# Яков Серов-Седов, авиатор

Андрей Александрович Курдюков

Об одном из первых российских летчиков и специалистов авиадела Якове Ивановиче Серове-Седове (1878–1964)

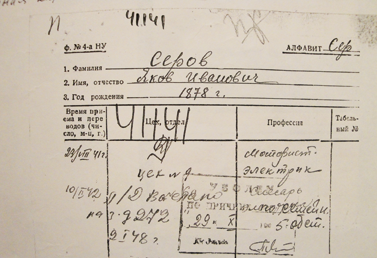


Сразу оговорюсь, что путаницы в автобиографиях и анкетах Я. И. Серова-Седова предостаточно. В процессе работы над статьей приходилось анализировать, сопоставлять самые разные данные, но в некоторых случаях истину уже вряд ли возможно установить. Предлагаю вниманию читателей итоги моих разысканий.

Итак, будущий авиатор родился в деревне Маково Калужской губернии в семье Ивана Фомича и Анны Ивановны Серовых. Отца лишился рано — Иван Фомич умер в 1888 году. Да и при жизни Яков видел его нечасто — так потом и напишет в автобиографии (перечень источников см. в конце статьи): «Отец все время работал по найму — плотником в гор. Киеве». В другой анкете, более ранней, Иван Фомич значится как «крестьянин-середняк»; еще в одной сказано: ничем «не владел». Все-таки, наверное, что-то имелось.

После смерти мужа Анна Ивановна, по-видимому, перебралась с сыном в Киев (до 12 лет Яков «находился на иждивении матери в г. Киеве»), затем в Одессу, «работала прислугой в богатых семьях до 1922 года».

В 1891 году Яков поступил в Одесское ремесленное училище. Окончив его, в 1895-м устраивается смазчиком в Русское Общество пароходства и торговли (РОПиТ) на портовый ледокол «Полезный» (лед создает порой проблемы и на Черном море). Затем трудился машинистом в механических мастерских РОПиТа, далее (1908–1910) — водителем у помещика Вержейского. Активно занимался вело- и автоспортом.



Велосипедная лихорадка, охватившая в конце XIX века Западную Европу и Америку, вскоре перекинулась в Россию. Годом рождения отечественного велоспорта считается 1883-й, когда в Москве состоялись первые международные соревнования. Где-то в 1890-х годах Яков Серов на этой почве знакомится с Сергеем Уточкиным и Михаилом Ефимовым — впоследствии пионерами российской авиации (Е. В. Королева, племянница и биограф М. Н. Ефимова, называет Якова «соперником дяди на Одесском велотреке»).

Здесь я буду вынужден сделать небольшое отступление и объяснить, почему в печатных изданиях и архивных документах мой герой называется то Серовым, то Седовым. Псевдоним «Седов» он взял, когда начал летать. И с осени 1910 года, по крайней мере до революции (первое найденное мной упоминание), страна знала Якова Серова именно как Седова. Между тем в его личном деле до 1951 года фамилия «Седов» не встречается. А в «Выписке из приказа за № 427 по Государственному Союзному заводу от 30.04.51 г.» и в «Докладной записке администрации цеха № 3 завода № 272» от 15 апреля 1953 года с ходатайством о награждении Якова Ивановича знаком «Отличник авиационной промышленности» указана двойная фамилия — «Серов-Седов». В моей статье в зависимости от описываемого периода фамилия тоже будет варьироваться. С местом и годом рождения дело обстоит так: Калужская губерния, Перемышльский уезд, деревня Маково (лишь в одной анкете указана деревня Моренище — вероятно, чья-то ошибка, да сын в 1950-х годах описался — «Малково»), 1878 год. Правда, в нескольких документах стоит 1879-й, но первая дата встречается намного чаще, нередко дописана поверх второй. Да и на могиле авиатора год рождения — 1878-й. Возможно, родился Яков Иванович в конце года, а записали его следующим, и уже потом, много позже, он исправил эту ошибку. В деревнях подобная путаница случалась часто. Взять хотя бы моего отца — он родился поздней осенью 1934 года, а в райцентр повезли его уже по зимнику и записали днем рождения 2 января 1935-го…



Однако вернемся к нашему повествованию. 1909 год. Снова цитирую Е. В. Королеву:

«Член правления Одесского аэроклуба банкир Ксидиас понял, что на огромном интересе публики к зарождающейся авиации, особенно после перелета Луи Блерио через Ла-Манш, можно неплохо заработать. Он решил организовать публичные полеты авиаторов в разных городах России, для чего надо было приобрести аэроплан. Зная, что его друг Уточкин интересуется авиацией, банкир предложил Сергею Исаевичу заключить с ним контракт, согласно которому он покупает у Анри Фармана аппарат и платит деньги за обучение Уточкина летать на нем, после чего тот на три года поступает в полное распоряжение банкира за сто рублей жалованья в месяц. В случае нарушения контракта пилот уплачивает пятнадцать тысяч рублей неустойки. Уточкин категорически отказался от предложения. Он и сам занимался коммерцией, надеялся на свои силы и средства. Секретарь аэроклуба Маковецкий порекомендовал Ксидиасу пригласить для переговоров Ефимова, уверенный в том, что из этого спортсмена и планериста получится хороший пилот. И Михаил Никифорович без колебаний подписал кабальный договор.

Лишь бы летать!

Во Франции, в Мурмелоне, на ставшем впоследствии историческим Шалонском поле, где расположились мастерские и авиашкола знаменитого конструктора и пилота-рекордсмена Анри Фармана, Михаил Ефимов оказался первым русским учеником, а вскоре и первым русским рекордсменом авиации. Блестяще сдав испытания на звание пилота-авиатора, через несколько дней Михаил Ефимов побил мировой рекорд продолжительности полета с пассажиром, установленный ранее самим Орвиллом Райтом.

Непрост был путь к славе русского летчика Ефимова. Первое время во Франции было особенно трудно. «В школе только летать учили, — рассказывал позже Михаил Ефимов. — До остального приходилось доходить самому. А как тут быть, когда я по-французски ни слова не знал! С аэропланом еще как-то разобрался, все же планер я уже собирал. А вот сердце аппарата — мотор дался мне нелегко. «Гном» ротативный, сложный. В школе никто ничего не показывает, спросить я ничего не умею, прямо хоть плачь. Но тут счастливый случай помог». Михаил Ефимов познакомился с русскими рабочими-наборщиками. Те, в свою очередь, свели авиатора с французами-мотористами, которые устроили нового знакомого на свой завод.

Общительный, всегда улыбающийся одессит подружился с механиками мастерских Фармана, быстро освоил разговорную французскую речь. Способный русский ученик понравился Фарману, и он сам стал обучать его летать на аэроплане. Оценив талант Ефимова, Фарман доверил ему обучение трех французских офицеров летному делу и испытание аэропланов, заказанных фирме военным ведомством. Перед Ефимовым открылись прекрасные возможности проявить свой талант летчика.

В 1910 году Ефимов пароходом прибыл в Одессу. Вместе с ним механик Родэ, в ящике разобранный «Фарман». Михаил улаживает финансовые проблемы с Ксидиасом, теперь он свободен от кабального договора, и 8 марта по старому стилю первый русский авиатор поднимается в небо России.



Неизвестно, встречались ли в Одессе Ефимов и Серов (я думаю, все-таки встречались), но то, что последний видел прошедшие с триумфом ефимовские полеты, — вне всякого сомнения. Яков «заболел» авиацией сразу и навсегда и следом за Михаилом без денег, но с огромным желанием летать поехал во Францию. В Мурмелоне Серов находит Ефимова. Недолго думая, тот берет его к себе механиком и обещает обучить летному делу.

В апреле Михаил Ефимов пишет старшему брату Владимиру: «У меня столько замыслов, Володька!.. Давай будем сами строить аэропланы и летать на них! Если в Америке есть братья Райт, во Франции — Вуазены и Фарманы, почему в России не могут быть братья Ефимовы?!»

И уже спешит из Владивостока во Францию Владимир. Годом позже отправится туда и младший Ефимов — Тимофей.

А Михаил без устали участвует в авиасоревнованиях: Ницца, Верона, Руан, Реймс... И везде — в призерах! Радость побед делит с учителем Яков Серов. Голова идет кругом от новых перспектив и предложений. И вдруг трагедия: Владимир Ефимов простудился во время полетов — воспаление легких и скоропостижная смерть. Михаил потрясен. Он возвращается в Россию,

Серов с ним.

После весьма удачных для Ефимова сентябрьских соревнований в Петербурге его приглашают для разговора с Великим князем Александром Михайловичем — шефом молодой российской авиации. Далее по Е. В. Королевой:

«Беседа была основательной. Авиатора расспрашивали о постановке учебы в авиашколах за границей, о перспективах развития авиации. Беседа затянулась, а в конце ее Великий князь задал неожиданный вопрос:

— Не смогли бы вы, Михаил Никифорович, занять должность шеф-пилота авиашколы, которую мы организовываем в Севастополе? Ваши знания и опыт были бы так полезны в новом деле!

Авиатор в растерянности молчал. Предложение было лестным, но нарушало все его планы. Как бы угадав его сомнения, Александр Михайлович сказал:

— Не спешите отказываться. Подумайте. Послужите Отечеству.

— А смогу ли я там строить свой аэроплан? — спросил Ефимов.

— Что ж, пожалуйста, — произнес Великий князь, и Ефимов согласился».

В ноябре 1910 года в Севастополе произошло знаменательное для всей отечественной авиации событие — начало действовать первое в России специализированное учебное заведение, занимавшееся подготовкой морских военных летчиков. «В нашем городе открылась школа тех неустрашимых смельчаков, что садятся в диковинные машины и, как орлы, взлетают в поднебесье. Здесь собрались отвага и решимость, соединенные с закаленной волей, сильной рукой и творческим гением. Они — герои современности — наша надежда, наши лучшие люди», — писал тогда «Севастопольский авиационный иллюстрированный журнал».

В автобиографии Якова Ивановича по сему поводу одна строчка: «С 1910 года жил в г. Севастополь и работал в военной школе инструктором».

Весной 1911-го Михаил Ефимов пытается осуществить мечту покойного брата Владимира — проехать с показательными полетами по Дальнему Востоку и Сибири, однако руководство школы его не отпустило. Тогда Михаил предлагает отправиться к Тихому океану своему товарищу Седову. Яков с радостью соглашается и в апреле 1911 года в вагон поезда, следующего на восток, грузят разобранный аэроплан — тот самый, знаменитый, с номером 11 на рулях, на котором столь блистательно летал Михаил Ефимов и который харбинская газета «Новая Жизнь» выкупила у него для полетов Седова. В мае Яков Иванович добирается до Харбина. Газеты и афишные тумбы города запестрели рекламой: «Анонс! Авиационная неделя в Харбине! Полет на аэроплане на празднике Пасхи!»

Харбин, русский город на территории Китая, молод и богат, интерес к полетам невероятно высок. Билеты нарасхват. Желающих увидеть зрелище огромное количество — как среди русского населения, так и среди местных. В Харбин приехали даже жители соседнего Фуцзядяня.

Однако в первый день с погодой не повезло. Шел дождь, и ипподром в Модягоу встретил зрителей поникшим синим флагом — полет отменен. Зато следующий день удался на славу. Вот как описывает происходившее местная газета: «Вереница собственных экипажей, извозчиков. Билеты берутся чуть ли не с бою. Все спешат, волнуются, боятся пропустить момент подъема аэроплана. На трибунах представители и представительницы местного бомонда. Местный генералитет во главе с генерал-лейтенантом Мартыновым налицо. Масса военных, представителей дипломатического корпуса... Около пяти часов аэроплан выводят из ангара. Внимание всех обращено в его сторону. Появляется авиатор Седов и уверенной походкой идет к аппарату. Еще момент, Седов уже на месте. Видно издали, как он берется за руль. Еще одна минута — пускается в действие мотор... заработал пропеллер (винт)... его уже не видно. Все как бы замирают... Аэроплан отпускают, и он, пробежав несколько сажен по земле, в опытных руках Седова почти незаметно отрывается от земли и уносится в небо... Это самый удивительный, красивый момент — отрыв от земли. Свободно, как птица, реет в небесах аэроплан, то опускается, то снова подымается, описывает круги над ипподромом и, вполне послушный воле авиатора, через десять минут опускается на круг... Авиатору устраивают овацию... Г-н Седов, скромный по природе, раскланивается с публикой, пожимает на ходу протянутые из публики руки и удаляется в ангар».



Желающих посмотреть второй полет собралось еще больше. За ревом мотора не было слышно стрекота кинокамер (оба полетных дня снимались операторами Кобцевым и Зуевым). В мае в кинотеатре «Декаданс» началась демонстрация фильма о состоявшемся «авиашоу». А Седов в это время уже готовился к полетам во Владивостоке. И вот в середине мая 1911 года уже жители Владивостока смогли увидеть это чудо. Яков Иванович позже о тамошнем выступлении напишет: «Появление аэроплана над бухтой, над памятником адмиралу Невельскому произвело на публику сильное впечатление... На одном из полетов губернатор Приморской области преподнес мне, как первому авиатору на Дальнем Востоке, ценный золотой подарок».

Запланированный ранее Хабаровск миновали по причине отсутствия подходящей площадки. Потом были Благовещенск, Чита, Иркутск (полеты, если верить еженедельной иркутской газете «Сибирь», проходили с 17 по 29 июля, причем в первый день аэроплан получил небольшое повреждение), Томск («дикий» ажиотаж), Новониколаевск, Омск («Из Новониколаевска со своим «Фарманом» я приехал в Омск. Несмотря на то, что здесь незадолго до меня с показательными полетами уже выступал Васильев, публика полностью заполонила аэродром задолго до начала моих полетов»), Казань, Оренбург, Петропавловск… И везде — оглушительный успех!

Пилот был счастлив. Гастроли принесли ему известную прибыль, позволив выкупить «Фарман». В Иркутске местным отделением Всероссийского аэроклуба ему 4 августа 1911 года был выдан первый в Сибири диплом. О нем пишет пресса, его принимают на самом высоком уровне. О подобном простой крестьянский парнишка, конечно, не мог когда-то и мечтать.

Особо хочется рассказать об авиационном представлении в Новониколаевске (ныне Новосибирск) — родном городе автора статьи. Задолго до прибытия сюда Якова Ивановича газета «Обский вестник» стала регулярно публиковать материалы о его полетах, так что интерес горожан возрастал в геометрической прогрессии. Наконец в том же «Обском вестнике» от 27 августа появилось следующее объявление: «В воскресенье 28 и 29 августа состоятся полеты первого в Сибири авиатора Я. И. Седова. Предварительная продажа билетов производится в аптеках Ковнацкого. <…> Полеты отменятся только при проливном дожде и сильном ветре. В случае благоприятной погоды будут полеты с пассажирами».

Погода первого дня — «ясная, сухая, солнечная» — благоприятствовала проведению праздника. Люди собрались за несколько часов до начала. «Кого только нет. И стар, и млад. Много публики и за ипподромом, и на крышах соседних строений, это «зайцы»,— читаем в «Обском вестнике». Огромная и при этом хрупкая машина из реек и рояльных струн (как шутили тогда авиаторы, «из планочек и тряпочек»), обтянутая полупрозрачным полотном, стоит посреди поля. Двигатель в 60 «лошадей» — целый табун! Седов легко взбирается на свое место, механик прокручивает винт, двигатель начинает громко трещать. Треск переходит в рев, синий дымок ползет на трибуны, пьянит незнакомыми запахами бензина, сгоревшего масла. Добровольцы (счастливчики!) по команде пилота отпускают хвост, и самолет легко катится вперед. Кто-то еще некоторое время бежит за ним, пригнувшись от пыли и дыма. Но вот колеса последний раз чиркнули по земле — и «Фарман» под восторженный рев публики плавно поднимается в воздух…



В Новониколаевске Яков Иванович, по его словам, «совершил два публичных полета — один на высоте 150 метров продолжительностью почти 20 минут. Полеты совершались при сильном ветре и закончились с успехом». Газеты того времени — как, впрочем, и сегодняшние, — грешили многими неточностями. Писали, что Седов — якобы выпускник Севастопольской авиационной школы, член Парижского авиаклуба, победитель многих авиасоревнований, родился в Киеве, и так далее и тому подобное. Сам же он сообщал о себе следующее: «Свою спортивную карьеру я начал велосипедистом и механиком. В Реймсе я поступил учеником к авиатору М. Н. Ефимову, с которым и прошел практическую школу авиации. Во время Всероссийского праздника воздухоплавания в Санкт-Петербурге я вместе с М. Н. приехал из-за границы, <...> а по окончании состязаний мы оба выехали в Москву. В Москве я впервые совершил непродолжительный полет на аппарате «Дукс». Из Москвы я отбыл в Севастополь, в отдел воздушного флота в качестве помощника Ефимова. В начале марта 1911 года я получил из Харбина от газеты «Новая Жизнь» приглашение для устройства публичных полетов в городах Дальнего Востока и Сибири. Аппарата у меня не было. Тогда редакция «Новой Жизни» купила для меня у моего учителя Ефимова двухместный аэроплан «Фарман» с мотором <...> в 60 лошадиных сил...»

Интересна история с этим «непродолжительным» полетом. Упомянутый аппарат «Дукс» — первенец завода Ю. А. Меллера, основанного в 1893 году и впоследствии ставшего крупным советским авиапредприятием, — изготавливался по заказу некоего «господина Сапфирова», облетывал его С. И. Уточкин. Сразу после сдачи в эксплуатацию на «Дуксе» учился летать пилот Раевский, а в сентябре–октябре 1910 года — пилоты Докучаев и Седов. Продолжу рассказ по книге А. А. Демина «Ходынка» (глава «ДУКС» начинает строить самолеты»):

«Низкие круги механика Ефимова по неясным теперь причинам посчитали неудачными из-за недостатков аэроплана. В MOB (Московское Отделение воздухоплавания. — А. К.) разразился скандал, а владелец «Дукса» Ю. А. Меллер написал: «В обществе благодаря неудачным попыткам г. Седова подняться на аппарате «Дукс» во время полетов Ефимова распространилось мнение, что «Дукс» построен с конструктивными недостатками. Считаю необходимым дать следующее пояснение: «Дукс», построенный <...> по заказу г. Сапфирова, был таковому сдан г. Уточкиным в беспрерывном полете в 33 минуты, и г. Уточкин спустился только по требованию г. Сапфирова, не желающего дальнейшего испытания. 33 минуты составляет рекорд Уточкина для Москвы, затем Уточкин поднялся на высоту до 100 м, а с пассажиром продержался в воздухе 12 минут. Через 12 часов после сдачи «Дукс» был разбит г. Раевским, задумавшим летать без обучения. После этого аппарат был неоднократно разбиваем, причем исправление во всех случаях производилось собственными средствами заказчика. Фактом сдачи в присутствии членов спортивного комитета была удостоверена полная пригодность аппарата. Неудачу г. Седова надо отнести отчасти к его неопытности, а главным образом к тому обстоятельству, что аппарат и мотор, благодаря неумелому ремонту, приведены в неисправное состояние».

<…> Незамедлительно последовало опровержение ремонтировавшего аэроплан инженера г. Агаронова. Он очень обиделся на Меллера, посчитав письмо дискредитацией своей работы. Агаронов состоял механиком аэроплана «Дукс» со дня выпуска с завода и утверждал, что самолет выходил из строя всего два раза, причем Раевский поломал «несколько незначительных деревянных частей; двигатель же ни разу не был поврежден. Исправление указанных повреждений производил я и, по выражению осмотревших специалистов, в том числе строителя этого аппарата от завода «Дукс» г. Нестерова, [все] «безукоризненно», «отлично». Агаронов считал, что самолет после его «исправлений повреждений не только не пострадал, но даже несколько выиграл; он как в настоящий момент, так и во время попытки г. Седова летать на нем был в полной исправности. Компетентная комиссия в любой момент может удостовериться в полной пригодности аппарата». Все неудачи следует отнести только за счет «неопытности» Седова, а «г. Меллер не видел аппарата по исправлении мной поломок и не делал никаких попыток узнать действительные причины неудачи г. Седова».



Кто тут прав, кто виноват — в данном случае не очень важно. «Неопытность» Седова, конечно, сыграла свою роль. Но можно ли судить строго человека, поднявшегося в воздух на новом, толком не облетанном, но уже неоднократно битом аппарате?

В 1912 году правительства балканских стран, поддерживаемые Россией, объявили войну Турции. В начавшихся боевых действиях авиация стала применяться уже достаточно массово и организованно. Россия по дипломатическим причинам не могла оказать Болгарии прямую военную помощь, поэтому туда устремились добровольцы, в том числе и отряд гражданских (частных) авиаторов под руководством Сергея Сергеевича Щетинина — издателя журнала «Вестник воздухоплавания», основателя первого в России специализированного авиастроительного предприятия (1909). Отправились с Николаевского вокзала. Фотообъектив репортера запечатлел этот момент: из окон теплушки, одетые в одинаковые кожаные регланы и кепки, выглядывают Сергей Щетинин, Яков Седов, Николай Костин, Петр Евсюков, Федор Колчин… Отряд насчитывал одиннадцать человек, на фотографии же их тринадцать — двоих идентифицировать не удается. Поездом до Одессы, оттуда по Черному морю на пароходе «Николай Александрович» до устья Дуная, затем на малых судах до болгарского городка Рущук, вновь по железной дороге до Тырново. 16 октября отряд прибыл на военный аэродром Тырново-Сеймен, где присоединился к группе болгарских авиаторов. Все вместе передислоцировались на летное поле в пяти километрах от города Мустафа-Паша, в непосредственной близости от Адрианополя. Место оказалось низменное, сырое, условия в лагере были «спартанские». Пилоты и механики жили в приспособленных для этого ящиках из-под «Фарманов». Но, как впоследствии вспоминал Я. И. Седов, «от холода, ветра, ливня нас спасали утепленные костюмы, <…> спальные мешки. <…> И не болели. К тому же кормили нас болгары превосходно». Там авиаторы провели несколько зимних месяцев. Аэропланы хранились в брезентовых ангарах, сконструированных русским полковником Ульяниным. Полевая мастерская отлично показала себя: ее оборудование и запасы давали возможность делать не только мелкий, но и капитальный ремонт аппаратов.