

САМОЛЕТЫ „БЛЕРІО“ НА МАНЕВРАХЪ.

(Замѣтки и впечатлѣнія наблюдателя).

Овершено случайно я очутился въ качествѣ наблюдателя при рекогносцировкахъ на маневрахъ—на самолетахъ «Блеріо». Находясь въ среднихъ числахъ августа 1911 г. въ г. Люблинѣ для составленія краткаго описанія района предстоявшаго большого маневра, я познакомился съ пріѣхавшими туда летчиками нашей Севастопольской школы авіаціи отдѣла воздушнаго флота.

Южной сторонѣ маневрирующихъ войскъ были сначала предоставлены 6 самолетовъ системы «Блеріо» №№ 4, 8, 9, 10, 11 и 12, которые прибыли въ Люблинъ, если не ошибаюсь, 13-го августа и уже съ 17-го летчики начали свои полеты на ипподромѣ мѣстнаго скакового общества, производя фуроръ среди жителей города смѣлостью и красотой своихъ полетовъ.

Присутствовавшій при первомъ пробномъ полетѣ нашихъ смѣлыхъ авіаторовъ командиръ 14-го армейскаго корпуса рекомендовалъ меня, какъ хорошо изучившаго районъ предстоявшихъ маневровъ, и посоветовалъ пригласить меня въ качествѣ наблюдателя на одинъ изъ двухмѣстныхъ аппаратовъ Блеріо. Мнѣ, конечно, оставалось лишь выразить свое полное согласіе, чтобы, съ одной стороны, принести хоть крупицу пользы въ серьезномъ маневренномъ дѣлѣ, а съ другой—чтобы лично позна-

комиться съ нарождающимся факторомъ военной развѣдки и связи—самолетами, которые, идя гигантскими шагами по пути совершенствованія, начинаютъ съ величайшей быстротой завоевывать себѣ право на существованіе и оправдывать тѣ значительныя затраты, которыя идутъ на обзаведеніе и развитіе будущихъ летучихъ отрядовъ развѣдчиковъ и службы связи.

Въ 5 час. 30 мин. утра 18-го августа я совершилъ свой первый полетъ съ начальникомъ авіаціоннаго отряда лейтенантомъ барономъ Буксгевденомъ на аппаратъ № 11, продолжавшійся лишь 8 минутъ; хотя баронъ Буксгевденъ рассчитывалъ летѣть со мною къ г. Любартову, дабы познакомиться съ однимъ изъ пунктовъ предстоявшихъ дѣйствій во время маневровъ, но пришлось этотъ полетъ оставить до вечера; моторъ (двигатель) сталъ дѣлать перебои (неравномѣрно работать), вслѣдствіе разрыва проволоки у одного изъ 7 цилиндровъ мотора, почему токъ въ этомъ цилиндрѣ прекратился и моторъ сталъ работать на 6 цилиндрахъ; отсюда и перебои. Зато въ 6 часовъ вечера 18-го же, сдѣлавъ нѣсколько круговъ надъ аэродромомъ и поднявшись на высоту около 700 метровъ, мы совершили полетъ къ Любартову и обратно, оставаясь въ воздухѣ 1 часъ 10 мин., причемъ прямой путь въ г. Любартовъ (25 вер.) мы пролетѣли въ 25 мин., т. е. со скоростью 60 вер. въ часъ, такъ какъ шли противъ вѣтра; зато обратный путь по вѣтру мы сдѣлали въ 15 мин., то есть скорость полета была около 100 вер. въ часъ. Вычтя изъ 1 ч. 10 мин.—40 минутъ, ушедшія на прямой путь туда и обратно, выходитъ, что $1\frac{1}{2}$ часа пошло на подъемъ аппарата и на спускъ его у Любартова.

Въ нашей Севастопольской авіаціонной школѣ существуетъ правило, чтобы, пускаясь въ дальній полетъ и въ особенности пролетая надъ большими населенными пунктами, подниматься около 600 метровъ, не удаляясь отъ аэродрома. На это поднятіе двухмѣстнаго аппарата съ описываніемъ нѣсколькихъ круговъ у аэродрома и требуется порядочно времени, минутъ 15 и болѣе, въ зависимости отъ воздушныхъ теченій вверху. Гоночный аппаратъ (одномѣстный) поднимается почти вдвое скорѣе. Такое поднятіе (на 600 метр.) необходимо для того, чтобы, въ случаѣ внезапной остановки мотора, что пока случается нерѣдко, можно было бы спуститься планирующимъ спускомъ и имѣть возможность выбрать болѣе или менѣе удобное мѣсто для спуска виѣ населеннаго пункта. Такъ подпоручикъ Гельгаръ, возвращаясь съ развѣдки въ послѣд-

нихъ числахъ августа, подходилъ къ Люблину на высотѣ 1100 метровъ, какъ вдругъ у него остановился моторъ. Отважный летчикъ на своемъ гоночномъ аппаратѣ № 12 началъ опускаться планирующимъ спускомъ; благодаря такой высотѣ (1100 метр.) онъ выигралъ разстояніе около 1½ верстъ, отдѣлявшее его отъ аэродрома, успѣлъ сдѣлать виражъ (поворотъ) и благополучно опустился на мѣстѣ обыкновеннаго спуска. То же произошло вечеромъ 3-го сентября съ моторомъ поручика Андреади, который, приближаясь къ мѣсту спуска у штаба корпуса (сел. Дубовая-Колода) и находясь на высотѣ 500 метр., замѣтилъ, что моторъ вдругъ пересталъ работать. И здѣсь неустрашимый летчикъ спланировалъ, успѣвъ сдѣлать почти цѣлый кругъ надъ незнакомымъ мѣстомъ спуска и благополучно сѣлъ въ назначенномъ пунктѣ.

Впечатлѣніе при первомъ полетѣ на Блеріо получается весьма сильное: страшный напоръ на васъ воздуха, происходящій какъ отъ работы находящагося передъ вами винта, такъ и отъ стремительнаго поступательнаго движенія аппарата; чрезвычайный шумъ, производимый двигателемъ, дѣлающимъ 1200 оборотовъ въ минуту, и не дающій вамъ возможности слышать товарища, сидящаго бокъ-о-бокъ съ вами на аппаратѣ; для того, чтобы быть услышаннымъ товарищемъ, вы принуждены кричать ему на ухо «во всю глотку»; легкія покачиванія аппарата даже при незначительномъ боковомъ вѣтрѣ или при виражахъ (поворотахъ) самолета; небольшія «нырканія» его, происходящія отъ воздушныхъ вихрей (когда земля и воздухъ рѣзко отличаются по температурѣ); наконецъ, естественное для перваго раза жуткое чувство, овладѣвающее вами при взглядѣ сверху внизъ съ большой высоты: все это, взятое вмѣстѣ, производитъ сильное впечатлѣніе. Съ другой стороны, когда вы видите огромный горизонтъ, разворачивающійся передъ вашими глазами, и у васъ, какъ въ калейдоскопѣ, одинъ видъ быстро смѣняется другимъ; когда вы чувствуете въ то же время и видите, что аппаратъ въ опытныхъ искусныхъ рукахъ летчика является послушнымъ его орудіемъ: васъ переполняетъ въ высшей степени могучее чувство удовлетворенія, сознаніе человѣческаго ума и воли, покорившихъ и воздушную стихію, вы чувствуете себя чрезвычайно бодро; словомъ, трудно описать ту сумму самыхъ разнообразныхъ чувствъ, которыя овладѣваютъ вами и которыя доставляютъ вамъ одно изъ величайшихъ и сильнѣйшихъ наслажденій. Испытавъ разъ это наслажденіе, такъ и жаждешь его повторенія и досѣдешь на погоду,

когда, вслѣдствіе сильнаго вѣтра или вообще неблагоприятной погоды, не имѣешь возможности полетѣть въ тотъ или другой день. Не знаю, можетъ быть у самихъ летчиковъ это чувство наслажденія притупляется и даже ощущается не такъ интенсивно, вслѣдствіе хотя бы того, что летчикъ долженъ быть во время полета въ высшей степени внимателенъ и, такъ сказать, все время на чеку, слѣдя, какъ за работой мотора, такъ и за малѣйшими колебаніями самолета, чтобы во время выравнивать его, держать то или другое направленіе, слѣдить за барографомъ и проч. и проч. Наблюдатель же лишь слѣдитъ за накачиваніемъ бензина изъ нижняго—запаснаго резервуара въ верхній—расходный при помощи ручнаго насоса; слѣдитъ за картой и время отъ времени указываетъ летчику направленіе намѣченнаго пути полета или пунктъ, который ему желательно осмотрѣть болѣе подробно—и только; а затѣмъ онъ всецѣло предается созерцанію красоты развертывающагося горизонта и невольно поддается силѣ охватывающихъ его самыхъ разнообразныхъ чувствъ, сливающихся въ одно сплошное наслажденіе...

Самолеты «Блеріо» въ распоряженіи Южной стороны были 2-хъ типовъ: *ночные* — вѣсомъ всей системы съ сѣдокомъ около 27 пуд., съ моторомъ «Гномъ» въ 50 лошадиныхъ силъ, дѣлающіе около 100 вер. въ часъ, и *2-хъ мѣстныхъ*, имѣющіе вѣсъ съ пассажиромъ (наблюдателемъ или механикомъ) около 36 пуд., съ двигателемъ «Гномъ» болѣе поздней конструкціи въ 70 лошадиныхъ силъ, дающимъ аппарату скорость внѣ зависимости отъ вѣтра въ 70—75 вер. въ часъ. 70-ти сильные моторы по сравненію даже съ 50-ти сильными далеко несовершенны и часто доставляютъ не мало сюрпризовъ летчикамъ: то произойдетъ засореніе бензиновыхъ трубокъ, то разрывъ соединительныхъ проволокъ у цилиндровъ, почему приходится летѣть не на 7, а на 6 и менѣе цилиндрахъ, то какое нибудь недоразумѣніе со свѣчами вспышекъ; кромѣ того, былъ случай у подпоручика Андреади (3-го сентября, о которомъ я уже говорилъ), что у мотора, только что полученнаго изъ Франціи и не успѣвшаго поработать и нѣсколько часовъ, тогда какъ моторы гарантируются фабрикой на 100 часовъ работы—безъ крупныхъ поврежденій, у одного изъ цилиндровъ вырвало кусокъ металла въ мѣдный пятакъ величиною и моторъ пересталъ работать; въ это время летчикъ со своимъ механикомъ находились на высотѣ въ 500 метровъ.

Какъ видите, современные моторы «Гномъ» еще далеко несовершенны, а между тѣмъ эти моторы по конструкціи пока считаются

лучшими изъ всѣхъ существующихъ системъ. Въ послѣднее время появились двигатели той же системы 100-силные, но по отзыву такихъ знатоковъ, какъ летчики авіаціонной Севастопольской школы, эти моторы еще менѣе удачны и надежны, чѣмъ 75-ти и 50-ти силные...

Работа 4-хъ аппаратовъ Блеріо началась уже съ 25-го августа во время корпуснаго маневра—17-ой пѣх. дивизіи съ кавалеріей противъ 18-ой. Утромъ 25-го, въ виду сильнаго порывистаго вѣтра, смогъ вылетѣть на развѣдку лишь лейтенантъ Дыбовскій на своемъ гоночномъ аппаратѣ съ надежнымъ (50-ти силнымъ) моторомъ. Этотъ отважный летчикъ обшилъ весь свой аппаратъ соотвѣтствующей матеріей, тогда какъ корпуса и колеса другихъ аппаратовъ не обшиты; вотъ почему знаменитую четверку (Блеріо № 4) лейтенанта Дыбовскаго порывы вѣтра швыряютъ сильнѣе, но зато равномерно (весь обшитый аппаратъ), тогда какъ въ другихъ аппаратахъ порывъ вѣтра можетъ дѣйствовать отдѣльно на крылья или на хвостовую часть, отчего аппаратъ можетъ перевернуться въ воздухѣ. Кромѣ того, благодаря обтеканию воздуха по обшитому корпусу аппарата, напоминающему собою туловище стрекозы, суживающееся къ хвосту, лейтенантъ Дыбовскій считаетъ, что скорость его четверки увеличилась верстъ на 10 въ часъ. Вопросъ этотъ пока спорный, такъ какъ самъ Блеріо еще не можетъ утвердительно на него отвѣтить.

Кстати скажу еще про нѣкоторыя усовершенствованія лейтенанта Дыбовскаго. Обыкновенно передъ вылетомъ аппарата его держать за хвостовую часть, гоночный — человекъ 4, а двухмѣстный—человѣкъ 6—7. Дабы избѣжать помощи этихъ людей, лейт. Дыбовскій прикрѣпляетъ телѣжку своего аппарата крѣпкой веревкой къ вбиваемому въ землю болту, пѣлому внутри, а потому не представляющему особенной тяжести, что даетъ возможность на аппаратѣ имѣть нѣсколько такихъ запасныхъ болтовъ на случай временнаго спуска аппарата внѣ аэродрома. Въ телѣжкѣ (на оси) сдѣлано такое приспособленіе (патентованное въ Россіи и Германіи), что достаточно летчику дернуть за особую проволочку (послѣ того, какъ моторъ заработалъ и хвостовую часть приподняло вверхъ), какъ петля веревки соскакиваетъ съ приспособленія на телѣжкѣ, и аппаратъ, ничѣмъ не задерживаемый, стремительно летитъ впередъ.

Затѣмъ, до сихъ поръ преимущество самолета спст. Фармана въ сравненіи съ таковымъ Блеріо заключалось въ томъ, что съ Фар-

мана летчику и наблюдателю видно все, что дѣлается на землѣ подь ихъ—такъ сказать—ногами, тогда какъ съ Блеріо можно было наблюдать лишь впередь—поверхъ «кожуха», т. е. видѣть лишь то, что находится приблизительно въ $\frac{1}{2}$ или $\frac{3}{4}$ верст. впереди и не закрыто кожухомъ (верхней оболочкой корпуса аппарата, за которымъ сидитъ летчикъ одинъ или съ наблюдателемъ). Лейтенанту Дыбовскому пришла въ голову простѣйшая, а вмѣстѣ съ тѣмъ блестящая мысль—прорѣзать въ крыльяхъ самолета по бокамъ сидѣнія «окна» около фута ширины и фута $1\frac{1}{2}$ длины, благодаря чему получилась возможность наблюдать, что дѣлается на землѣ подь вами съ той и другой стороны аппарата; правда, кругозоръ въ окошко получается небольшой, но этого и не требуется, т. к. общее впечатлѣніе окружающаго видно при взглядѣ поверхъ кожуха, а подробности въ томъ или другомъ пунктѣ можно разсмотрѣть въ окна.

Утромъ 25-го августа пробовали вылетѣть подпоручикъ Гельгаръ на своемъ необшитомъ гоночномъ аппаратѣ № 12 и лейтенантъ баронъ Буксгевденъ на № 11, имѣя меня за наблюдателя, но намъ пришлось отказаться отъ рискованнаго воздушнаго путешествія, т. к. наши аппараты порывами вѣтра швыряло такъ основательно, что продолжать путь было невысказимо. Тѣмъ временемъ, спустя часъ или $1\frac{1}{2}$ послѣ вылета, прибылъ лейтенантъ Дыбовскій, произведя тщательную развѣдку расположенія частей 17-ой пѣх. дивизіи у г. Красностава.

Вечеромъ вѣтеръ, казалось, немного стихъ и три Блеріо вылетѣли на рекогносцировку: лейт. баронъ Буксгевденъ и Дыбовскій на востокъ къ Красноставу и Раіовцу и подпор. Гельгаръ на западъ. Вверху вѣтеръ оказался очень сильнымъ, но ровнымъ, что свидѣтельствуешь слѣдующій фактъ: отъ Люблина до сел. Лопеникъ—по прямому направленію около 40 верстъ—мы съ барономъ Б., идя по вѣтру, сдѣлали въ 20 минутъ, что даетъ невѣроятную скорость до 120 вер. въ часъ. Шли мы на высотѣ около 500 метровъ, т. к. горизонтъ затянуло легкой дымкой тумана, а почти заходящее солнце спряталось за непроницаемую завѣсу тучъ.

Небольшія группы войскъ и обозовъ были замѣчены на дорогахъ; въ селеніяхъ они примѣнились такъ, что ничего не было замѣтно; на окраинѣ одной изъ деревень я замѣтилъ какъ-будто огромную кучу крупныхъ камней; сталъ всматриваться и пришелъ къ тому убѣжденію, что это было нѣсколько ротъ, только-что вышедшихъ изъ селенія, коимъ, по приближеніи самолета, было приказано лечь. Въ с. Лопеникъ и сосѣдней деревнѣ я замѣтилъ въ нѣ-

сколькихъ дворахъ большія коновязи лошадей. Вотъ все, что я могъ увидѣть въ этотъ вечеръ; правда, погода была пасмурная, какъ я сказалъ, нѣсколько туманная и сумерки надвигались довольно быстро; къ тому же и окна въ тотъ день не были еще прорѣзаны въ крыльяхъ и пришлось наблюдать поверхъ «кожуха». На обратномъ пути отъ д. Лопеника до пос. Пяски—18 верстѣ—мы шли противъ вѣтра, который былъ настолько силенъ, что эти несчастные 18 верстѣ мы летѣли полъ-часа, имѣя, такимъ образомъ, скорость лишь около 40 верстѣ въ часъ.

Временами намъ казалось, что мы стоимъ на мѣстѣ. Между тѣмъ солнце зашло и стало быстро темнѣть; къ аэродрому намъ остается еще 22 вер., т. е. полета минутъ 40, а между тѣмъ дальше летѣть рискованно. Баронъ показываетъ мнѣ на часы, потомъ на землю, что-то кричитъ, но за страшнымъ шумомъ мотора и воемъ вѣтра ничего не слышно. Смотрю—баронъ поднимаетъ очки на лобъ, вѣрнѣе на шлемъ, мгновенно протираетъ рукой глаза, всматривается въ мѣстность и начинаетъ снижать. У земли уже настолько темно-вато, что сверху трудно отличить снятое поле отъ картофеля и даже пахоти; баронъ выбираетъ болѣе широкую полосу и начинаетъ садиться вдоль нея; нѣсколько скачковъ аппарата, сопровождаемыхъ довольно сильными пружинистыми толчками телѣжки, и самолетъ остановился, вѣзавшись колесами въ пахоть, отчего лопнула одна изъ тягъ соединенія.

Едва мы вылѣзли изъ внутренности аппарата, какъ къ намъ прибѣжали сначала солдаты, затѣмъ мѣстные жители; оказалось, что тутъ былъ непріятельскій конный отрядъ, заночевавшій въ пос. Пяски.

Вдругъ воздухъ прорѣзалъ рѣзкій шумъ мотора лейт. Дыбовскаго; онъ видѣлъ нашъ спускъ, снизился, увидѣлъ, вѣрнѣе догадался, что у насъ «все обстоитъ благополучно», и, сдѣлавъ намъ знакъ рукой, какъ-бы говоря «до свиданія», исчезъ въ почти ночной темнотѣ. Аппаратъ и моторъ его были надежны, скорость—не чета нашей и онъ скоро могъ достигнуть аэродрома, гдѣ уже были разложены 2 костра, верстѣ за 8—10 видимые съ аппарата.

Въ общемъ мы съ барономъ летали 55 минутъ.

Враги наши приняли насъ весьма радушно, угостили и пріютили, а къ нашей грандіозной стрекозѣ приставили карауль.

Тотчасъ по телефону былъ вызванъ изъ Люблина специально нанятый въ Варшавѣ для авіаціоннаго отряда автомобиль съ меха-

никомъ, инструментами и тягой соединенія, для замѣны лопнувшей.

Почти всю ночь шелъ дождь. Ночью же я уѣхалъ въ Люблинъ, а баронъ заночевалъ въ Пяскахъ. На другой день его объявили плѣннымъ, но это не помѣшало ему вечеромъ 26-го же преблагодарно опуститься на аэродромъ въ Люблинѣ.

Между тѣмъ лейт. Дыбовскій и подпор. Гельгаръ доставили каждый своей сторонѣ цѣнные свѣдѣнія о расположеніи на ночь ихъ противниковъ.

Вечеромъ 25-го же августа попробовалъ летѣть поручикъ Андреади на двухмѣстномъ самолетѣ № 9, но моторъ при самомъ подъемѣ вдругъ такъ закапризничалъ, что самолетъ не могъ подняться выше забора скакового поля, сѣлъ на заборъ и у него оказался поломаннымъ корпусъ; летчикъ же и его спутникъ-механикъ остались невредимы.

27-е и 28-е августа летчики приготавливались къ окружному маневру, тщательно осматривая и пробуя дѣйствія своихъ моторовъ, а также производя пробные полеты по вечерамъ на аэродромѣ, привлекая по обыкновенію тысячную толпу зрителей, которая каждый вечеръ уже въ началѣ пятого часа живой пестрой волной стремилась на аэродромъ, чтобы полюбоваться смѣлыми, красивыми полетами нашихъ отважныхъ летчиковъ. Верхушки деревьевъ прилегающей къ аэродрому сосновой роци ломились отъ пестрѣющаго на нихъ сѣраго люда. — преимущественно подростковъ и мастеровыхъ...

Въ диспозиціи Южной стороны отъ 28-го августа за № 1 было впервые напечатано: *«Авіаціонному отряду — лейтенантъ баронъ Буксевденъ — съ 6 час. утра произвести развѣдку согласно данной инструкции»*. Эта была одна изъ знаменательнѣйшихъ диспозицій, т. к. въ ней впервые почти въ первомъ пунктѣ упоминалось о томъ нарождающемся факторѣ войны, которому въ недалекомъ будущемъ предстоитъ сыграть огромную роль въ дѣлѣ военной развѣдки и связи; но объ этомъ послѣ.

Къ сожалѣнію, 29-го августа былъ настолько сильный вѣтеръ и дождь, что о полетахъ не могло быть и рѣчи. Мы всѣ, приготовленные къ дальнимъ полетамъ, съ нетерпѣніемъ ждали благоприятной погоды. Вечеръ 29-го августа предсказывалъ, что 30-го утромъ погода будетъ хорошая.

Всѣ мы легли спать рано, помѣщаясь въ вагонѣ 2-го класса, специально отведенномъ для авіаторовъ. Въ одномъ отдѣленіи со мной, vis-à-vis спалъ по спартански, укрывшись плащомъ, началь-

никъ авіаціонной школы въ Севастополѣ, а въ данномъ случаѣ начальникъ всѣхъ авіаціонныхъ отрядовъ на маневрахъ (въ Кіевскомъ и Варшавскомъ округахъ) генеральнаго штаба полковникъ Одинцовъ. Нѣсколько разъ въ теченіе ночи мы съ нимъ просыпались, зажигали свѣчку и смотрѣли на часы, но видя, что часъ вставанія еще далекъ, снова погружались въ чуткій сонъ, вѣрнѣе—дремоту.

Но вотъ близокъ разсвѣтъ; оба мы просыпаемся, смотримъ на часы: половина пятого. «Пора вставать?» спрашиваю я.—«Да, пора», отвѣчаетъ полк. Одинцовъ и тотчасъ же выходитъ на площадку вагона, а черезъ нѣсколько секундъ возвращается совсѣмъ веселый.

«Ну, братъ, чудная погода!» говоритъ онъ: вѣтра нѣтъ почти, а облака предвѣщаютъ тихій ровный вѣтеръ».

Затѣмъ, проходя по отдѣленіямъ вагона, говоритъ громко: «Дѣти, въ школу собирайтесь!» Всѣ потягиваются и быстро начинаютъ вставать, наскоро умываются, захватываютъ карты и все необходимое, и не проходитъ 20—25 минутъ, какъ всѣ свѣжіе, веселые, выходятъ изъ вагона, гдѣ уже ждетъ мѣрно пыхтящій автомобиль; еще минутъ 8—10 и всѣ на аэродромѣ.

Спѣшно каждый летчикъ просматриваетъ по картѣ данный ему съ вечера маршрутъ для рекогносцировки; нѣкоторымъ изъ нихъ на скорую руку черчу по картѣ краснымъ карандашомъ ихъ маршруты.

«Выводи аппараты!» раздается голосъ барона Буксгевдена... «Баронъ!» спрашиваетъ одинъ изъ летчиковъ; «вы летите первымъ?» «Да», отвѣчаетъ тотъ, «я сейчасъ лечу».

Спѣшно мы доканчиваемъ свой авіаторскій туалетъ.

Одна, двѣ фуфайки уже на насъ съ утра; сверхъ кителя большинство одѣваетъ кожанья куртки, на голову—вязанные шлемы, а сверху—спеціальные шлемы—каска съ особыми войлочными или пробковыми жгутами, обшитыми мягкой кожей, для уменьшенія силы удара въ голову въ случаѣ паденія летчика; затѣмъ одѣты очки и перчатки, карта въ рукахъ, привязной карандашъ на шеѣ.

У меня въ рукахъ толстый кусокъ картона, къ которому съ одной стороны шестью поперечными резинками прикрѣплена иллюминированная мною двухверстка, съ другой—полулистъ бѣлой бумаги, на которую, съ вырѣзомъ для записи, наложенъ кусокъ тонкаго лучшаго картона, придерживающій бумагу; на ней заранѣе записаны названія пунктовъ, черезъ которые мы будемъ лѣтѣть; остается лишь отмѣчать время полета надъ ними.

Пора въ путь! Мы сѣли. Баронъ провѣряетъ дѣйствія механизма управленія, осматриваетъ все ли въ порядкѣ на аппаратъ; передъ нами барографъ для опредѣленія высоты подъема аппарата, часы, тутъ же компасъ, а также приборъ для опредѣленія числа оборотовъ винта въ минуту, фотографическій аппаратъ и т. п.

6 человекъ — солдатъ держатъ самолетъ за хвостовую часть. «Готово!» говоритъ баронъ, и мы отмѣчаемъ время вылета (5 час. 40 мин. утра).

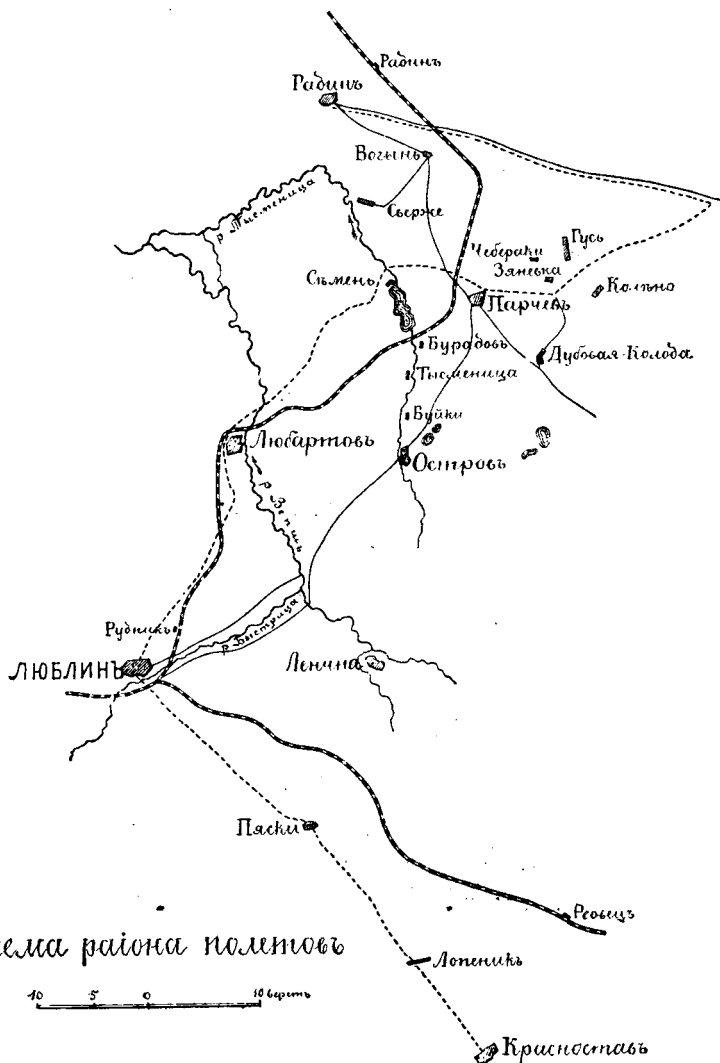
«Контактъ!» кричитъ механикъ. «Есть контактъ!» говоритъ баронъ, нажимая кнопку, дабы соединить токъ.

Вотъ заработалъ винтъ мотора, зашипѣлъ, загудѣлъ, гоня на насъ такую струю воздуха, что у нижнихъ чиновъ, держащихъ аппаратъ, сдуваетъ съ головъ фуражки и далеко отшвыриваетъ ихъ назадъ. Самолетъ дрожить и рвется на свободу подъ дѣйствіемъ винта, дѣлающаго 1,200 оборотовъ въ минуту; баронъ поднимаетъ правую руку, люди пускаютъ аппаратъ, который сначала шаговъ 100—150 катится по землѣ, все увеличивая скорость движенія, а когда послѣдняя значительно развилась, баронъ подаетъ руль на себя, и самолетъ, отдѣлившись отъ земли, стремительно несется уже въ воздухѣ, все болѣе и болѣе поднимаясь къ верху. Мы дѣлаемъ надъ аэродромомъ большой кругъ, другой, летимъ все выше и выше; вотъ барографъ показываетъ 550, 575, 600 метровъ высоты. Баронъ вопросительно взглядываетъ на меня, беря направление на сѣверо-востокъ. Нѣсколько измѣняю взятое направление, указывая барону рукой на 2 озера къ сѣверу отъ посада Острова (оз. Клецовъ и Мейске). Баронъ сначала мотаетъ головой, взглядывая на компасъ, который почему то привираетъ, но я настаиваю, и баронъ направляется на указанные озера, отстоящія отъ насъ верстъ на 30.

Между тѣмъ солнышко поднялось надъ огромнымъ горизонтомъ, который постепенно развернулся передъ нами, расширяясь все больше и больше по мѣрѣ нашего поднятія къ верху. Что за чудная, величественная картина, величественная по мощной шири необъятнаго горизонта, по сочетанію чудныхъ свѣжихъ красокъ проснувшейся природы!...

Вонъ на востокъ блестятъ, какъ алмазы, многочисленныя огромныя озера нашей «лѣсисто-болотистой» полосы, отстоящія отъ насъ верстъ на 40—50; нѣсколько сѣвернѣе обрисовывается «большой Сѣменьскій ставъ»; за нимъ, слегка подернутая синеватой дымкой дали, еле виднѣтся длинная темная полоса—это полоса лѣ-

совъ сѣвернѣе Парчева. Да вѣдь туда не менѣе 60 верстъ! думается мнѣ. Прямо подъ нами огромнымъ персидскимъ ковромъ пестрѣютъ поля и луга; правѣ причудливыми зигзагами изви-вается голубоватой блестящей ленточкой р. Быстрица въ ярко-



изумрудномъ ложѣ долины. По всѣмъ направленіямъ виднѣются тоненькими сѣроватыми ниточками—дороги; вонъ та, что идетъ на сѣверъ пошире и попрямѣе — это шоссе; впереди, вправо, влево, сѣрыми большими пятнами виднѣются селенія; смотришь въ отверстіе крыла и различаешь улицы селенія, надъ которымъ

мы летимъ; на улицахъ движеніе, замѣтны отдѣльные людички; бѣлые гуси и голуби ясно выдѣляются рѣзко-бѣлыми точками на общемъ темномъ фонѣ горизонта.

Тѣмъ временемъ солнышко поднимается, слѣпить глаза и своими пурпуровыми лучами обливаетъ все окружающее... Дышется свободно и легко... Настроеніе неопишемое!.. Моторъ равномерно гудитъ, обдавая насъ огромной струей все еще свѣжаго утренняго воздуха, которая то вырываетъ изъ рукъ карту — вы прячете ее ниже подъ кожухъ, то сдвигаетъ на затылокъ шлемъ, прикрѣпленный у подбородника ремешкомъ — вы надвигаете шлемъ на брови и затягиваете ремешекъ потуже... Временами переворачиваю картоны съ картой и на оборотѣ записываю время пролета надъ тѣмъ или другимъ пунктомъ; изрѣдка качаю бензинъ...

«Какое селеніе?» кричитъ баронъ, указывая на большое сѣрое пятно, что почти подъ нами и немного правѣе. Отвѣчаю крикомъ же и вмѣстѣ съ тѣмъ указываю пальцемъ красное пятнышко на поднятой двухверсткѣ. Онъ киваетъ головой и довольно сноровисто записываетъ названіе пункта и время, держа руль лѣвой рукой. Мнѣ (наблюдателю) писать крайне неудобно: сижу бокъ-о-бокъ съ барономъ, и моя правая рука приходится подъ его лѣвой, такъ какъ локти у него нѣсколько разставлены, а кисти рукъ все время находятся на кругѣ руля... Вотъ пролетѣли надъ рѣкою Вепшемъ — отмѣчаю время; миновали длинное селеніе Бжостувку (болѣе 3-хъ верстъ длины); на поднятой картѣ крупно изображена вѣтряная мельница; всматриваюсь въ селеніе — на самомъ дѣлѣ ихъ 3. Фольваркъ Бжостувка, отмѣченный на картѣ, рѣзко выдѣляется своей ярко-красной крышей... Пролетаемъ надъ посадомъ Островъ. Вглядываюсь, — ничего! Смотрю въ окно крыла, нѣтъ ли чего у моста черезъ Тысменицу? Никого и ничего! Значитъ, переправа не занята? Показываю рукою барону на Парчевъ, въ которомъ верстъ за 18—20 уже рѣзко выдѣляется строящійся новый костелъ съ двумя высокими остроконечными куполами, все еще (вотъ уже пятый годъ) окруженными лѣсами. Кратчайшій туда путь идетъ черезъ лѣсъ. Баронъ кричитъ: «лѣсъ!» и держитъ направление на сѣверъ по долинѣ р. Тысменицы. Сразу понимаю его: не хотеть идти надъ обширнымъ, сплошнымъ (верстъ 12) лѣсомъ; не дай Богъ закапризничаетъ моторъ — садись планирующимъ спускомъ на деревья, ломай аппаратъ и въ лучшемъ случаѣ и себѣ руки и ноги.

Рѣшеніе барона какъ нельзя болѣе мнѣ по душѣ: посмотрю, что дѣлается на остальныхъ переправахъ на Тысменицѣ. Проле-

таемъ постепенно черезъ гати у деревень: Буйки, Тысменицы, Бурадова. Тутъ желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣчку, идя на Парчевъ. На этихъ переправахъ опять противника не видно. Баронъ поворачиваетъ къ Парчеву, выходя на обширную поляну съ селеніемъ Ляски на ней; одобрительно киваю головой и отмѣчаю время.

Между тѣмъ путь надъ долиной и близость огромнаго Сѣменьскаго става даетъ себя чувствовать: и безъ того все время было прохладно и вѣтеръ свободно разгуливалъ подъ моей просторной еще манчжурской шведской курткой, раздувшейся пузыремъ, а тутъ тотъ же вѣтеръ въ связи съ сыростью пронизываетъ, что называется, до костей; баронъ тоже жметса, подергивая плечами.

Но некогда намъ думать о себѣ, такъ какъ мы подлетаемъ къ Парчеву. Отмѣчаемъ время и начинаемъ всматриваться каждый въ свою сторону и въ свое окно...

Вотъ по большой дорогѣ изъ Острова на Парчевъ идетъ, повидимому, ядро кавалерійскаго разѣзда: считаю—12 человекъ. Замѣчаю; верстахъ въ двухъ южнѣе Парчева—небольшой бивакъ пѣхоты (роты полторы); ряды палатокъ, значительно уже почернѣвшихъ отъ утренней росы, пересчитать можно, но отдѣльно каждую палатку не отличишь—сливаются.

«А, это что?!» У самой станціи желѣзной дороги какое то длинное, видимо, полотняное зданіе; что-то незнакомое. Смотрю вопросительно на барона. Онъ угадалъ мои мысли и кричитъ: «ангаръ»¹⁾. Сразу не слышу; повторяетъ еще громче. Вглядываюсь: 2 аппарата «Фармана» выведены изъ ангара (сарая) и какъ бы грѣются на солнышкѣ. Невдалекѣ западнѣе опять небольшой бивакъ пѣхоты; значитъ прикрытіе...

Летимъ надъ самымъ Парчевымъ; палатки разбросаны небольшими группами вблизи западной окраины посада. Во дворахъ то тамъ, то сямъ видны коновязи. «А гдѣ же, думаю, артилерія?»

Внимательно смотримъ съ барономъ. Пробую смотрѣть въ свой восьмикратный бинокль Цейса, но отъ непрерывнаго быстрого, едва уловимаго, но легко ощущаемаго, сотрясенія всего аппарата, ничего не выходитъ... Смотрю просто черезъ очки. Баронъ что-то записываетъ—выходятъ какія то каракули; въ моментъ записи руль слегка подается вперед и я чувствую, что мы стремительно начинаемъ снижаться... моментъ, баронъ подаетъ руль на себя и... мы опять на 600-метровой высотѣ... «А! вотъ онѣ, давно же-

¹⁾ Въ Люблинѣ для аппаратовъ „Блеріо“ ангара не было и каждый самолетъ на ночь и въ дождь покрывался особой накидкой изъ прорезиненной ткани.

ланныя!» Считаю: 12 или 16 орудій. «Ну, теперь слава Богу! есть о чемъ донести»... Описали кругъ надъ Парчевымъ. Показываю рукой, прошу еще кругъ. Киваетъ въ знакъ согласія. Проходимъ вторично надъ «Фарманами», которымъ на самомъ бы дѣлѣ не поздоровилось; если бы мы имѣли на аппаратѣ разрывныя бомбы... Смотрю на берегу ручья дымать нѣсколько походныхъ кухонь; возлѣ нихъ копошатся точки... По улицамъ точекъ двигающихся много. Видно нами любуются: впервые парчевцы и его временный гарнизонъ (противникъ) увидѣли «Блеріо»; вѣдь у противника все «Фарманы» (5 или 6 аппаратовъ)... Показываю барону направленіе вдоль р. Пивоніи: нѣтъ ли кого въ селеніяхъ по этой рѣчкѣ и на Сѣменьской переправѣ. Летимъ: ничего и ничего!.. Смотрю, металлическая пробочка, обозначающая количество бензина въ верхнемъ цилиндрѣ, почти нырнула во внутрь и снаружи торчитъ лишь колечко пробки; быстро начинаю накачивать бензинъ, пока пробка не поднимется до извѣстнаго уровня...

Отъ д. Сѣмени идемъ вдоль шоссе; на немъ и на ближайшихъ дорогахъ никого не видно; развѣ изрѣдка увидишь одинокую крестьянскую телѣгу. Время отъ времени качаю бензинъ; но, подлетая къ г. Любартову, замѣчаю, что бензинъ не переливается по видимымъ стекляннымъ трубкамъ; значитъ запасъ его въ нижнемъ бакѣ изсякъ. Показываю барону. Онъ слегка волнуется, быстро начинаетъ качать самъ, но и у него ничего не выходитъ; показываетъ—перемѣнить новый резиновый насосъ (запасный). Перемѣняю; та же исторія. Баронъ накачиваетъ головой, какъ бы говоря: «дѣло неладно!»

Уменьшилъ немного притокъ бензина въ цилиндры мотора, но пока скорость вращенія винта все та же (1,200 оборотовъ въ минуту). Вотъ миновали г. Любартовъ, станцію желѣзной дороги, быстро подвигаясь на югъ. Пролетѣли с. Нѣмце, а вотъ и Рудникъ. Эхъ! еще 6 верстъ! Неужели не хватитъ бензина!?. Все ближе и ближе; вотъ и Люблинъ. Баронъ начинаетъ снижать, беря лѣвѣе аэродрома, чтобы потомъ, сдѣлавъ виражъ вправо, сѣсть противъ вѣтра на мѣстѣ постоянного спуска. Наконецъ мы почти у цѣли: послѣдній виражъ, затѣмъ крутой спускъ надъ высокимъ заборомъ аэродрома... летимъ, какъ пуля, вотъ-вотъ стукнемся о землю, клюнемъ... Но баронъ зорко слѣдитъ за аппаратомъ; своевременно его выравниваетъ у самой земли, т. е. не долетая нѣсколькихъ метровъ до нея, летитъ параллельно ея поверхности; еще шаговъ 80—100, аппаратъ вздрагиваетъ, катится по землѣ;

нѣсколько легкихъ скачковъ и мы садимся... Слава Богу! Наконецъ то добрались! А то мы оба буквально окоченѣли... Смотримъ на часы: 7 час. 40 мин. утра—ровно 2 часа полета... Начинаемъ бѣгать, чтобы согрѣться; бѣжимъ къ мѣсту стоянки самолетовъ; откуда полковникъ Одинцовъ уже кричитъ намъ: «скорѣе пишите донесеніе! За вами остановка!» Донесенія написаны и отосланы въ штабъ корпуса...

31-го августа съ утра не вылетали по случаю сильнаго вѣтра. Вечеромъ же 4 самолета (№№ 4, 8, 11 и 12) перелетѣли въ городъ Любартовъ, причемъ лейтенантъ Дыбовскій сѣлъ уже въ ночной темнотѣ при помощи разложенныхъ мною и подпоручикомъ Гельгаромъ 2-хъ костровъ, успѣвъ слетать въ Парчевъ и бросить полковнику Одинцову особый вымпелъ (треугольный, очень длинный и тонкій флагъ), намотанный на трубку изъ толстаго картона, внутри которой были помѣщены донесенія барона Буксгевдена, письма и телеграммы со всѣхъ концовъ матушки-Россіи. Въ Люблинѣ остался лишь самолетъ № 10 штабъ-капитана Земитана съ очень капризнымъ моторомъ и спѣшно собирался прибывшій изъ Царскаго Села гоночный аппаратъ № 16 поручика Никольскаго.

Весь Любартовъ высыпалъ къ намъ за городъ и густой стѣной, еле сдерживаемой солдатами, окружилъ поле, на которомъ красовались 4 грандіозныя и въ то же время граціозныя стрекозы у самаго края большой дороги подъ стѣною огромныхъ вѣковыхъ тополей...

Утромъ 1-го сентября мы съ барономъ вылетѣли было на своей одиннадцаткѣ, но насъ такъ начало швырять, и аппаратъ давалъ такіе крены, что баронъ замоталъ головой и повернулъ оглобли обратно, описавъ лишь кругъ версты 2 въ діаметрѣ. Летчики говорили, что, слѣдя за нашимъ полетомъ, они каждую секунду ожидали катастрофы; мнѣ же, откровенно говоря, какъ мало знакомому еще съ опасными моментами полетовъ, и въ голову не приходило, что мы такъ близко были отъ крупныхъ непріятностей...

Не успѣли мы сѣсть, какъ вдругъ слышимъ характерный рѣзкій шумъ мотора; смотримъ—быстро снижается десятка шт.-капитана Земитана, которому пришлось пережить немало пренепріятныхъ минутъ, пока онъ долетѣлъ изъ Люблина (25 верстъ): такъ, былъ моментъ во время одного изъ бросковъ вѣтромъ аппарата, что испуганный, блѣдный, какъ смерть, механикъ, летѣвшій съ нимъ, съ

искаженнымъ отъ ужаса лицомъ, сильно схватилъ за руку неустрашимаго летчика и чуть было не послужилъ причиною катастрофы...

Днемъ мы ѣздили на автомобилѣ выбирать площадку для спуска аппаратовъ (на поль-пути между Любартовымъ и Парчевымъ). Вернулись въ полной надеждѣ произвести вечеромъ развѣдку, послѣ чего сѣсть на выбранной площадкѣ. Не тутъ то было! Оказалось, что мы забраны въ плѣнъ: налетѣлъ непріятельскій эскадронъ, и насъ присудили бездѣйствовать на 12 часовъ. Жаль, но дѣлать нечего!..

Рано утромъ 2-го мы вылетѣли въ числѣ 5 аппаратовъ. Эффектно, говорятъ, было смотрѣть, какъ одинъ за другимъ взлетали самолеты, описывали круги надъ Любартовымъ и, взявъ направленіе на востокъ, скоро скрывались изъ виду. Утро было туманное. До Тысменицы мнѣ былъ знакомъ каждый кустикъ, почему я и среди тумана ориентировался прекрасно. Но вотъ мы миновали бол. Сѣменьскій ставъ и взяли направленіе на Вогынь—къ сѣверу, въ прерывчатую лѣсную полосу. Мѣстность совершенно мнѣ незнакомая. Баронъ, взявъ круто къ востоку, указываетъ мнѣ вправо; смотрю: почти уже подѣ нами проснувшійся бивакъ пѣхоты, дымятся 4 походныя кухни, люди копошатся, готовясь, видимо, къ выступленію. Соображаю, что это баталіона 2 (по мирному времени): вѣроятно стрѣлковый полкъ; артилеріи не видно. Сдѣлавъ замѣтку, поворачиваемъ опять къ сѣверу по назначенному маршруту. Вижу, конфигурація лѣсовъ совсѣмъ не та, что на поднятой картѣ, селеній много, полетъ быстрый, туманъ нѣсколько усилился, а солнце, какъ нарочно, спряталось за тучи и упрямо не хочетъ выглянуть. Да гдѣ же, думаю, Вогынь—цѣль нашего назначенія? Показываю барону рукой направленіе. Смотримъ на компасъ: на югъ, а намъ нужно на сѣверъ; мѣняемъ направленіе, направляю все свое зрѣніе и вниманіе, смотря то на мѣстность, то на карту, наконецъ, выручаетъ закругленіе желѣзной дороги... Вотъ онъ—пос. Вогынь, я это ясно вижу по фигурѣ посада и селенія рядомъ съ нимъ черезъ рѣчку. Дѣлаемъ два круга; ничего, ни души! Пора въ Парчевъ, который еще ночью долженъ былъ быть занятъ нашими войсками. Взяли направленіе вдоль большой дороги, а ихъ, какъ на зло, много и всѣ разбѣгаются въ разныя стороны, какъ спицы въ колеса. Чувствую, что не то. Всматриваюсь въ мѣстность и карту—«ничего похожега! Экое безобразіе!» думаю, «заблудились!» А туманъ по прежнему бѣлой пеленой, какъ саваномъ, окуталъ долины, болота и лѣса, солнца не видно...

Вдругъ всматриваюсь и вижу вправо по дорогѣ что-то движется; оказывается—огромнѣйшая колонна непріятельской кавале-

риі. Узналъ сразу и пунктъ, къ которому она подходитъ: это сел. Сверже, верстахъ въ пяти западнѣе намѣченнаго пути. Однако, не даромъ сбились съ дороги: совсѣмъ кстати! Летимъ надъ самой колонной; насчитываю 18 эскадроновъ и 12 орудій и по картѣ опредѣляю глубину колонны: ровно 3 версты. Я въ восторгѣ. Записалъ время. Смотрю внизъ, а оттуда палятъ въ насъ спѣшившіяся передовыя части противника... Ну, теперь съ чистой совѣстью можно летѣть въ Парчевъ; отсюда я и ночью не собоюсь даже на аэропланѣ. По дорогѣ замѣтили нѣсколько небольшихъ колоннъ обозовъ, а, подлетая къ Парчеву, подробно замѣтилъ расположеніе нѣсколькихъ полковъ пѣхоты. Оказалось потомъ, что это была наша 17-я пѣх. дивизія... Сѣли мы у ангара отряда Фармановъ, которые, въ ожиданіи такихъ непрошенныхъ гостей, какъ 5 аппаратовъ Блеріо, сочли за лучшее перенести свою базу на станцію Радинъ, кромѣ одного, которому никакъ не удалось подняться и улетѣть, почему онъ—одинъ изъ хозяевъ, очутился въ плѣну у незваныхъ гостей. Вскорѣ здѣсь собралась вся наша воздушная флотилія, кромѣ одного, попавшаго въ дымъ горѣвшаго торфянаго болота, сбившагося съ пути, благодаря туману, и опустившагося за 40 верстъ южнѣе Парчева, въ г. Ленчнѣ, изъ опасенія не попасть въ руки противника...

Ангаръ находился у самой станціи жел. дор. Парчевъ, гдѣ въ то время стоялъ поѣздъ командующаго войсками Варшавскаго военнаго округа. Около полудня командующій войсками и весь штабъ руководителя посѣтили ангаръ, гдѣ подробно разспрашивали летчиковъ про устройство самолетовъ и полеты вообще. Изъ событій этого дня обращаетъ на себя вниманіе атака двумя Блеріо дирижабля, прилетѣвшаго изъ Бреста.

Около 11¹/₄ час. утра кто-то изъ летчиковъ вдругъ воскликнулъ: «Смотрите, господа, непріятельскій дирижабль!» Дѣйствительно, на горизонтѣ надъ южной оконечностью Парчева показался дирижабль, поворачиваясь къ ангару то бокомъ, то носовою частію. Казалось, онъ парилъ надъ землей на незначительной высотѣ, оставаясь почти на мѣстѣ.

Не успѣло восклицаніе о появленіи дирижабля достигнуть ушей летчиковъ, какъ черезъ нѣсколько минутъ вылетѣлъ сначала лейтенантъ Дыбовскій, а затѣмъ баронъ со мною. Дыбовскій быстро взялъ должную высоту и сталъ описывать круги надъ дирижаблемъ. Мы же съ барономъ, сдѣлавъ предварительно 2 небольшихъ круга и очутившись такимъ образомъ метровъ на 300 выше дирижабля, который тѣмъ временемъ шель прямо на нашъ ангаръ, по-

шли ему на перерѣзъ и не прошло и 2-хъ—3-хъ минутъ, какъ мы съ математической точностію очутились надъ дирижаблемъ, при чемъ баронъ, конечно, правилъ, а я, немного свѣсившись въ свое окошко, указывалъ ему направленіе рукой, чтобы придтись надъ грандіознымъ непріятельскимъ летящимъ китомъ, уничтожить котораго, при наличности на самолетахъ разрывныхъ бомбъ—легче легкаго. Такимъ образомъ въ то время, пока дирижабль съ небольшими лавированіями пролетѣлъ какихъ нибудь 5 верстъ, 2 аппарата Блеріо успѣли подняться на должную высоту, и лейтенантъ Дыбовскій прошелъ надъ дирижаблемъ 2 раза, снявъ съ него фотографическіе снимки въ моментъ пролета надъ нимъ, а мы съ барономъ пролетѣли надъ нимъ одинъ разъ.

Ни разу за все время мы не поднимались такъ быстро вверхъ, какъ въ этотъ памятный для меня полдень.

Баронъ говорилъ послѣ, что онъ сильно побаивался, какъ бы не было сальто-мортале съ аэропланомъ. Это былъ первый взлетъ 2-хъ аппаратовъ около полудня, такъ какъ обыкновенно даже въ школѣ авіаціи полеты дѣлаются рано утромъ или по вечерамъ передъ заходомъ солнца, когда вѣтеръ въ большинствѣ случаевъ бываетъ слабый и когда температура земли и воздуха уравниваются и нѣтъ тѣхъ воздушныхъ вихрей, какъ днемъ, когда разница въ температурѣ воздуха и земли значительна.

Кромѣ того, наша атака дирижабля сопровождалась незначительнымъ дождемъ, который намъ наверху показался очень сильнымъ; онъ немилосердно сѣкъ намъ лицо и особенно больно было глазамъ, такъ какъ впопыхахъ мы забыли надѣть очки.

Въ общемъ мы летали 25 мин. и, когда сѣли, то дирижабль уже отдыхалъ, покоясь на землѣ своей корзиной и мѣрно покачиваясь въ воздухѣ своимъ огромнымъ туловищемъ, придерживаемый полуротою солдатъ за веревки, прикрѣпленныя къ краямъ сѣтки, наброшенной на верхнюю поверхность шара. Дирижабль пробылъ въ Парчевѣ цѣлые сутки и около 11 час. утра на другой день снялся и улетѣлъ во свояси. Утромъ 3-го сентября прилетѣли на своихъ гоночныхъ аппаратахъ подпоручикъ Гельгаръ изъ Ленчны и поручикъ Никольскій изъ Люблина.

Пробовали и мы съ барономъ вылетѣть на рекогносцировку въ то же утро, но значительный вѣтеръ, сопровождаемый мелкимъ дождемъ, воспрепятствовали нашему продолжительному полету.

Днемъ мы съ барономъ ѣздили въ штабъ корпуса за инструкціями и кромѣ того баронъ выбиралъ площадку, такъ какъ приказано было всему авіаціонному отряду Южной стороны, по произ-

водствѣ вечерней развѣдки, прилетѣть къ штабу корпуса — въ с. Дубовая-Колода.

Едва мы по возвращеніи подъѣхали къ ангару, какъ были свидѣтелями слѣдующаго факта: рѣзкій свистъ мотора заставилъ насъ возвести наши очи къ небу и мы увидѣли аппаратъ подпоручика Гельгара (№ 12), быстро снижающійся нѣсколько правѣ обыкновеннаго мѣста спуска надъ предательскимъ, довольно топкимъ лугомъ, который какъ бы манилъ къ себѣ своею гладкою поверхностью и изумруднымъ цвѣтомъ. Я взглянулъ и замеръ на мѣстѣ! Вотъ самолетъ опускается все ниже и ниже, подлетаетъ къ наиболее тонкой части луга, колеса коснулись его поверхности, аппаратъ какъ бы конвульсивно подскочилъ немного къ верху и вдругъ, описавъ хвостомъ въ воздухѣ полъ-круга и какъ бы зарывшись «носомъ» въ болото, медленно перевернулся вверхъ колесами, накрывъ собою летчика... Я содрогнулся отъ ужаса!.. Какова же была моя радость, когда черезъ нѣсколько секундъ я увидѣлъ подпоручика Гельгара преспокойно вылѣзающаго изъ внутренности опрокинутаго аппарата. Оказалось, какъ только летчикъ замѣтилъ странное поведеніе своего судна, какъ онъ нырнулъ во внутренность его и прелюбополучно былъ имъ лишь накрытъ. Вообще сальто-мортале самолета было весьма удачное: въ моментъ прикосновенія мотора къ землѣ винтъ (лопасти его) сталъ совершенно случайно въ горизонтальное положеніе, почему и моторъ не былъ поврежденъ; единственная незначительная поломка корпуса аппарата произошла у самаго хвоста его, вслѣдствіе удара хвостового руля о землю. Въ теченіе сутокъ аппаратъ былъ починенъ и 4-го сентября вечеромъ могъ принимать участіе въ полетахъ. Описанное мною произошло около 2-хъ час. дня или нѣсколько позже.

Какъ я тутъ же узналъ, начальникъ штаба округа далъ двумъ гоночнымъ летчикамъ задачи по рекогносцировкѣ противника по двумъ сомкнутымъ маршрутамъ, а такъ какъ въ штабѣ руководителя было доподлинно извѣстно расположеніе въ данное время частей обѣихъ сторонъ, то, естественно, по доставленнымъ летчиками донесеніямъ, можно было судить, насколько были вѣрны доставленные ими свѣдѣнія.

Оба летчика — поручикъ Никольскій и подпоручикъ Гельгаръ — довольно быстро справились со своими задачами и, возвращаясь въ ангаръ, сдѣлали обстоятельные доклады о всемъ замѣченномъ ими, несмотря на то, что самолеты были выпущены послѣ полудня, моросилъ дождикъ и, по словамъ летчиковъ, порывами вѣтра и воздушными вихрями такъ кидало ихъ аппараты, что по

временамъ волей-неволей имъ приходилось отказываться отъ наблюденія и думать о безопасности своей и цѣлости аппарата, ища болѣе спокойнаго слоя воздуха, то понижаясь, то поднимаясь, тѣмъ болѣе, что обстановка не требовала особеннаго риска со стороны летчиковъ, которые должны были дѣйствовать смѣло, но въ предѣлахъ разумія.

Вечеромъ, 3-го же сент., мы всѣ (кромѣ подпоручика Гельгара) вылетѣли на рекогносцировку, причемъ каждому летчику былъ данъ особый сомкнутый маршрутъ—ночнымъ длиннѣе, двухмѣстнымъ—короче, съ тѣмъ, чтобы въ конечномъ результатѣ весь районъ расположенія противника былъ обрекогносцированъ. Я съ барономъ выбрали для себя самый интересный районъ въ виду того, что только на одномъ аппаратѣ я леталъ въ качествѣ наблюдателя, тогда какъ на остальныхъ двухмѣстныхъ самолетахъ со штабсъ-капитаномъ Земитаномъ и поручикомъ Андреади летали механики-нижние чины флота, совершенно неподготовленные къ роли наблюдателей. Намъ удалось доставить къ вечеру въ штабъ корпуса немало цѣнныхъ свѣдѣнй, которыя ориентировали его о мѣстонахожденіи той или другой группы непріятельской стороны.

Въ частности мы съ барономъ обнаружили открыто расположенный бивакъ стрѣлковой бригады (1-й) у сел. Чебераки, и части какъ пѣхотныя, такъ и кавалерійскія, при 6—8 оруд., верстахъ въ 3-хъ къ югу отъ первой группы у сел. Заневка. Выяснили также, что большія селенія Гусь и Колѣно, находящіяся одно—сѣверо-восточнѣе, другое—восточнѣе упомянутыхъ двухъ пунктовъ, войсками не заняты; слѣдовательно, эти послѣднія являлись въ то время крайнимъ лѣвымъ флангомъ расположенія противника.

Когда мы съ барономъ подлетали послѣ 1½ часового полета къ штабу корпуса у Дубовой-Колоды, тамъ уже на площадкѣ стояли 4 аппарата (№№ 4, 8, 10 и 16; отсутствовала только двѣнадцатка подпоручика Гельгара).

Сдѣлавъ кругъ, мы съ барономъ начали садиться, но тутъ вышла маленькая непріятность: аппаратъ нашъ раскатился по сравнительно гладкой поверхности довольно короткой площадки и немного врѣзался концами крыльевъ въ рѣдкую аллею молодыхъ деревьевъ, почему концы крыльевъ немного помялись и полетъ на другой день на этомъ аппаратѣ былъ довольно рискованъ. Тогда рѣшено было снять моторъ съ аппарата барона Буксгевдена и перемѣстить его за ночь на самолетъ поручика Андреади, у мотора котораго, какъ я говорилъ, въ одномъ изъ цилиндровъ вырванъ былъ кусокъ металла величиною съ мѣдный пятакъ.

На другой день, 4-го сент., утромъ я вылетѣлъ уже съ поручикомъ Андреади. Было начало седьмого часа утра; горизонтъ еще былъ подернутъ легкой дымкой тумана, между тѣмъ, бой уже разгорался. Летимъ. Вотъ справа видимо слѣшить, забирая все къ сѣв.-востоку, большая колонна южанъ: это маневренный резервъ ея, долженствующій къ 7-ми часамъ утра быть на крайнемъ нашемъ правомъ флангѣ. Немного сѣвернѣе, широкая полоса лѣса, къ которой съ юга и съ сѣвера слѣшати противники, какъ будто стараясь предупредить другъ друга и скорѣе захватить этотъ лѣсъ. Еще сѣвернѣе, у господскаго двора, показалась непріятельская батарея въ 8 орудій, которая, завидѣвъ насъ, открыла самый интенсивный огонь: дымки такъ и мелькають, быстро перебѣгая отъ праваго орудія къ лѣвому; выстрѣловъ, конечно, не слышно.

Летимъ далѣе къ сѣверу: противника не видно. Поворачиваемъ къ западу; въ селеніи, гдѣ ночью былъ бивакъ 1-й стрѣлковой бригады, послѣдней уже нѣтъ; остались лишь обозы и дымятъ нѣсколько походныхъ кухонь. А вотъ видна значительная часть противника (не менѣе бригады пѣх.) въ боевомъ порядкѣ: извилистой прерывчатой линіей виднѣются цѣпи противника, а за ними разбросаны поддержки; за ними, уступомъ за лѣвымъ флангомъ, расплылась сѣрымъ живымъ пятномъ большая колонна, повидимому, резервъ.... Присматриваюсь къ цѣпямъ, залегшимъ и открывшимъ огонь; безъ стрѣльбы нелегко замѣтить направленіе, по которому лежитъ стрѣлокъ, развѣ сверкнетъ стволъ или штыкъ его винтовки или на мигъ забѣлѣетъ дымокъ выстрѣла. Только по направленію, по которому лежатъ цѣпи, можно судить, своя-ли это цѣпь или противника.... На опушкѣ не то молодого лѣса, не то большихъ кустовъ, время отъ времени, появляются дымки пріютившейся здѣсь непріятельской артилеріи. Какъ ни силится я, какъ ни всматривался, а кромѣ дымковъ мнѣ ничего не удалось замѣтить....

Между тѣмъ поручикъ Андреади показываетъ на барографъ, который стоитъ уже на 450 метрахъ, и крикомъ заявляетъ, что нужно сѣсть въ Парчевѣ. Онъ былъ правъ: аппаратъ не только не хотѣлъ подниматься, а наоборотъ понемногу снижался, что ясно вижу по барографу.... Дѣлаемъ два круга и садимся у ангара Фармановъ, изъ которыхъ одинъ уже успѣлъ прилетѣть изъ гор. Радина.

Сначала мнѣ не хотѣли разрѣшить послать донесеніе въ штабъ корпуса, но затѣмъ съ разрѣшенія высшаго начальства мнѣ уда-

лось таки отправить донесеніе въ видѣ схемы обрекогносцированнаго участка (въ масштабѣ двѣ вер. въ дюймѣ), на которой я цвѣтными карандашами набросалъ все видѣнное мною....

Одновременно съ нами работали еще 3 аппарата: лейтенанта Дыбовскаго, шт.-капитана Земитана и поручика Никольскаго. Особенно отличился въ этотъ день лейтенантъ Дыбовскій. Доставя въ штабъ корпуса результаты своей развѣдки, онъ спросилъ командира корпуса, не будетъ-ли еще какого-либо приказанія. Командиръ корпуса просилъ его отвезти приказаніе кавалерійской колоннѣ, находившейся на нашемъ крайнемъ правомъ флангѣ. Вложить полученное приказаніе въ трубку описаннаго мною выше вымпела, отыскать кавалерійскую колонну и бросить ей приказаніе не заняло у лейт. Дыбовскаго много времени и черезъ какихъ нибудь полчаса летчикъ уже снова стоялъ передъ корпуснымъ командиромъ, испрашивая новаго приказанія. Отъ души благодаря лейтенанта Дыбовскаго за ревностную службу, командиръ корпуса даетъ ему новое порученіе къ той же кавалеріи. И это порученіе выполняется блестяще, а главное быстро, неутомимымъ летчикомъ. Послѣднимъ фактомъ лейтенантъ Дыбовскій доказалъ, что самолетъ можетъ служить отличнымъ средствомъ связи отрядовъ, отдѣленныхъ другъ отъ друга значительнымъ разстояніемъ....

Къ вечеру 4-го сент. всѣ самолеты «Блеріо» были уже въ Шарчевѣ, а 5-го, утромъ, мы снова всѣ снялись и къ 7-ми часамъ утра собрались на знакомомъ аэродромѣ въ Люблинѣ, гдѣ спѣшно начали разбирать аппараты, для отправки всего отряда летчиковъ совмѣстно съ Фарманами, въ г. Севастополь...

Съ грустью разставался я съ нашими первыми піонерами новой науки военного воздухоплаванія, которыми мы должны гордиться. Эти неустрашимые, отважные труженики новаго захватывающаго по своему интересу и далеко не безопаснаго дѣла все болѣе и болѣе совершенствуются въ немъ и, ежеминутно рискуя своею жизнью, работаютъ, не покладая рукъ, для будущей славы дорогой родины....

В. Хончевскій.

