

Музафаров А.А.,
историк, писатель, Москва

Владимир Александрович Лебедев – авиатор, создатель, патриот

Доклад был прочитан 23.04.21 на круглом столе «100 лет Русскому Исходу» в г. Керчи.

Публикуется в рамках социально значимого проекта «Уроки Гражданской войны – Русский Исход 1920-2020», реализуемого НБФ «Наследие» с использованием гранта Президента Российской Федерации, предоставленного Фондом президентских грантов.

Исследователям средневекового периода русской истории хорошо знакома проблема скудости сведений о жизненном пути многих заметных персон нашего прошлого, порой игравших весьма важную роль в значимых событиях. Мы видим боярина воеводой во главе рати, наместником крупного города, свидетелем при составлении княжеской духовной грамоты, но очень часто не знаем даже дат рождения и смерти. «После такого-то года в источниках не упоминается» - вот и все. И мы ничего не знаем о характере, воспитании, вкусах, привычках – обо всем том, что делает исторического персонажа живым человеком. Имя известно и на том спасибо. Это затрудняет работу не только историкам, но и педагогам – трудно заинтересовать молодежь жизнью человека, о котором ничего не известно, кроме имени и заслуг перед Отечеством.

Но еще трагичнее, когда такая ситуация возникает вокруг человека, чья жизнь пресеклась менее века назад. Который жил не в провинциальной глуши, а в столице огромной Империи, чей вклад в развитие русской авиации и авиапромышленности весьма велик и по сию пору не оценен по достоинству.

Жизнеописанию Владимиру Александровичу Лебедеву не посвящено ни одного специального биографического исследования. Из статьи в статью кочуют одни и те же факты и редко кто из авторов обращает внимание на противоречие между ними или старается дополнить новыми сведениями.

Наиболее подробным прижизненным биографическим источником является интервью, которое Владимир Александрович дал газете «Биржевые ведомости» в 1910 году, в котором он немного рассказал о своей жизни. Однако, достоверность некоторых сведений в этом интервью не проверена, и естественно в нем ничего нет о жизни предпринимателя после 1910 года («Биржевые ведомости» Интервью 1910).

Судьба предпринимателя после роковых для России событий 1917 года поставила табу на изучение его биографии советскими исследователями. В наиболее подробном исследовании дореволюционной авиации – монографии П.Д. Друзя «История воздухоплавания и авиации в России» истории авиационного завода В.А. Лебедева уделено лишь несколько страниц, личности самого авиатора – четыре строчки.

Чуть больше внимания Владимиру Александровичу уделил Юрий Гальперин в научно-популярной книге «Воздушный казак Вердена», но нарисованный им образ хлебосольного заводчика имеет мало общего с реальностью.

Краткую справку о жизни и деятельности Владимира Лебедева, а также его старшего брата подготовил известный исследователь истории российской авиации Вадим Ростиславович Михеев.

Некоторые сведения, касающиеся ранней судьбы авиатора, опубликовал исследователь дореволюционной автомобильной промышленности России Станислав Кирилец.

Сведения о деятельности В.А. Лебедева в регионах России сообщают краеведческие издания и сайты, однако, их авторы куда больше интересуются историей своего родного края, чем биографией авиатора.

Целью настоящей статьи является свести воедино сведения о биографии Владимира Александровича Лебедева из уже опубликованных источников и обратить внимание исследователей на необходимость дальнейшего изучения жизни и деятельности этого замечательного человека.

Владимир Александрович Лебедев родился в Санкт-Петербурге в 1879 или 1881 годах. В статьях, посвященных его жизни, обе даты приводятся с примерно одинаковой частотой без указания на источники.

Его отца характеризуют либо как «небогатого дворянина», либо как «мелкого канцелярского служащего». В адресной книге Санкт-Петербурга за 1881 год упоминается более 50 Александров Лебедевых, которые могли бы иметь отношение к нашему герою.

Известно, что в 1876 году родился старший брат нашего героя, Алексей Александрович Лебедев, сыгравший в его жизни немалую роль.

При своем, видимо, невысоком социальном положении, отец Алексея и Владимира сумел изыскать средства, чтобы дать своим детям хорошее образование – судя по тому, что старший брат поступил и блестяще окончил Горный институт, а младший – Императорский университет (юридический факультет). Именно во время учебы в университете Владимир увлекся велоспортом и довольно быстро сделал себе имя среди петербургских «циклистов». Один раз он поставил своеобразный рекорд проехав по велотреку 375 верст за 19 часов.

Вскоре он осваивает техническую новинку – автомобиль и становится одним из первых русских автомобилистов. По утверждению С. Кирилеца *«Лебедев выступал сотрудником популярного петербургского журнала «Автомобиль», автором многих статей. Он был известен и как один из членов-учредителей Санкт-Петербургского автомобиль-клуба (СПАК). До 1908 года он входил в техническую комиссию, существовавшую при обозначенном учреждении, был неоднократным участником и судьей многих автомобильных соревнований» (Кирилец 2016).*

С велосипеда на автомобиль, с автомобиля – на планер и самолет – типичный путь русского авиатора начальной эпохи. Очень многие из первого поколения русских пилотов рассматривали новые летающие машины как разновидность экстремального спорта. Впрочем, только такие люди и могли

в ту пору летать на примитивных аэропланах, которым в нашей время ни одна авиационная инстанция не дала бы разрешения на полет.

Однако, подобный образ жизни требовал довольно заметных средств, а нам ничего неизвестно о профессиональной деятельности Владимира Лебедева в этот период. Неизвестно даже, когда именно он окончил университет. В интервью «Биржевым ведомостям» авиатор упоминал свою работу в канцелярии Государственной Думы и участие в русско-японской войне в качестве волонтера.

В 1908 году Лебедев вместе с известными русскими автомобилистами Андреем Платоновичем Нагелем и А.И. Эфроном совершил большое автомобильное путешествие по Европе. Именно там он впервые увидел полет аэроплана, которым управлял Вильбур Райт. Это зрелище вдохновило молодого спортсмена на занятие авиацией.

В 1909 году он вместе с братом¹ построил аэросани (аэро-буер), а затем и планер.

В 1910 году Императорский Всероссийский аэроклуб (ИВАК) командирует Владимира Лебедева во Францию для изучения авиационного дела. Лебедев поступает в летную школу одного из пионеров авиации Анри Фармана и одновременно устраивается механиком на принадлежащий этой же фирма авиационный завод. После окончания обучения полетам он получает пилотский диплом №98 (третьим из русских) и тем самым попадает в число первых ста летчиков нашей планеты.

С пилотским свидетельством Владимира Лебедева связана еще одна загадка. И в русских, и во французских источниках указан номер **98**, однако, на фотографии диплома, опубликованной «Биржевыми ведомостями» четко виден номер **96**.

¹ Алексей Александрович Лебедев окончил Горный институт Императрицы Екатерины II и специализировался на изучении и конструировании двигателей внутреннего сгорания. Одновременно вел преподавательскую деятельность в родном вузе и Санкт-Петербургском Политехническом институте. Он часто оказывал брату инженерную помощь в осуществлении авиационных проектов.

По возвращении на родину Лебедев становится заведующим летной частью ИВАК. В его обязанности входит испытание новых аэропланов (в том числе и первых, построенных в России), и обучение молодых пилотов. Именно Лебедев становится инструктором для Генриха Сегно, получившего российское пилотское свидетельство №1.

Полеты Лебедева произвели большое впечатление на публику в ходе первой русской авиационной недели в Санкт-Петербурге в октябре 1910 года.

В 1910 Владимир Лебедев создает Петербургское товарищество авиации, получившее от военно-инженерного ведомства заказ на постройку «складного» аэроплана конструкции капитана С.А. Ульянина. Капитан попытался приспособить один из наиболее распространенных тогда самолетов – Фарман IV к военной службе, для чего внес в конструкцию изменения, позволяющие разбирать аппарат на три части, что облегчало его перевозку. Лебедеву удалось добиться решения юридических проблем с Анри Фарманом (т.е. получить права на постройку самолета его конструкции в России), а также наладить постройку машину. Летом 1910 года самолет с успехом прошел испытания, а в следующем году – удостоен премии на международной воздухоплавательной выставке (Дузь. с. 34- 35).

На этой же выставке Лебедев при посредничестве московского купца М.К. Ушакова приобрел лицензию на производство воздушных винтов у французской фирмы «Шовьер». Для продвижения своей продукции на российском рынке он построил еще один «Аэро-буер» на котором совершал лихие поездки по зимнему Петербургу и его окрестностям.

Во многих популярных статьях рассказывается, что первоначальный капитал для создания своего предприятия был получен Лебедевым с помощью страхового мошенничества:

«Он возвел на Комендантском аэродроме сарай, назвал его «аэропланной мастерской» и застраховал. Вскоре сарай сгорел. В 1912 году, получив страховку за утраченное имущество и субсидию, предоставленную московским купцом М. К. Ушаковым, Лебедев арендовал небольшую

мебельную мастерскую на Перевозной улице в Адмиралтейской части. Мастерская была преобразована в Завод воздушных винтов «Интеграл» системы Л. Шовьера – В. А. Лебедева. Кроме винтов предприятие выпускало запчасти для аэропланов, тележки для перевозки аэропланов, моторные лодки, а также выполняло ремонтные работы.

Новый пожар и новое страховое вознаграждение помогли расширить производство, в связи с чем мастерская стала Русским заводом предметов воздухоплавания и воздушных винтов «Интеграл» системы Л. Шовьера – В. А. Лебедева.

В сентябре–октябре 1913 года бывший спортсмен учредил независимое от завода Акционерное общество воздухоплавания В. А. Лебедева с капиталом 100 тыс. рублей. Основной пакет акций принадлежал Лебедеву и его жене» (Кирилец).

Эта история вызывает серьезные сомнения. Во-первых, откуда она стала известна? От самого Лебедева? Но мемуаров он не оставил. Повторенное три раза подряд страховое мошенничество должно было если не отправить предпринимателя на скамью подсудимых, либо погубить его деловую репутацию. Между тем, устав нового общества получает в декабре 1913 года Высочайшее одобрение.

Даже советский историк Дузь не пишет ни о чем подобном, а быстрый рост капитала и предприятия Лебедева связывает с большим спросом на воздушные винты, производимые его фабрикой (Дузь с. 35).

В апреле 1914 года завершается строительство нового завода, расположенного между Черной речкой и комендантским аэродромом, производящим до 7 самолетов в месяц и имеющим возможности для дальнейшего расширения. Первой продукцией предприятия стали французские самолеты «**Deperdussin**», «**Morane-Saulnier**» и летающие лодки «**F.V.A.**».

С началом в августе 1914 года Первой мировой войны завод переживает бурный рост – число рабочих увеличилось в разы, многократно выросли

объемы производства и станочный парк, а главное – была сформирована команда инженеров, что позволяло заводу не только совершенствовать технологии производства, осваивать новые модели самолетов, но и вносить в конструкцию изменения и постепенно перейти к созданию летающих машин собственной конструкции.

В 1915 году на заводе Лебедева запускается в производство «Лебедь XII», созданный на базе конструкции трофейного германского разведчика «Альбатрос». Русские инженеры смогли не только разобраться с конструкцией трофейной машины, но и внести в нее значительные усовершенствования. Всего завод выпустил более 200 таких самолетов, поступивших на вооружение корпусных и армейских авиаотрядов русской армии.

В 1916 году на заводе был построен тяжелый самолет-гигант «Святогор», конструкции инженера Василия Андриановича Слесарева. Гигант, превосходивший по размерам даже четырехмоторные бомбардировщики Сикорского «Илья Муромец», оказался неудачным, и не смог оторваться от земли. Хотя в популярной литературе и распространено мнение о интригах и кознях погубивших воздушного гиганта, большинство историков авиации считают, что конструкция «Святогора» содержала ряд существенных недостатков, не позволявший этой машине летать.

Но сам факт ее постройки и проведения испытаний говорит о стремлении Владимира Лебедева не только получать прибыль с авиапроизводства, но и создавать новые конструкции самолетов.

Более удачным оказался двухмоторный бомбардировщик «Лебедь XIV» или («Лебедь-Гранд»), автором проекта которого был инженер Леонид Дементьевич Колпаков-Мирошниченко. Постройка машины началась в середине 1916 года, а ее испытания – весной 1917-го. Если бы не революционные события, то уже весной 1918 года эти машины составили бы костяк бомбардировочных авиаотрядов императорского воздушного флота.

В 1915 году Владимир Александрович Лебедев предпринимает обширную программу расширения производства. Строить новые цеха в Петрограде уже просто негде и тогда его внимание привлекает провинция.

«Товарищество В. А. Лебедев и К^о» покупает в Пензе с большой рассрочкой, фабрику гнутой мебели «РАМИБА» на левобережных Задах бывшей Инвалидной слободы и мебельный магазин «БУК» на стыке Троицкой улицы и Базарной площади. В Пензу из беспокойной столицы в первую очередь переносится производство винтов тяги для военных самолетов всех типов» (Ткаченко 2016).

Сборочный цех занимал площадь 2180 кв. м. Новое предприятие, оснащённое 50-ю импортными станками, было сдано в эксплуатацию уже в ноябре 1916 г. На заводе предполагалось выпускать до 20 самолётов ежегодно. Производственная мощность пензенского завода составляла 10000 шт. воздушных винтов в год. Из-за трудностей военного времени не удалось построить сборочный цех и аэродром, но производство узлов и деталей для самолётов непрерывно осуществлялось с 1916 по 1923 г (Тюстин, Шишкин с 195).

Почти одновременно с Пензинским заводом начинается строительство завода на Юге России в Таганроге. 29 сентября 1915 акционерное общество воздухоплавания «В.А. Лебедев и К^о» запросило Таганрогскую городскую управу о продаже земли для постройки своего аэропланного завода и довольно быстро получило ответ. Приехав в Таганрог, Л. понял, что участок между строящимся Русско-Балтийским заводом и «Карантином» - лучшее место для нового з-да. Летом 1916 он приобрел себе дом на углу пер. Итальянского по ул. Чехова. А чуть позже по железной дороге из Петрограда прибыл его автомобиль, который произвел большое впечатление на местную публику, особенно после такого экстравагантного поступка, как устроенное Л. бесплатное катание на авто для всех желающих, которых вместе с просто любопытными собралось огромное количество. Катали вначале по Итальянскому до Петровской, потом до

шлагбаума и от шлагбаума по Петровской к морю, до тех пор, пока не кончился бензин. Эта история так нашумела в городе, что и через семьдесят лет о ней помнили старожилы. Л. решил создать гидроаэропланый з-д, где можно строить самолеты, проектировать, собирать и испытывать их новые типы, для чего уже в 1916 рядом с купальнями стали строить гидростанцию с пляжем для гидропланов. (Исторический Таганрог).

Всего за годы первой мировой войны на авиазаводах Лебедева было выпущено более 700 боевых, учебных и экспериментальных самолетов для нужд Императорского воздушного флота. Предприятия быстро развивались, и в 1917 году должны были выпускать до 100 – 120 самолетов в месяц.

В начале 1916 года русское правительство принимает решения о строительстве в стране 6 автомобильных заводов, общим объемом производства 15000 автомобилей в год. Владимир Александрович никогда не забывал о своей любви к автомобилям и поэтому его компания решила принять участие в этом проекте.

Новый завод начали строить в Ярославле. Его проектная мощность была определена в 1500 машин в год. Годовую загрузку обеспечил правительственный заказ на выпуск санитарных и штабных автомобилей.

Строительство завода было начато до высочайшего утверждения устава. К сентябрю 1916 года были готовы и оборудованы временные деревянные здания деревоотделочной, механической, сборочной мастерских. В них установили станки, администрация наняла рабочих. Готовы были гараж, склады для леса и бензина, сушилка, временная кузница, два жилых дома, хлебопекарня, кладовая, кухня и главная контора. Заводской корпус и силовая станция были возведены под крышу.

Седьмого октября 1916 года произошло торжественное открытие завода. Через три месяца там работало более ста человек. К июлю 1917 года основные корпуса завода были готовы на 90%. Некоторые станки работали, но их не хватало: три четверти станков лежали в ящиках в портовых и железнодорожных «пробках». Окончательный ввод предприятия в строй был

намечен на ноябрь. В ожидании станков и оборудования, выписанных из Великобритании и США, до конца 1917 года ярославцы изготовили 285 кабин и 185 кузовов для импортных санитарных автомобилей Renault. Лебедев закупил в Англии комплекты узлов для легковых автомобилей Crossley, но к сборке их так и не приступили. Лишь один такой автомобиль с кузовом торпедо выехал за пределы завода. Эта машина получила название «Лебедь А» (Ярославский краеведческий сайт).

Нельзя не отметить, что все основанные Владимиром Александровичем Лебедевым заводы работают по сей день, являясь крупными предприятиями российского машиностроения.

После февральской революции Лебедев был избран председателем Всероссийского (уже не императорского) аэроклуба – ведущей авиационной организации страны, а также стал главой общества петроградских авиационных заводов.

Естественно, что такой человек не мог признать большевистскую власть и принял активное участие в Белой борьбе. В начале 1918 года он оказывается на Юге России. 16 мая в Новочеркасске прошел «Круг спасения Дона», выбравший атаманом Всевеликого войска Донского П.Н. Краснова, а уже 25 мая Лебедев получил должность Министра торговли и промышленности войскового правительства. В сентябре он занял аналогичный пост в Правительстве Юга России под руководством генерала А.И. Деникина.

На базе своего таганрогского завода он развернул ремонт аэропланов ВСЮР и Донской армии.

После поражения войск Деникина вместе с братом покинул отечество.

Сведения о зарубежной судьбе Владимира Александровича весьма скупы. Поначалу он вместе с братом оказался в Сербии, где по одним сведениям, устроился работать в банк, по другим – стал представителем французской авиационной фирмы «Гном-Рон». Далее большинство источников скупо сообщают о переезде во Францию и многолетней работе на

благо французской авиапромышленности. Часто пишут, что по итогам этой деятельности Владимир Александрович был удостоен ордена Почетного легиона.

Однако, в официальном списке кавалеров этого высшего ордена Французской республики фамилия Лебедев не значится. Возможно, биографы перепутали двух братьев – достоверно известно, что Алексей Александрович Лебедев, продолживший свои исследования в области двигателестроения и в эмиграции, был удостоен Академической пальмовой ветви и избран членом Французской академии.

Про нашего героя известно, что он скончался 22 февраля 1947 в Париже, где и был похоронен. Часто местом упокоения его праха называют наиболее известное русское кладбище в Сен Женевиев де Буа, однако, сохранилась ли его могила до настоящего времени – не известно.

Таким образом, человек, столь много сделавший для развития отечественной авиации и авиапромышленности, один из трех русских, входящих в число ста первых пилотов мира, остается по-прежнему личностью неизвестной. Лучше всего изучена история основанных им заводов, но деятельность Владимира Александровича Лебедева не сводилась только к промышленности и производству. Он был спортсменом, автомобилистом, летчиком, и, наконец, настоящим русским человеком, который до последнего пытался спасти свою родину от большевизма.

Необходимо проведение архивных изысканий, которые помогут установить происхождение авиатора и описать первые годы его жизненного пути – когда и формируется личность. В конце концов стыдно для нас не знать даже точной даты рождения одного из первых пилотов России.

Необходимо продолжать поиски и за рубежом, чтобы восстановить путь авиатора в эмиграции. Недавние успехи российского исследователя Андрея Мятиева, сумевшего отыскать во Франции следы друга и коллеги Владимира Лебедева – Андрея Платоновича Нагеля внушают надежду. Имя одного из

создателей русской авиации не должно быть забыто, а его жизненный путь должен послужить примером для подражания потомкам.

Библиография

1. Газета «Биржевые ведомости» номер от 9 октября 1910 года.
2. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России, М., Машиностроение 1989
3. Кирилец С. Пионер автомобилизма и воздухоплавания. Портал «Грузовикпресс» электронный адрес - <http://www.gruzovikpress.ru/article/2988-biografiya-v-a-lebedeva-osnovatelya-yamz-pioner-avtomobilizma-i-vozduhoplavaniya/> дата обращения – 29.12. 2018
4. Ткаченко С. Инвалидная слобода – дорога в небо. В сб. Пензенские исторические чтения. Электронная версия - <https://sites.google.com/site/penzakotoroinet/penza-kotoroj-n-t/i-i-j/invalidnaa-sloboda> дата обращения 29.12. 2018
5. *Тюстин, А. В., Шишкин И. С. Пензенская персоналия. Славу Пензы умножившие. [В 3 т.]. Т. 1 (А-Л).: [биогр. слов.] /Пенза : б. и., 2012.*
6. Сайт «Исторический Таганрог» <https://sites.google.com/site/istoriceskijtaganrog/ziteli/e-1/lebedev-vladimir-aleksandrovic> дата обращения 29.12.2018
7. Ярославский краеведческий сайт <http://yarcenter.ru/articles/history/yaroslavl-avtomobilnyy-29027/> дата обращения 28.12.2018