

В.Р. МИХЕЕВ (*Москва*)

**АВИАКОНСТРУКТОР  
НИКОЛАЙ СТЕПАНОВИЧ ВОЕВОДСКИЙ I**

Николай Степанович Воеводский родился 17 сентября 1888 г. в Санкт-Петербурге в аристократической семье. Все его предки были видные военачальники Императорской армии или флота. Отец Николая Степановича С.А. Воеводский несколько лет занимал должность морского министра России. По правилам того времени, в официальных документах Н.С. Воеводский числился как Воеводский I (Первый). Воеводским II числился его младший брат Сергей, тоже выдающийся офицер русской армии.

Происхождение определило судьбу Н.С. Воеводского. Он получил прекрасное домашнее образование и в 1903 г. поступил в Императорский Пажеский корпус, который закончил в 1907 г., вторым в выпуске. Блестящие успехи в учебе давали ему право на выбор места службы. Н.С. Воеводский поступил корнетом в Кавалергардский полк гвардии в эскадрон Его Величества. Служба в этом привилегированном полку требовала от офицера отменного здоровья и незаурядных физических навыков. Воеводский прославился как спортсмен еще в Пажеском корпусе. С самого начала службы в полку он возглавил физкультурную подготовку личного состава. В 1909-1910 гг. Воеводский окончил Офицерскую фехтовально-гимнастическую школу и занял второе место во всеармейских соревнованиях по рукопашному бою на ружьях. В 1911 г. он победил в аналогичных состязаниях и взял Первый Императорский приз. Помимо рукопашного боя, Воеводский обучал в полку лыжному делу и командовал охотничьей (разведывательной) командой. В 1913 г. он возглавил полковую школу воспитанников — детей сверхсрочных солдат.

Помимо спорта, молодой гвардейский офицер прославился в Кавалергардском полку и незаурядными техническими познаниями. Он отлично знал автодело, увлекался техникой и изобретательством, не гнушался физического труда, неплохо владел навыками механика, поэтому с самого начала службы был назначен заведующим мастерской полка. В 1910 г. Воеводский руководил освоением и внедрением в полку пулеметов, а в следующем году исполнял обязанности полкового квартирмейстера, то есть заведующего полковым хозяйством и оружием.

За свои служебные успехи Н.С. Воеводский неоднократно поощрялся начальством. Он был награжден медалями в память 100-летия войны 1812 года и 300-летия дома Романовых и гессенским орденом Св. Филиппа Великодушного. В 1912 г. Воеводский был произведен в поручики гвардии, а в следующем году временно командовал в полку эскадронном Его Величества. Карьера гвардейского офицера в самом привилегированном полку русской кавалерии была обеспечена, но Воеводский решил сменить род войск. В 1914 г. он стал военным летчиком.

Авиация была не случайным увлечением кавалерийского офицера. В летчики его привели спорт и увлечение новинками техники. Самолет был следующим шагом после освоения мотоцикла и автомобиля. В 1913 г. Н.С. Воеводский поступил в Императорский Всероссийский аэроклуб. С этого времени началась разработка им проектов летательных аппаратов, их частей и оборудования. Гвардейский офицер был в числе строителей первых русских планеров и лично участвовал в их испытаниях на побережье Финского залива на Карельском перешейке, где располагались дачи петербургской знати. Летная школа аэроклуба располагалась на Комендантском аэродроме в Новой Деревне, неподалеку от старых летних казарм Кавалергардского полка, что также облегчало освоение навыков пилотирования самолетов. По окончании школы Воеводский добился зачисления в состав 1-го корпусного авиационного отряда русской армии, расквартированного на Корпусном аэродроме на южной окраине Санкт-Петербурга. В июле 1914 г. отряд выступил с войсками гвардии на фронт в Восточную Пруссию.

С самого начала боевых действий Н.С. Воеводский зарекомендовал себя умелым и бесстрашным летчиком. За воздушные раз-

ведки в августе — сентябре 1914 г. командование удостоило его награждения высоким орденом Св. Владимира 4-й степени, а боевой вылет 13 августа 1914 г. был оценен достойным награждения орденом Св. Георгия 4-й степени — самой почетной наградой для русского офицера. Воеводский произвел разведку над боевыми порядками противника в районе Сольдау-Лаутенбург под постоянным артиллерийским обстрелом. Весь самолет был изрешечен осколками снарядов, и даже разбит пропеллер. Благодаря своевременно полученным данным воздушной разведки, части русской армии благополучно вышли из окружения. Георгиевская дума утвердила представление.

В конце 1914 г. командование русской армии создало временный отряд Особого назначения для охраны Варшавы от налетов немецких дирижаблей и самолетов — своего рода первое в истории подразделение войск ПВО. Организатором и командиром отряда был назначен Н.С. Воеводский. Ему довелось руководить всей постановкой дела противовоздушной защиты крупнейшего населенного пункта, организовывать систему внешнего наблюдения и оповещения, связи, координации действий авиационного отряда с зенитными батареями и прожекторными отрядами и т.д. Таким образом, поручик гвардии оказался у истоков создания в нашей стране нового вида Вооруженных сил — войск противовоздушной обороны. Во многом благодаря его организаторским талантам, Варшава была спасена от воздушных налетов.

Августейший командующий авиацией в действующей армии великий князь Александр Михайлович высоко оценил командирские и летные способности Воеводского и назначил поручика в марте 1915 г. командиром 5-го армейского авиационного отряда. Отряды такого типа формировались при общевойсковых армиях и предназначались для выполнения дальней разведки, бомбометания, борьбы с самолетами противника и оснащались, в отличие от корпусных авиаотрядов, более грузоподъемными и лучше вооруженными самолетами. Воеводский вновь прекрасно справился с возложенными на него задачами. За особые заслуги перед военной авиацией он был удостоен в июне 1915 г. звания «Военный летчик» (ранее он, как не заканчивавший военной авиационной школы, прав на такое звание не имел).

Почти ежедневно Воеводский вылетал на боевые задания — некоторые из них навечно вошли в перечень героических дел русской авиации. 14 июля 1915 г. поручик обнаружил в тылу противника и разбомбил штаб 8-й немецкой армии. Через неделю он своевременно обнаружил подход четырех вражеских колонн, что позволило организовать оборону на угрожаемом участке фронта, а 8 августа летчик провел аналогичную разведку в условиях прямого противодействия немецких истребителей и, несмотря на заклинивший пулемет, имитацией атак отогнал «альбатросы» и выявил направление наступления противника. За эти подвиги Воеводский получил Георгиевское оружие. Осенью того же года летчик был награжден орденами Св. Анны 4-й степени и Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом — за храбрые разведки по заданиям командования 1-й Армии.

Командуя авиаотрядом, Воеводский постоянно занимался разработкой новых видов авиационного оборудования и вооружения. Он изобрел новые типы бомбодержателей, средств связи и артиллерийской корректировки, обогревателей моторов, был одним из инициаторов перехода в авиации от малонадежных ружей-пулеметов «мадсен» к тяжелым пулеметами «максим» и «виккерс». Учитывая особые способности командира в авиационно-техническом деле, руководство Военно-воздушного флота присылало в 5-й армейский отряд на испытание новые виды оружия и оборудования. Когда в конце 1915 г. фронт стабилизировался и плохие погодные условия ограничили возможности воздушной разведки, Главное военно-техническое управление Военного министерства отозвало Воеводского в Петроград для испытания и приемки новых построенных самолетов. Зимой 1915/16 г. поручик провел на петербургских авиазаводах и в аэродинамических лабораториях. Именно в это время Воеводский впервые заявил о разработанных им перспективных видах боевых самолетов. Пребывание в центре русской авиационной науки и техники он использовал для консультаций с ведущими отечественными учеными и конструкторами.

С возобновлением активных боевых действий в апреле 1916 г. гвардии поручик Н.С. Воеводский вновь вернулся на фронт. Великий князь Александр Михайлович назначил его командиром гвардейского авиационного дивизиона. Авиадивизионы стали

формироваться весной 1916 г. при штабах общевойсковых армий для координации боевых действий и более эффективного использования входивших в их состав армейских и корпусных авиаотрядов. Тогда же в составе дивизионов стали формироваться и первые русские истребительные отряды. Воеводский стал одним из первых «дивизионеров». Именно его умелое командование подтвердило целесообразность объединения авиаотрядов в более крупные соединения. Причем Воеводский не только командовал соединением, но и сам неоднократно участвовал в воздушных схватках. Особенно отличился дивизионер в 1916 г. в организации противовоздушной обороны железнодорожной станции и населенного пункта Молодечно, а также защите российских аэростатов воздушного наблюдения. Летчик не прекращал и своей изобретательской и конструкторской деятельности. В частности, на вооружение русской авиации был принят прицел его конструкции.

В июле 1916 г. Воеводский был произведен в штабс-ротмистры гвардии, а осенью того же года — представлен к награждению орденами Св. Анны 3-й степени и Св. Станислава 2-й степени с мечами и бантом. Августейший командующий авиацией готовил его к занятию должности начальника авиации фронта, но руководство сформированного при Военном министерстве Управления Военно-воздушного флота уговорило прикомандировать талантливого и заслуженного летчика к заграничной закупочной миссии по испытанию и приобретению иностранной авиационной техники. Воеводский свободно владел английским и французским языками и прекрасно разбирался в военной технике. В середине октября 1916 г. Воеводский покинул театр военных действий и направился на пароходе в распоряжение военного агента русского посольства в Великобритании генерала Ермолова.

В Англии оченьгодились навыки Воеводского в организации противовоздушной обороны населенных пунктов. Он очень помог союзникам в организации системы защиты Лондона от налетов вражеских «цепелинов». Связи среди английских военных и промышленников помогли летчику продолжить конструкторскую деятельность. Одновременно он сотрудничал и с военным агентом во Франции графом Игнатьевым. Воеводский участвовал в испытаниях и оформлении закупок новых француз-

ских самолетов и двигателей, а также организации подготовки и стажировки во французских авиационных школах и фронтовых частях русских военных летчиков.

Летом 1917 г. Н.С. Воеводскому довелось участвовать в организации впечатляющего по дерзости замысла воздушного перелета. По межсоюзническому договору самолеты поставлялись в Россию морским путем в разобранном виде. Такой способ был не удобен для тяжелых бомбардировщиков, и у русских военных представителей появилась мысль перегонять многомоторные самолеты в Россию «своим ходом» через головы врага. Наиболее близким представлялся маршрут из Италии на юг России. Как известно, именно таким маршрутом воспользовались много лет спустя американцы при организации «челночных» налетов. Так как поставки английских тяжелых «хенли-пейджей» задерживались, первым перегнать решили итальянский трехмоторный бомбардировщик «капрони». Командиром экипажа готовился стать гвардии капитан Н.Н. Моисеенко-Великий. Воеводский должен был лететь вторым пилотом и штурманом. Намеченный на ноябрь 1917 г. полностью подготовленный перелет не состоялся по причине большевистской революции. Воеводский вернулся в Англию<sup>1</sup>.

После подписания большевиками Брестского мира Николай Степанович поступил в Королевские ВВС. Ему присвоили чин майора. Авиационное министерство Великобритании серьезно интересовалось проектами самолетов Воеводского. Летчик еще в России разработал концепцию боевого свободнонесущего моноплана цельнометаллической конструкции, очень чистых «петрогоидальных» аэродинамических форм и с убираемым в полете шасси. Вредное сопротивление спроектированного самолета было сведено к минимуму. Крылья с большой толщиной профиля в корневой части плавно переходили в фюзеляж, который также имел форму аэродинамического профиля, то есть был несущим. Большая толщина профиля крыла позволяла создать легкую и прочную цельнометаллическую несущую конструкцию. Воеводский разработал вариант многолонжеронной конструкции и вариант с кессонным крылом.

Предварительные исследования показали, что такой самолет будет иметь очень высокое аэродинамическое качество и пре-

красные летно-технические характеристики. О подобных разработках немецких конструкторов Юнкерса, Дорнье и Рорбаха союзники в годы войны ничего не знали, поэтому революционные по своей конструкции проекты Воеводского произвели большое впечатление на британских авиационных специалистов. Разработки ротмистра русской гвардии получили всестороннюю поддержку британского правительства.

Воеводский спроектировал по своей концепции проекты самолетов различного весового класса и назначения — от легкого одноместного скоростного истребителя с двигателем «испаносюиза» до многомоторного тяжелого бомбовоза с полезной нагрузкой в несколько тонн. Были среди проектов как сухопутные машины, так и морские самолеты. Изобретатель разработал даже гигантский жесткий дирижабль с «птерогоидальными» внешними формами и оригинальный биплан, как бы составленный из двух монопланов, установленных один над другим и т.д. Все проекты носили обозначение «W» (W — Воеводский)<sup>2</sup>.

Из целой серии разработанных Воеводским проектов англичане выбрали одномоторный скоростной двухместный разведчик W-4 с размахом крыльев 12,8 м и тяжелый двухмоторный пассажирский самолет W-7 с размахом крыльев 30 м. W-7 был спроектирован конструктором для перевозки 20–24 пассажиров. Модели прошли всесторонние испытания в аэродинамической трубе исследовательского центра RAЕ Авиационного министерства Великобритании в Фарнборо в 1918–1919 гг. Сравнение результатов испытаний моделей самолетов конструкции Воеводского с доставленными из поверженной Германии материалами о разработках Юнкерса дали основание надеяться на значительно более высокие характеристики аппаратов, спроектированных русским летчиком. Несмотря на пожелания Воеводского начать постройку самолетов с небольших опытных машин, руководство Авиационного министерства решило строить сразу W-7.

За получение заказа на строительство самолета конструкции Воеводского «сражались» по конкурсу две английские фирмы: «Парналь» и «Уэстленд». Конструкторы «Парналя» спроектировали самолет в строгом соответствии с проектом W-7, специалисты же «Уэстленда» значительно изменили проект. Они предложили проект десятиместного самолета «Дредноут» с умеренны-

ми размерами: размахом крыльев — 21,2 м, длиной фюзеляжа — 19,6 м и площадью крыльев — 78 кв.м. Вместо двух крыльевых моторов конструкторы «Уэстленда» предложили установить в носу фюзеляжа один «Непир» «Лайон» мощностью 450 л.с. Авиационное министерство предпочло проект фирмы «Уэстленд».

Конструкторы «Уэстленда» спроектировали цельнометаллическое крыло оригинальной шестилонжеронной ферменной конструкции. Хорда крыла в комле превышала шесть метров и сужалась к концу до 3,5 м. Силовые элементы конструкции выполнялись из натянутых металлических труб, расчлененных по всем диагоналям штампованными стержнями. Обшивка крыла — плотно. Внутри крыла находился цилиндрический топливный бак. Силовая конструкция центральной части фюзеляжа была выполнена аналогично крылу. К прямоугольным поперечным секциям примыкали по бокам сужающиеся треугольные участки, служившие для придания фюзеляжу «несущей» формы и крепления узлов монтажа крыльев. В центральной части фюзеляжа находилась закрытая пассажирская кабина с восемью креслами. Она освещалась через восемь боковых окон и два верхних иллюминатора. Вход в пассажирскую кабину располагался на левом борту. Обшивался фюзеляж листами дюралюминия и фанеры. Спереди фюзеляжа, сразу за двигателем, располагалась двухместная открытая кабина пилотов. Летчики сидели рядом. Задняя часть фюзеляжа и хвостовое оперение имели деревянную силовую конструкцию и полотняное покрытие. Шасси «Дредноута» сделали обычной неубираемой конструкции. Окрашен самолет был серебрянкой.

Строительство «Дредноута» велось с конца 1922 г. и завершилось в апреле 1924 г. Вес пустого самолета составлял две с половиной тонны, а взлетный оценивался примерно в 3100 кг. Первые числа мая ушли на опробование работы силовой установки и пробежки по летному полю. 9 мая был назначен первый вылет. Шеф-пилот фирмы С. Кип осуществил три небольших полета по прямой, затем развернул самолет, взлетел, набрал высоту свыше десяти метров и стал заходить на посадку. К сожалению, летчик ошибся с определением скорости и сорвался в штопор. Падение произошло с небольшой высоты, Кип остался жив, но самолет был сильно поврежден<sup>3</sup>.



Хотя вины русского эмигранта в произошедшем не было и расследование выявило, помимо ошибки пилота, еще ряд оплошностей, допущенных конструкторами «Уэстленда» при проектировании самолета, авария «Дредноута» подорвала интерес командования Королевских ВВС к разработкам Воеводского. Британские чиновники резко сократили после войны ассигнования на поддержку исследований английских конструкторов и ученых. Тем более не собирались они финансировать русского эмигранта.

В середине 20-х гг. Воеводскому пришлось прекратить конструкторскую деятельность. Он приобрел антикварную лавку и преуспевал на этом новом поприще, но, когда в Испании в 1936 г. началась Гражданская война, бывший кавалергард, подобно многим другим русским офицерам, поступил добровольцем во франкистскую армию. Он оказал неоценимую помощь франкистам в организации боевой авиации, подготовке летчиков и организации самолетостроения. После победы Франко предложил русскому эмигранту остаться жить на Пиренеях. Н.С. Воеводский скончался в Испании в 1975 г.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 409, 493, 802, 2008 и др. 1903-1917.

<sup>2</sup> Westland aircraft archives; Report and memoranda of Aeronautical research committee № 571, 649, 730. 1919-1921; Improvements in and relating to aircraft. Patent specification 127684. 1918-1919.

<sup>3</sup> Westland aircraft archives; Dreadnought// Aeroplane monthly. 1978. № 2. P 88-92; Derek J. Westland aircraft since 1915. L., 1984. P 98-103.