



Лётчик и самолёт: испытание судьбой



Рассказывая об экспонатах Ульяновского музея истории гражданской авиации, экскурсоводы обращают внимание посетителей на самолёты, которые можно увидеть только здесь – легендарный советский правительственный Ту-116, тяжёлый двухмоторный цельнометаллический ТБ-1. В этом году экскурсанты смогут увидеть и уникальную полномасштабную копию первого советского пассажирского самолёта АК-1, когда-то существовавшего в одном экземпляре. С этим летательным аппаратом тесно связано имя легендарного лётчика А.И. Томашевского, героя гражданской войны, чьё имя в двадцатые годы прошлого века не сходило со страниц советских газет.

Время идёт, новые герои и воплощения технической мысли занимают своё достойное место в истории. Однако мы не должны забывать и о пионерах авиации, в том числе и об Аполлинарии Томашевском.



А.И. Томашевский,
выпускник школы морских лётчиков

Первый советский
пассажирский самолёт АК-1,
участник перелёта Москва-Пекин.
1925 г.

В начале 1920-х огромной популярностью пользовался «Авиамарш». Его слова, написанные Павлом Германом, распевали на улицах городов и сёл молодой страны Советов: «Бросая ввысь свой аппарат послушный или творя невиданный полёт, мы сознаём, как крепнет наш воздушный, наш первый в мире пролетарский флот».

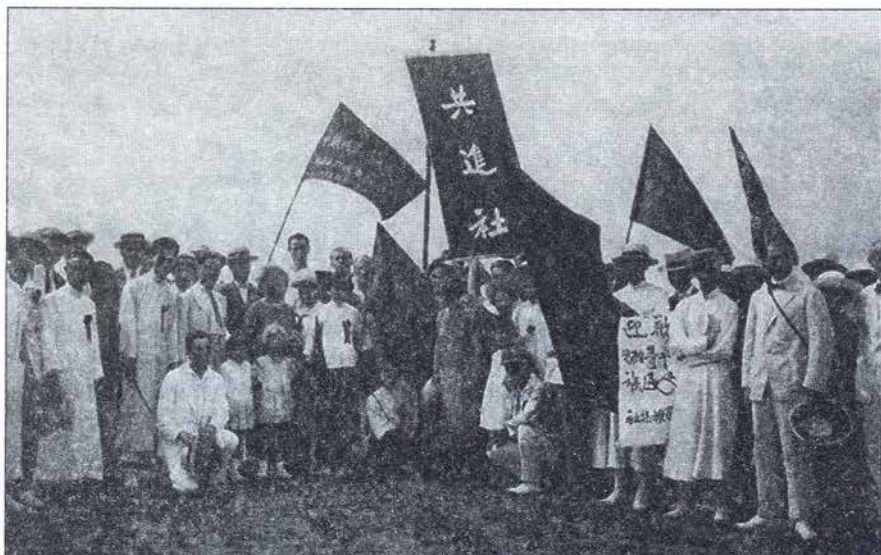
Вот как описывает то время знаменитый отечественный авиаконструктор А.С. Яковлев в своей книге «Цель жизни»: «В марте 1923 года возникло добровольное Общество друзей воздушного флота. Оно ставило своей целью развернуть всенародную кам-

панию за строительство воздушного флота, организовать сбор средств на постройку самолётов и двигателей, ликвидировать авиационную неграмотность среди населения. Общество содействовало организации массового авиамодельного и планерного спорта, вело пропаганду авиационного дела, издавало журнал «Самолёт». Повсюду – в городе и в деревне – распространялись впечатляющие плакаты... На экранах страны демонстрировался агитфильм «Как старик Пахом в столице в небеса летал на птице».

Среди дел друзей воздушного флота была и организация агитполётов

в Москве и по стране. Правда, они совершались не на отечественных аппаратах, а на самолётах системы Юнкера, закупленных за границей. Также ОДВФ через газеты и журналы проводило сбор пожертвований на строительство воздушного флота. В те же годы было учреждено общество «Добролёт», ставшее в будущем Министерством гражданской авиации.

На эту бурную эпоху выпали молодость и становление лётчика – Аполлинария Ивановича Томашевского. Он родился 23 июня 1890 года в крестьянской семье. В 1914-м окончил Питерский аэроклуб, затем школу



Тёплая встреча участников перелёта в Пекине. 17 июля 1925 г.
Фото из архива Ю.А. Екатова

морских лётчиков. В конце августа 1916-го он был командирован в Петроград на первый отечественный авиазавод Щетинина (Первое российское товарищество воздухоплателей). С 1915 года это предприятие стало называться «Гамаюн». На заводе Томашевский провёл испытания первого в мире бронированного морского истребителя – летающей лодки М-11 Д.П. Григоровича. Через два года мирную работу пришлось прервать. С сентября 1918-го Аполлинарий служил в Красной Армии военным лётчиком, сражался с белогвардейцами и белочехами на Восточном фронте. В октябре того же года попал в плен, и до освобождения 24 февраля 1919 года находился у белых. Затем лётчик-ас продолжал совершать полёты в составе разведывательного авиаотряда Южной группы войск Восточного фронта. После освобождения Уфы Томашевского наградили орденом Красного Знамени за «проведённые по заданию штаба фронта глубокие разведки в тылу противника, доставку о нём ценнейших сведений, за смелые налёты и умелую бомбёжку...».

После окончания гражданской войны бесстрашный лётчик работал в Арктике. Вернувшись в Москву, он стал испытывать первые советские экспериментальные самолёты – сначала тяжёлый триплан КОМТА (1923), а затем 1 февраля 1924 года состоялся первый полёт АК-1, за штурвалом которого был Томашевский.

АК-1, спроектированный в Центральном аэрогидродинамическом институте под руководством В.Л. Александрова и В.В. Калинина, был рассчитан на перевозку 2-3 пассажиров. Он строился в Москве на средства, внесённые латышскими стрелками в Фонд строительства советского воздушного флота, поэтому на фюзеляже самолёта появилась надпись – «Латышский стрелок».

Испытания АК-1, проведённые Аполлинарием Томашевским, показали в целом хорошие для самолёта лётные данные. С взлётной массой 1650 кг он развивал максимальную скорость до 150 км/ч. Мог подняться на высоту до 2200 м. По оценкам пилота, самолёт обладал хорошей устойчивостью и легко управлялся.

После успешных испытаний Томашевский вместе с другими лётчиками с 10 по 22 июля 1924 года выполнил перелёт на АК-1 по маршруту Москва-Нижний Новгород-Казань и обратно. К зиме того же года АК-1 налетал 11 000 км и перевёз 172 пассажира. После окончания зимнего ремонта весной 1925 года самолёт был включён в состав машин для перелёта Москва-Пекин (экипаж: лётчик А.И. Томашевский и бортмеханик Н.А. Камышев).

Великая авиаэкспедиция в Поднебесную

Перелёту в Китай предшествовал ряд первых отечественных дальних авиаэкспедиций: в 1923 году

состоялся перелёт лётчика Б.К. Веллинга на самолёте Ю-13 по маршруту Москва-Тифлис-Ташкент-Москва, протяжённостью 11 000 километров. В 1924 году шесть самолётов Р-1 (лётчики Б.Х. Межерауп, М.М. Гаранин, Ю.И. Арватов, В.В. Гоппе, Я.Я. Якобсон и А.И. Залевский) совершили перелёт в Кабул. Эти летательные аппараты отечественного производства пересекли хребет Гиндукуш, преодолев высоту 5 000 метров. В 1925 году лётчик В.Б. Копылов на самолёте Ю-13 преодолел по территории страны около 10 000 километров. И вот настала очередь перелёта Москва-Пекин.

Этому полёту придавалось большое политическое значение, поэтому предусматривалось его широкое освещение в печати. «Для обеспечения разносторонности информации с нами летели, кроме специалистов, журналисты, писатели, кинооператоры. Мы должны были продемонстрировать многонациональному советскому народу и всему миру, что имеем теперь свою авиационную промышленность и технику, умеем на ней летать, и что настала пора показать её за рубежом. Китай был избран как наш самый ближайший и перспективный друг», – писал впоследствии в книге «На земле и в небе» легендарный советский лётчик Михаил Громов.

10 июня 1925 года в полёт отправились шесть самолётов: отечественные Р-1 (их было два), Р-2, АК-1 и два немецких Ю-13 (Юнкерс). Первым в воздух поднялся АК-1, управляемый Томашевским.

«Наша экспедиция беспримерна. Это практически первый в мире большой групповой воздушный перелёт... Нас двадцать человек: шесть лётчиков, шесть бортмехаников, начальник экспедиции, пять корреспондентов и два кинематографиста», – вспоминал о событии один из участников перелёта – В.А. Шнейдеров (впоследствии известный советский режиссёр, народный артист РСФСР).

Москва, Нижний Новгород, Казань, Сарапул – эти города стали первыми свидетелями исторического перелёта. «В 4 часа мы распростились с нижегородцами, а в 6 часов с минутами уже были на иллюминированном в честь нашего прилёта казанском



аэродроме. Казань задолго начала готовиться к встрече нашей воздушной экспедиции, а в день нашего прилёта выпустила специальный номер газеты, посвящённой описанию самолётов, целям и задачам перелёта. Встреча в Казани вылилась в грандиозный народный праздник», – восторженно писала в своём очерке корреспондент «Известий» Зинаида Рихтер.

Через Курган на Новосибирск-Красноярск-Иркутск пролегал дальнейший маршрут бесстрашных героев-лётчиков. «На пути к Красноярску исчез Томашевский. Пока не было получено сообщение, что он благополучно снизился в с. Кольчугино, а потом перелетел в Мариинск, где пополнил запас бензина, мы считали его и всех, кто был с ним, почти погибшими, и страшно переживали, – делилась своими переживаниями Зинаида Рихтер. – Томашевскому пришлось пробыть в воздухе около семи часов и сделать несколько сот километров лишних. Нетрудно себе представить, что он должен был пережить, блуждая над тайгой в сплошном дыму».

Во время дальнего перелёта на долю Аполлинария Ивановича и его АК-1 выпала большая часть незапланированных «приключений». Так, на пути из Улан-Батора, пересекая пустыню Гоби, Томашевский совершил вынужденную посадку при сильном ветре. Самолёт при этом перевернулся.

На помощь лётчику был послан автомобиль с рабочими и продуктами.

Копия самолёта АК-1 прибыла в Ульяновск. 1986 г.

С вернувшимся автомобилем Томашевский передал записку: «Летите дальше! За меня не беспокойтесь, я смогу починить самолёт и прилечу через несколько дней. Мне нужен клей, полотно и продукты».

Все знали упорство и волю Аполлинария Ивановича, даже И.П. Шмидт (руководитель экспедиции. – *Авт.*) не стал изменять его решение.

Вскоре Томашевский починил самолёт и 17 июля 1925 года прилетел в Пекин, где его уже ожидали участники перелёта. Лётчиков тепло приветствовали руководители советского посольства и китайской столицы, студенты и многочисленные репортёры. В торжественной обстановке им были вручены китайские ордена.

Постановлением ЦИК СССР участники перелёта Москва-Пекин были награждены орденами Красного Знамени, а авиаторам, кроме того, присвоены звания заслуженных лётчиков СССР.

А.П. Томашевский совершил на АК-1 несколько демонстрационных перелётов в города Китая. По некоторым данным, 20 августа 1925 года самолёт получил серьёзные повреждения во время демонстрационного полёта в Кайфине (Далян) и не был восстановлен. Лётчик остался жив.

Вернувшись на родину, он продолжил испытывать первые советские самолёты. 26 ноября 1925 года испытатель поднял в воздух знаменитый

ТБ-1 (АНТ-4) А.Н. Туполева. Государственные испытания самолёта продолжались до 15 июля 1926 года. В их ходе лётчик установил на АНТ-4 два мировых рекорда продолжительности полёта с грузом: первый полёт с полезной нагрузкой 2054 кг длился 4 часа 15 мин., а во втором – за 12 часов самолёт пролетел 2000 км с грузом 1000 кг.

В марте 1926-го Томашевский осуществлял воздушную разведку на Белом море. Этот год стал последним в жизни Аполлинария Ивановича. Обстоятельства смерти героя-авиатора остаются невыясненными до сих пор. По словам дочери Томашевского, он застрелился, так как его очень мучили головные боли – следствие ранений, полученных в гражданскую войну.

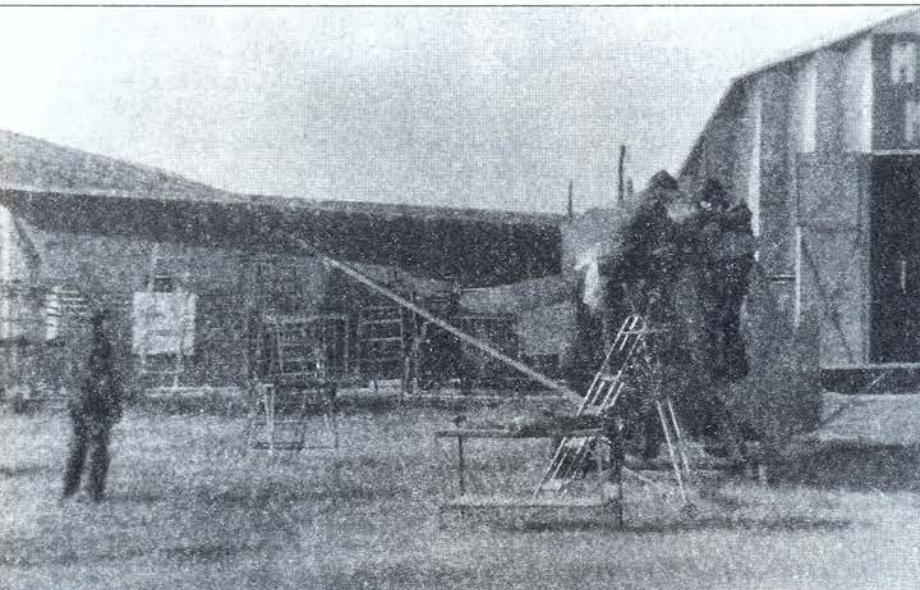
Прах А.И. Томашевского покоится на Ваганьковском кладбище в Москве.

P.S. В 1983 году Министерство гражданской авиации поручило Троицкому авиационному техническому училищу воссоздать в натуральную величину АК-1 для Ульяновского музея истории ГА. Работа длилась два года. В проекте участвовали авиатехники В. Соколов, В. Булгаков, курсанты И. Гурков, А. Джантлесов, Е. Курбатов, С. Василенко, А. Солнцев, В. Борисов, Р. Мустафин.

В первой половине 1986 года самолёт был изготовлен и отправлен в Ульяновск. По-видимому, сотрудники музея решили не выставлять уникальный экспонат на открытом воздухе (копия самолёта, как и утраченный оригинал, также построена из дерева и фанеры).

Долгие годы АК-1 оставался скрытым от посетителей в техническом помещении. С появлением в музее летнего демонстрационного павильона появилась возможность разместить в нём реплику самолёта, своеобразного символа легендарного перелёта.

10 июня 2011 года (в день начала исторической авиаэкспедиции) копия первого советского пассажирского самолёта АК-1 займёт достойное место в экспозиции музея.



Юрий Валкин