка на моноплане «Стинсон», схожем по типу с машинами «Райэн» и «Белланка», с тем же неизменным мотором «Райт-Уирлвинд», пересекли с посадкой на Ньюфаундленде Атлантический океан и 28-го спустились в Лондоне. На следующий день они перелетели в Мюнхен, 30-го — в Белград, 31-го — в Константинополь, где ряд формальностей задержал их на целые сутки. 2 сентября они продолжили перелет и перелетели в Багдад, на следующий день — в Басру и 4 сентября прибыли в Караччи (Индия), где спустились на английском военном

аэродроме. Осмотрев самолет и мотор, пилоты нашли их в настолько еще хорошем состоянии после почти 100-часовой работы, что отказались от любезных предложений произвести ремонт и замену каких-либо частей и 5 сентября уже летели далее, в Аллахабад, 6-го прибыли в Калькутту и 7-го в Рангун. Последний этап выдался особенно трудным из-за сильного ветра и дикой, пустынной местности, вследствие чего пилоты 2 раза теряли ориентировку. 8 сентября Брок и Шли прилетели в Ханой, 9-го — в Гонконг и, наконец, 10 сентября «Слава Детройта», так был назван самолет Брока и Шли, благополучно спустился в Шанхае. Отсюда, сделав без посадок 900 километров над морем, 11 сентября они перелетели в Японию, где после посадки на острове Ниппон направились в Токио. Но из-за сплошного тумана в районе Нагасаки, не долетев до Токио, сели в Омуре и здесь прекратили свой полет, отказавшись от намерения перелететь через Тихий океан, что предполагалось сделать с посадками на Мидвэе и Гавайских островах. Они отправились в Америку на пароходе. В 16 дней, сделав лишь однодневный перерыв (в Константинополе), и то не из-за усталости или неисправности аппарата, а из-за недоразумения с турецкими властями, Брок и Шли покрыли расстояние в 25000 километров, в $1\frac{1}{4}$ раза более, чем Пелтье и Дузи в 1924 г., со средней скоростью в 1560 километров в сутки.

ПЕРЕЛЕТЫ В ПОЛЯРНЫХ ОБЛАСТЯХ

Первые попытки применить самолет для исследования недоступных полярных стран относятся еще ко времени до мировой войны, когда капитан Вилькицкий, отправляясь в 1913 г. в плавание на поиски северо-восточного прохода, взял с собой гидросамолет «Фарман», оказавшийся, конечно, совершенно беспомощным оказать экспедиции какую-либо существенную помощь. Точно также бесполезным оказался и самолет, который должен был отправиться с экспедицией на поиски Седова и Русанова в 1914 г. Он погиб вместе со своим летчиком Евсюковым еще при испытании в Петербурге. Проектировался ряд исследований и на дирижаблях. Война прервала все эти опыты и попытки с тем, чтобы через 10 лет они возобновились с новой энергией и созревшими для этих целей летными средствами. Летом 1924 г. общество Юнкерс в виде опыта снаряжает экспедицию на остров Шпицбергена и там самолет пересек и занял те области архипелага, где никогда еще не ступала человеческая нога. Немногим позднее наш советский летчик Чухновский участвует с самолетом в экспедиции на Новую Землю. Трудно сказать, кому принадлежит идея достижения Северного полюса на самолете. Почти сразу же после войны начинается подготовка целого ряда подобных экспедиций. Но огромное большинство из них не со-

стоялось, и честь выполнения первой попытки достигнуть полюса на самолете принадлежит знаменитому полярному исследователю Роальду Амундсену. Экспедиция Амундсена готовилась в 1924 г., но недостаток средств заставил отложить ее на год. Лишь в мае 1925 г. участники экспедиции вместе с самолетами и всем оборудованием высадились в бухте Кингсбэй на Шпицбергене, откуда надлежало лететь на полюс. Для полета на полюс Амундсен выбрал металлические двухмоторные гидросамолеты «Дорнье-Валь», так хорошо зарекомендовавшие себя рядом дальних перелетов и отличающиеся помимо хороших летных качеств исключительной прочностью и мореходностью. Самолетами управляли два норвежских летчика хорошо знакомые с полярными странами — Ринсер Ларсен и Дитрихсен, 21 мая в 4 часа 15 мин. оба самолета один за другим поднялись со Шпицбергена и взяли курс прямо на север к полюсу. Вылет произошел не вполне удачно. Дитрихсен, вылетевший вторым, при взлете сильно ударился обо что-то дном самолета и предположил, что дно пробито, что, впрочем, впоследствии не подтвердилось. Но так как начальник экспедиции Амундсен был на другой машине, средств сообщить ему о случившемся не имелось, то Дитрихсен счел своим долгом следовать за ним, хотя и считал, что посадка будет для его самолета губительной. Условия полета оказались исключительно тяжелыми. Стоял туман, а состояние льда внизу не давало почти никаких надежд на возможность благополучной посадки. После 6 с лишним часов полета, за 87° широты, Амундсен решил спуститься, чтобы произвести измерения и ориентироваться, так как с самолета сделать это достаточно точно, было невозможно. Но в то время, как Ринсер-Ларсен выбирал место для посадки, у них неожиданно стал один мотор. Посадку пришлось форсировать, и надо только удивляться, что машины не были разбиты, — на такие отчаянные льдины пришлось садиться. Дитрихсен, видя, что Амундсен сел, сперва покружил над его машиной, но не решился там сесть и, выбрав свободное ото льда место в нескольких километрах в стороне, благополучно сел на воду. Эта посадка чуть не стоила жизни всей экспедиции. Льды сдавливали самолеты, угрожая их разрушить. С невероятным трудом, день и ночь полярными ножами рубя лед, удалось экспедиции отстоять один самолет. Каждую минуту подвергаясь риску провалиться в трещину между льдами, не покладая рук, готовили они площадку для взлета. 27 мая, наконец, один самолет был вытасен на безопасное место. Однако продолжать полет на полюс вшестером на одном самолете, с ничтожными запасами пищи и почти без надежды на возможность посадки на полюсе, было более чем рискованно. Экспедиция решила возвратиться на Шпицберген, но и это оказалось не так просто. Необходимо было спасти и второй самолет, на случай поломки первого при взлете, и приготовить место для взлета. Несколько раз положение экспедиции казалось безнадежным. Порция пищи

была сокращена до крайнего предела, но все работали не покладая рук и день и ночь, и в конце концов 15 июня площадка для взлета длиной в 500 метров была готова. Первая попытка взлететь оказалась неудачной. Тогда был выброшен весь лишний груз и после нового разбега самолет легко оторвался от земли. Несколько часов полета, во время которого участники экспедиции, наконец, разрешили свой пост и с радостью набросились на остатки шоколада, и стали видны снежные берега Шпицбергена. Однако началась непогода, и Амундсен взял курс прямо к ближайшему необитаемому берегу и сел у Нордкапа. Но не успели изголодавшиеся путешественники приготовить себе, наконец, сытный обед, как вдали показалось промысловое судно, с радостью встретившее отважных полярных летчиков и доставившее их 19 июня в Кингсбэй. Эта экспедиция разочаровала Амундсена в самолете, посадки на котором в условиях полярных льдов слишком рискованны, и он решил избрать для полярных исследований дирижабль, для чего сблизился с конструктором Нобиле, на дирижабле которого через год повторил свой полярный полет. На этот раз ему посчастливилось достигнуть полюса, но он не был уже первым.

В то время, пока дирижабль Амундсена летел из Италии на Шпицберген, в Кингсбэй прибыла американская экспедиция Бэрда. В тот день, когда состоялся отлет Амундсена к полюсу, Бэрд на своем трехмоторном «Фоккере» в 14-часовой полет достиг Северного полюса, сделав над ним круг, сбросил американский флаг и вернулся в Кингсбэй. Впрочем, бросание флагов на полюс едва ли имеет какой-нибудь, кроме как символический, смысл: твердой земли там нет, одни лишь пловучие льды. Открытием Северного полюса исследование арктической области далеко не закончилось, и через 2 года, летом 1928 г., Шпицберген долгое время был в центре внимания всего мира после памятной для всех аварии дирижабля Нобиле «Италия». Участие и значение самолетов в поисках и спасении экспедиции Нобиле памятно всем.

Только благодаря самолетам удалось разыскать местонахождение потерпевшей аварию экспедиции. Итальянский летчик Мадделена нашел группу Нобиле—Вильери, а советский летчик Чухновский — группу Мальмгрена, которую считали почти безнадежно погибшей. Шведский летчик Лундборг умудрился сесть у лагеря экспедиции и вывезти оттуда на самолете самого Нобиле. Все остальные участники экспедиции были спасены нашим ледоколом «Красиным» благодаря самоотверженной и искусной совместной работе как ледокола, так и имевшегося на его борту самолета летчика Чухновского. Работу последнего, как и пилота Бабушкина, самолет которого находился в составе спасательной экспедиции на ледоколе «Малыгин», отметила как выдающуюся вся зарубежная пресса, причем полеты Бабушкина удостоились особой похвалы и были признаны наиболее замечательными из всех совершенных в поисках экспедиции Нобиле.

Но еще до прибытия Нобиле на Шпицберген северная полярная область была еще раз пересечена на самолете. Американские летчики Вилькинс и Эйлсон после долгого выжидания благополучной погоды на самом севере Аляски 15 апреля 1928 г. вылетели с мыса Барроу и, пересекши весь Северный ледовитый океан, после 20 час. 30 мин. полета сели на необитаемом острове в архипелаге Шпицбергена. Целых два дня потребовалось им, чтобы добраться до людского жилья и, о, радость, даже радиостанции, и оповестить мир о своем полете. Это радио, полученное 18 апреля, было для всех совершенно неожиданным. Свой перелет Вилькинс и Эйлсон совершили на новом американском пассажирском моноплане «Локхид-Вэга», по типу напоминающему «Райэна» и «Белланка», но обладающему, как показал перелет, еще более высокими летными качествами. На нем установлен все тот же замечательный мотор «Райт-Уирлвинд». Перелет, носивший чисто спортивный характер, был лишь опытом решившего серьезно посвятить себя исследованию полярных стран Вилькинса. Через полгода, с наступлением лета в южном полушарии, он с несколькими самолетами и штатом сотрудников отправился в район южного полярного материка с целью произвести там ряд исследований и совершить полет к Южному полюсу. Немногим позже отправилась туда же и вторая американская экспедиция с Бэрдом во главе. Благодаря самолетам обе эти экспедиции, совершив ряд длинных полетов, сделали целый ряд новых географических открытий. Однако Вилькинс прервал свои работы и, не полетев на полюс, вернулся в Америку. Экспедиция Бэрда и сейчас еще находится в полярных странах, но, повидимому, и Бэрд отложил полет к полюсу до будущего года.

Из других перелетов, совершенных в арктической области, безусловно выдающимся является перелет советских летчиков Волинского и Кошелева на гидросамолете «Советский Север» из Владивостока до Кольчугинской губы. Перелет был задуман с целью исследования северного побережья Сибири и конечным его пунктом намечался Ленинград. Экспедиция в составе вышеупомянутых летчиков, бортмеханика, аэронавигатора и начальника экспедиции тов. Красинского вылетела 16 июля 1928 г. из Владивостока и, следуя по маршруту Владивосток — Советская гавань — Николаевск на А — Большерецкий — Петропавловск на Камчатке — Усть-Камчатск — Алюрота — Анадырь, достигла берегов Ледовитого океана и направилась далее к Диксону, где находится одна из наших северных радиостанций и отстоящему от Анадыря на 3000 километров. 13 августа «Советский Север» вылетел из Анадыря, 19 августа он был замечен с парохода «Ставрополь», после чего долгое время о нем не было никаких сведений. Только 15 сентября экспедиция удалось сообщить по телеграфу, что им пришлось прекратить перелет, так как во время якорной стоянки у Кольчугинской губы налетевшим штормом самолет был сильно поврежден и исправить его не представлялось возможным. Эки-

паж самолета к счастью не пострадал и после 300-верстного путешествия пешком через тайгу и тундру благополучно добрался до обитаемых людьми мест.

ЧЕРЕЗ ОКЕАН С ВОСТОКА НА ЗАПАД

В то время, как американцы совершали один за другим перелеты в Европу через северную часть Атлантического океана и даже через Северный полюс, внимание романских стран Европы, Франции и Италии, привлекала больше южная часть Атлантики. Воздушная связь с Южной Америкой рисовалась там как необходимое звено тех экономических и политических связей, которые издавна существовали между романскими народами обоих материков. Пионерами перелетов Европа — Южная Америка, как о том уже упоминалось выше, были португальцы Кабраль и Кутинхо еще в 1920—1921 г. г. После них был сделан ряд аналогичных попыток, окончившихся по большей части неудачей, и только в 1926 г. испанский летчик Франко совершил вполне благополучный перелет из Испании в Бразилию на немецком гидросамолете «Дорнье-Валь», затратив на него почти 20 дней. В противоположность северной части Атлантики, где выбор того или иного маршрута для перелета неизбежно вызывает колебания, в южной части океана имеется как бы естественный воздушный путь из Европы в Америку, через западную Африку, острова Зеленого мыса, острова Пасхи и остров Фердинандо-Норонья, почти не уклоняющийся от кратчайшего направления. Все без исключения перелеты здесь совершались именно по этому маршруту. Этот же путь избрал итальянский летчик Пинедо во время своего замечательного рейда из Италии в Америку и обратно. На большом двухмоторном гидросамолете «Савойя-Маркетти 55» (моторы «Изотта-Фраскени-Ассо» по 500 л. с.), обладающем большой, до 200 километров в час, скоростью и очень мореходным, Пинедо вылетел из Сесто-Календе в Италии 8 февраля 1927 г. и в несколько этапов через Средиземное море и вдоль берегов сев.-зап. Африки 18 февраля прибыл в Боламу на берегу океана. Отсюда начался собственно перелет через океан. 19 февраля в 3¼ часа полета Пинедо достиг островов Зеленого мыса, где непогода задержала его до 21-го. Вылетев далее, он после 18-часового непрерывного полета прибыл утром 22-го на остров Фернандо-Норонья и 24-го закончил перелет через океан, прибыв в Порт-Натали в Бразилии. Дальнейший путь Пинедо шел сперва на юг, вдоль берегов Америки, до Буэнос-Айреса, куда он прибыл 2 марта. Оттуда Пинедо углубился внутрь страны, перелетая на своем гидросамолете, совершенно непригодном для посадки на землю, через саванны, горы и девственные леса Бразилии и Аргентины, используя для посадок реки и озера. Пинедо посетил Бразилию, Аргентину, Чили и Британскую

Гвиану, в какую-то прибыл 26 марта, совершив в общей сложности над сушей полет в 13000 километров. Не задерживаясь в Гвиане, Пинедо в тот же день отправился дальше, пересек с остановками в Гвадалупе, Ганти и Кубе Мексиканский залив и 29 марта прибыл в Нью-Орлеан на территории С.-А. С. Ш. Пинедо предполагал сперва сделать полет вокруг С.-А. С. Ш., но почти в начале этой, второй, части его путешествия, 6 апреля, в г. Феникс произошла катастрофа: из-за сплыва, брошенной неосторожно в озеро, где шла заправка горючего в самолет Пинедо, вспыхнул бензин, и «Санта-Мария», так назывался самолет Пинедо, сгорел. Пинедо выехал в Нью-Йорк, куда из Италии ему немедленно выслали новую машину. Потеряв много времени, он решил сократить свой маршрут, и только чтобы получить на карте все же непрерывную линию полета, по получении в Нью-Йорке нового самолета, перелетел на нем обратно в Нью-Орлеан. Отказавшись от облета западных штатов, Пинедо через Чикаго и Квебек, почти напрямик через С.-А. С. Ш., прибыл на Ньюфаундленд, откуда ему предстояло во второй раз перелететь через океан, что он и выполнил 21—22 мая с посадкой на Азорских островах. 16 июня, наконец, Пинедо прибыл в Рим и тем закончил свой грандиозный перелет общей длиной более 44000 километров.

Еще более успешным был перелет французских летчиков Коста и Ле-Бри, сделанный ими в конце 1927 и начале 1928 г. Они впервые пересекли Атлантический океан в южной его части без промежуточных посадок. Кост и Ле-Бри вылетели из Бурже 10 октября на ставшем во Франции уже как бы стандартным для дальних перелетов «Брегэ XIX» с мотором «Испано-Сюэза» в 600 л. с. и колоссальными бензиновыми баками. Они перелетели на нем в северную Африку, в Сен-Луи, на берегу Атлантического океана. Переодев здесь, они на следующий же день хотели продолжать перелет, но сперва дождь превратил аэродром в лужу грязи, затем из-за сменившейся дожде жары начал капризничать мотор и, несмотря на все попытки Коста и Ле-Бри, их тяжело нагруженный «Брегэ» никак не мог оторваться от земли. Наконец, только 14 октября удалось им покинуть зловещный для них аэродром и, взяв курс на юго-запад, Кост и Ле-Бри после 20 часов полета, пройдя 3200 километров, спустились в Порт-Натале на берегу Америки, совершив перелет через океан без посадки. Первоначально Кост и Ле-Бри предполагали закончить свой перелет в Рио-де-Жанейро, куда и прибыли 17 октября, но, снесшись отсюда с Францией, получили новое задание продолжить полет до Вашингтона в С.-А. С. Ш. На пути в Вашингтон у них был лишь один трудный этап, через Чили, где Кост и Ле-Бри пересекли Кордильеры на высоте более 4000 метров. Делая ежедневно по 1000—2000 километров, Кост и Ле-Бри 9 февраля прибыли в Вашингтон, пролетев в общей сложности 32000 километров. Несмотря на это их самолет был еще в настолько хорошем состоянии, что было решено продолжать

рейд далее: лететь на запад с тем, чтобы вернуться в Париж, совершив кругосветное путешествие. Только через Тихий океан Кост и Ле-Бри не рискнули лететь; путь от Сан-Франциско до Японии недоступен еще для самолета. Погрузив в Сан-Франциско своего «Брегз» на пароход, Кост и Ле-Бри высадились в Японии и оттуда продолжили свой перелет, пролетев 16000 километров, отделяющие Токио от Парижа с рекордной быстротой. Весь свой перелет, свыше 50000 километров, Кост и Ле-Бри совершили не меняя самолета и сменив на нем лишь мотор (в Нью-Йорке).

Не прошло и года после полета Коста и Ле-Бри, как итальянские летчики Феррарини и Дель-Прете совершили новый беспосадочный перелет через Атлантический океан, на этот раз уже прямо из Европы в Америку. Перелет Феррарини и Дель-Прете, являющийся до сих пор рекордным по длине, подготавливался очень тщательно, и свой самолет, новую в то время конструкцию завода Савойя «S-64» с мотором «Фиат» в 500 л. с., Феррарини и Дель-Прете испытали предварительно в непрерывном 62-часовом полете над аэродромом. К их услугам на новом аэродроме в Монтечеллио близ Рима имелась бетонированная стартовая дорожка, что чрезвычайно облегчало взлет на самолете с более чем предельной нагрузкой.

Несмотря на благоприятные погодные предсказания, условия перелета для Феррарини и Дель-Прете оказались очень тяжелыми. Вылетев в 18 час. 51 мин. 3 июля из Рима, утром следующего дня Феррарини и Дель-Прете достигли берегов Африки, где стояла такая нестерпимая жара, что из опасения перегрева мотора они вынуждены были уйти далеко в море и вести машину все время по компасу. К вечеру жара спала, но когда они миновали острова Зеленого мыса, на смену жаре явилась густая облачность, выбраться из которой они не смогли даже поднявшись выше 3000 метров. Лишь через редкие окна в облаках изредка виднелись звезды. Всю ночь полет продолжался в облаках. Лишь утром облачность рассеялась, и с высоты 4000 метров Феррарини и Дель-Прете увидели желанные берега Америки. Вскоре тучи вновь заволокли небо, и только спустившись на самую малую высоту можно было различить землю. Почти случайно нашли они город Порт-Наталь. Так как бензин был на исходе, да вдобавок начался дождь, летчики решили сесть на гладком пляже в 23 километрах от города. Они сели удачно, но самолет завяз в песке и поломал колеса. Никто не ожидал отважных итальянцев, и точное время их посадки осталось незарегистрированным. Их перелет, являющийся и поныне рекордным, считается в 7180 километров и продолжительностью в 52 ч., но сами пилоты определяют его продолжительностью в 59 часов и считают, что пролетели более 8800 километров. В дальнейшем Феррарини и Дель-Прете продолжили свой полет до Рио-де-Жанейро, предполагая отсюда прежним путем полететь обратно в

Италию. Но во время одного из пробных полетов произошла катастрофа, самолет был разбит, а Дель-Прете разбился насмерть.

Еще раньше, чем Феррарин и Дель-Прете совершили свой замечательный полет, был, наконец, совершен и первый перелет с востока на запад, через северную часть Атлантического океана. Воздушная связь с Америкой давно уже глубоко интересует авиационные и хозяйственные круги Германии. Обладая лучшими в мире трансокеанскими пароходными линиями, Германия определенно ставила себе задачей добиваться этого первенства и в будущих воздушных сообщениях Европы с Америкой. Эти сообщения первоначально мыслились на дирижаблях. В этом направлении велись, да и сейчас ведутся, самые энергичные работы и, повидимому, регулярные сообщения через океан на дирижаблях Цепелина — дело самого недалекого будущего. Успешные перелеты американцев побудили, однако, Германию обратить более серьезное внимание и на самолет. Последние годы вся почти германская авиапромышленность занята постройкой самолетов, предназначенных для подобных перелетов. Параллельно с постройкой специальных самолетов-гигантов, находящихся еще и сейчас в стадии опытов, стали делаться попытки как бы опытных перелетов и на тех самолетах, какие имелись налицо. Еще летом 1927 г. немецкие летчики несколько раз пытались совершить полеты в Америку на самолетах Юнкера, для чего в Дессау была сделана даже специальная бетонированная дорожка для взлета. Но их постигла неудача, к счастью, обошедшаяся без жертв. Эти попытки щедро поддерживались заинтересованными пароходными и авиационными компаниями и частными лицами. Среди последних особенно много энергии проявил фон-Хюнефельд, на средства которого была организована новая экспедиция на самолете Юнкера «W-33» под управлением старого опытного летчика Келя. Хюнефельд лично принял участие в этом перелете 28 марта 1928 г. Кель и Хюнефельд перелетели из Берлина в Ирландию, где к ним присоединился еще один пассажир — ирландский летчик Фиц-Морис. 12 апреля самолет Хюнефельда «Бремен» вылетел из Ирландии в Америку. Перелет оказался исключительно тяжелым. Сильный встречный ветер весь путь замедлял полет. Небо все время было покрыто тучами, и то и дело начинался дождь, перемежаясь с снегом и градом. К счастью, Кель догадался покрыть металлические крылья самолета слоем парафина и тем предупредить его обледенение.

Экипаж «Бремена» знал, что, борясь с ветром, они сильно уклонились от правильного маршрута. Да вдобавок в с.-з. части Атлантического океана существуют магнитные аномалии, а потому Кель не доверял компасу. Между тем сплошные облака не давали возможности увидеть берега Америки, и когда летчики решили снизиться, предполагая, что они уже над сушей, то действительно увидели сквозь окно в облаках густой лес. Два часа бес-

цельно кружил «Бремен», не находя ни жилья, ни места для посадки. Солнце уже зашло, становилось темно и вдобавок вновь начал валить снег. Вдруг были замечены одинокий маяк и рядом с ним замерзшее озеро. Кель сбавил газ и пошел сюда на посадку, но лед не выдержал тяжести самолета, проломился и «Бремен» скапотировал. К счастью, никто не пострадал, лишь Кель разбил себе нос. Предположение, что «Бремен» отнесло к северу вполне подтвердилось. Он сел в Лабрадоре, на острове Гринли после 38-часового полета. Не без труда удалось его экипажу дать знать о себе. В Германии между тем уже были обеспокоены его судьбой и опасались, что Кель, Хюнефельд и Фиц-Морис стали новыми жертвами океана.

На выручку «Бремена» прилетел из Нью-Йорка на трехмоторном «Форде» бывший спутник Бэрда Берт Балчен, но ввиду начавшегося быстрого таяния льда спасти самолет не удалось *). Экипаж же его был Балченом доставлен в Нью-Йорк.

Перелет «Бремена» вполне подтвердил исключительные трудности полетов через северную половину Атлантического океана из Европы в Америку и многим обогатил опыт трансокеанских полетов. Несмотря на далеко не вполне удачное окончание, этот перелет безусловно должен быть признан как один из наиболее выдающихся перелетов минувшего года.

СОВЕТСКИЕ ДАЛЬНИЕ ПЕРЕЛЕТЫ

Идея использования самолета для связи на огромные расстояния через голову врагов, как со своими, отрезанными белыми от центра, окраинами, так и с очагами революции на западе, не раз возникала с первых же дней Октябрьской революции. И несмотря на страшную отсталость доставшейся в наследие от старого режима авиатехники, на быструю убыль и износ и этого малого в героической борьбе на гражданских фронтах, красным летчикам не раз удавалось выполнять такие задачи.

История гражданской войны полна перелетами, совершенными на пределе достижимого для имевшихся у нас самолетов, в самых тяжелых метеорологических условиях, через территорию противника, где посадка была равносильна неизбежной смерти. Необходимость таких перелетов стала особенно ощутима, когда в 1919 г. в Венгрии возникла советская власть. Почти 1000 километров отделяли Советскую Венгрию от Советской России, и только самолет мог помочь осуществить между ними столь необходимую живую связь. Для выполнения этой задачи был сфор-

*) Лишь много позже «Бремен» был все же извлечен из озера и подарен Хюнефельдом городу Нью-Йорку, где он выставлен на вокзале рядом с первым поездом, отошедшим из Нью-Йорка.

мировая специальная отряд, вооруженный лучшим, что у нас тогда имелось — пленными немецкими самолетами «LVC CV» с мотором «Бенц» 220 л. с. В апреле 1919 г. отряд прибыл в Прохуров — ближайший к Советской Венгрии пункт, занятый красными, и приступил к перелетам. К сожалению, летный состав, почти все молодежь, оказался малоудовлетворительным для столь ответственной задачи, и целый ряд перелетов оказался неудачным. Летчики Пиир, Андерс и Барышников вынуждены были по пути спуститься и вместе со своими пассажирами, членами I конгресса III Коминтерна, столь оригинальным и рискованным путем возвращавшимися к себе на родину, попали в плен к румынам. К счастью, всем им в конце концов удалось оттуда выбраться обратно в Советскую Россию. Но летчику Ходоровичу, более опытному пилоту, все же благополучно удалось слетать в Будапешт и обратно.

Не менее замечательный перелет совершил годом позже бывший петлюровский летчик Еске. Решив вернуться в СССР, Еске на полученном для петлюровской армии итальянском самолете «S. V. A.» перелетел в Вену из Турина, где он принимал самолеты, связался здесь с группой украинских революционеров, стоявших за советскую власть, и через несколько дней перелетел в Киев, в пределы Советской России.

С окончанием гражданской войны и ослаблением блокады красная авиация получила возможность частично приобрести достигнутых в Европе успехов авиатехники. Предстояла огромная работа по созданию своего красного воздушного флота, и прежде всего надо было учиться и учиться. Но гражданская война дала большой летный опыт, и, получив новые самолеты, красные летчики смело могли приступить к осуществлению таких же перелетов, как делали их более богатые средствами заграничные собратья по профессии. В 1923 г. летчик Веллинг совершает перелет, отмеченный всей заграничной авиационной печатью как один из выдающихся перелетов того года. Летчик Веллинг вместе с командующим воздушными силами Союза т. Знаменским и еще 2 пассажирами на немецком пассажирском самолете Юнкера вылетел из Москвы и, сделав посадки в Харькове, Ростове и Баку, перелетев Каспийское море, прибыл в Бухару, где в то время были расположены авиачасти, принимавшие участие в борьбе с басмачами. Небольшая авария вынудила доставить самолет в Ташкент, откуда после ремонта Веллинг вновь прилетает в Бухару, делает большой полет над Хорезмом и снова через Ташкент вылетает обратно в Москву. Обратный путь от Ташкента до Москвы, более 3000 километров, был сделан всего с двумя посадками.

Пока это все было сделано на заграничных самолетах. Но начала уже работать советская авиапромышленность, и когда через 2 года Авиахимом была организована воздушная экспедиция в Китай, то в ней смогли уже принять участие не только совет-

ские самолеты, но и моторы. В том числе был и первый советский пассажирский самолет «АК», который, несмотря на свой устарелый и всего 160-сильный мотор «Сальмон», прекрасно прошел весь путь от Москвы до Пекина. Только по несчастной случайности он был разбит в Китае при одном из показательных полетов. На нем летел летчик Томашевский.

Ни со спортивной, ни с технической стороны экспедиция в Китай не дала каких-нибудь ценных достижений, но за этим вовсе и не гнались. Перелет этот был своего рода экзаменом для советской авиации, и она его блестяще выдержала. Все 6 самолетов, из которых 4 были советской постройки и 2 с советскими же моторами, без единой поломки прошли весь трудный путь Москва — Пекин, а летчики Громов и Волковойнов из Пекина летали еще и в Токио.

Но еще до этого молодая советская авиапромышленность смогла одержать блестящую победу на попроще дальних перелетов. Осенью 1924 г. 6 проданных Афганистану самолетов советской постройки были летом доставлены из Термеза в Кабул, совершив отважный перелет через хребет Гиндукуш, имеющий среднюю высоту в 3000 метров, а отдельные вершины — до 6000 метров. Этот перелет, который весь пришлось совершить, держась на высоте 4—5 тысяч метров, еще раз наглядно показал, что неприступных гор для самолета не существует. Во главе этой замечательной экспедиции, совершенной советскими летчиками, стоял летчик Межерауп.

Всего год после перелета Москва—Пекин советская авиация смело могла показать свои достижения в Европе. Как бы в ответ на визит Аррашара, посетившего в один полет почти все столицы Европы, летчик Громов на советском самолете совершает с неменьшей, чем Аррашар, скоростью облет всей Европы. Вылетев с бортмехаником Родзевичем на цельнометаллическом самолете конструкции инженера Тулолева «АНТ-3» с мотором в 450 л. с. из Москвы в 3 ч. 25 мин. 31 августа 1926 г., он после 15-часового полета, пройдя 2830 километров, спускается на аэродроме Бурже близ Парижа. На следующий же день «Пролетарий», так назывался самолет Громова, следует дальше. Перелетев Альпы, он в 2 ч. 35 м. пополудни опускается в Риме, откуда через час вылетает в Вену, где садится в 8 час. 5 мин. вечера. Переночевав здесь, Громов и Родзевич на заре 2 сентября продолжают свой перелет и, сделав краткую остановку в Варшаве, в 6 час. 15 мин. вечера вновь уже были на Центральном аэродроме в Москве. Весь перелет длиной в 7150 километров Громов сделал в 3 суток, со средней скоростью до 200 километров в час.

Перелет Громова вызвал сенсацию в Европе, и даже самая предубежденная печать не могла не отдать должного советскому самолету и его отважному водителю. Когда в конце года французский аэроclub устраивал банкет в честь летчиков-героев

1926 г., как одному из таковых приглашение было послано и т. Громову.

Немногим ранее советские летчики совершили еще 2 выдающихся перелета.

Летчик Межерауп на советском самолете «РІ» с советским же мотором «М-5» в 400 л. с., вылетев 19 июля 1926 г. из Москвы и сделав посадки в Харькове и Севастополе, перелетел в столицу Турции — Ангору, покрыв 550 километров над Черным морем. Летчик Моисеев на таком же самолете 14—24 июля провел перелет Москва — Тегеран и обратно. Весь маршрут между Москвой и Тегераном, длиною в 3100 километров, был выполнен в 2 дня 6 часов, причем в первый день Моисеев совершил перелет от Москвы до Баку длиною в 2480 километров, поставив этим всеююзный рекорд расстояния, пройденного самолетом в один день.

Самолет «АНТ-3» еще раз показал свои выдающиеся качества. На нем же, но уже с советским мотором, летом 1927 г. совершил перелет Москва — Токио — Москва летчик Шестаков с бортмехаником Фуфаевым.

Путь от Москвы до Токио, почти 12000 километров, Шестаков совершил в 11 с небольшим суток со средней скоростью 1000 километров в сутки, превзойдя по скорости не только совершавших годом раньше его этот перелет польских и японских летчиков (и те и другие на «Брегэ XIX»), но и самого Пелтье Дуази.

Весь путь туда и обратно был выполнен Шестаковым в 153 летних часа без единой поломки самолета и замены частей у мотора.

Через 3 года после первого появления советского самолета над столицами Европы они вновь явились свидетельницами еще более блестящего достижения советской авиации, когда минувшим летом 1929 г. летчик Громов на цельнометаллическом пассажирском трехмоторном самолете инж. Туполева «АНТ-9» «Крылья Советов» совершил свой второй круговой полет по Европе. Вылетев 10 июля с 11 пассажирами на борту, несмотря на исключительно неблагоприятные метеорологические условия, Громов в тот же день без посадки достиг Берлина, откуда, уклоняясь в сторону от основного маршрута, был сделан небольшой полет в Травемюнде. Этот полет был предпринят с целью осмотра новых гидросамолетов Рорбаха, причем на «Крыльях Советов» в качестве пассажиров летели германские гости, прежние же пассажиры Громова следовали за ним на немецком пассажирском самолете, что легко давало возможность сравнить обе машины. «Крылья Советов» более чем с честью вышли из этого сравнения. Вернувшись из Травемюнде, 16 июля Громов вылетел далее и после 5 час. 20 мин. полета прибыл в Париж. 23 июля «Крылья Советов» перелетели в Рим. Лондон первоначально не входил в

число городов, которые предполагалось посетить, но так как комитет устраивавшейся в то время в Лондоне Международной авиационной выставки прислал нашему самолету специальное приглашение, заставшее его в Риме, то «Крылья Советов» из Рима, обратно через Францию, направились в Лондон, куда и прибыли 30 июля.

После осмотра выставки и авиазаводов «Крылья Советов» 4 августа покинули Лондон и опять через Париж и Берлин перелетели в Варшаву. Наконец, вылетев в 11 ч. утра 8 августа из Варшавы, в 17 час. 15 мин. того же дня «Крылья Советов» были восторженно встречены на родном московском аэродроме. Весь перелет длиной в 9037 километров был совершен со средней скоростью свыше 170 километров в час, что является выдающимся для самолета подобного типа и мощности, и этот перелет дает основание смело считать «АНТ-9» одним из лучших современных пассажирских самолетов, что вынуждена признать и зарубежная специальная пресса.

Наконец, в то время, когда печатается настоящая книжка, совершается и величайший из всех бывших донные советских перелетов: из Москвы в Нью-Йорк, через Сибирь и Алеутские острова. Этот перелет ведут первый пилот Шестаков, 2 года назад совершивший перелет в Токио, второй пилот — морской летчик Болотов, бортмеханик Фуфаев и аэронавигатор Стерлигов. Они летят на двухмоторном (по 600 л. с.) цельнометаллическом свободнонесущем моноплане Туполева «Страна Советов». В тот момент, когда печаталась настоящая книжка, «Страна Советов» закончил уже первую половину пути и благополучно прибыл в Хабаровск, где должна была произойти смена колес на полавки для полета над морем через Курильские и Алеутские острова в Аляску, общим протяжением 7950 километров. Вся же длина пути Москва—Нью-Йорк равна 19600 километрам. Таким образом, если честь установления первой воздушной связи Европы с Америкой принадлежит американцам, то мы имеем все шансы надеяться на то, что первая связь с помощью самолета СССР с Америкой будет совершена советским летчиком на советском самолете.

ВОЗДУШНЫЙ ТУРИЗМ НАСТОЯЩЕГО И БУДУЩЕГО

Дальние перелеты — суровый экзамен состояния техники авиации. В перелетах выявляются не только высокие летные качества самолета и надежность мотора, но и прочность всей его конструкции, способность его бороться с непогодой в полете и при стоянке на земле, удачное устройство его шасси, легкость управления, точность его пилотажных приборов.

Начавшись как спорт, преследуя позже скрытые военные цели, стремясь в этих случаях почти исключительно к абсолютным достижениям — скорости и дальности перелета, — по мере роста и развития коммерческих воздушных сообщений дальние перелеты начинают и для них играть существенную роль. Многие из них являются рекогносцировкой для выбора пути будущей постоянной линии, другие — просто испытанием самолетов. Но оценка перелета при этом резко меняется: наряду с абсолютными достижениями на первое место выдвигается экономичность. В то время, как после мировой войны сначала можно наблюдать непрерывный рост мощности моторов самолетов, из года в год совершающих рекордные рейды, — с тех пор, как эти рейды, наравне с военными, стали совершать и пассажирские самолеты, можно обнаружить и другую тенденцию: совершить возможно больший перелет с возможно менее мощным мотором. Наконец, за самые последние годы участие в мировых перелетах, через материки и океаны, начали принимать и маломощные спортивные самолеты, стал нарождаться настоящий воздушный туризм. Перелеты на несколько тысяч километров, порой на самолетах всего в 20—30 л. с., уже и сейчас зачастую предпринимаются просто для развлечения спортсменами-любителями. Большинство из них придерживается маршрутов с часто расположенными воздушными базами, ставших уже как бы целиком воздушными трактами, как, например, излюбленный сейчас английскими летчиками путь из Англии в Индию через Египет и Месопотамию. С успехом совершаются перелеты по всей Европе, через Альпы, через Средиземное море. Минувшим летом немецкий летчик Кемп Вартхаузен, совершая на 20-сильном «Клемм-Даймлер» перелет в Тегеран, по пути посетил СССР. Рекордом воздушного туризма является блестящий перелет австралийского летчика Хинклера на 80-сильном «Авро-Авиане» из Англии к себе на родину в Австралию всего в 16 дней. Подобный туризм пока еще дорог, хотя уже и сейчас, судя по отчетам французских и немецких спортсменов, перелеты на 20—80-сильной машине обходятся немногим дороже путешествия на автомобиле (например, по данным французского летчика Фина, около 15 коп. за километр с человека на 40-сильном «Кодроне»). Но эта высокая стоимость происходит главным образом из-за высокой цены самого самолета, что в свою очередь объясняется прежде всего незначительным их производством.

Авиация начинает входить в обиход, и сейчас уже можно быть твердо уверенным, что очень недалеко то время, когда легкий самолет будет так же распространен, как автомобиль или мотоцикл, и воздушный туризм через материки и океаны станет достоянием широких слоев человечества.

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО
<http://book.ugaic.ru/>

