

УДК: 355.40(091)

DOI: 10.53816/23061456_2021_11-12_178

**ПЕРВЫЕ ШАГИ В СОЗДАНИИ РОССИЙСКИХ НОСИТЕЛЕЙ
РАКЕТНО-БОМБОВОГО ВООРУЖЕНИЯ: ГОРЬКИЙ,
НО ПОУЧИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ КОНЦА XVIII – НАЧАЛА XIX ВЕКОВ**

**THE FIRST STEPS IN THE CREATION OF RUSSIAN CARRIERS
OF ROCKET AND BOMB WEAPONS: A BITTER BUT INSTRUCTIVE
EXPERIENCE OF THE LATE XVIII – EARLY XIX CENTURIES**

Канд. техн. наук М.Н. Григорьев, д-р ист. наук А.В. Лосик

Ph.D. M.N. Grigoriev, D.Sc. A.V. Losik

БГТУ «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова

В статье рассматривается первая попытка создания в России воздушного судна — носителя бомбового и ракетного оружия по инициативе немецкого изобретателя Ф. Леппиха. Констатируется способность России той исторической поры быстро разворачивать и хорошо финансировать весьма наукоемкие для XIX века работы, имеющие важное государственное значение. Анализируются причины неудачного для России завершения этого проекта. Называются системные закономерности такого результата, среди которых особенно поучительным для настоящего времени является пренебрежение возможностями науки и привлечение для решения важных государственных задач лиц с недостаточной квалификацией. Выявляются признаки специальной операции, проведенной Францией против России, с помощью этого проекта, и нанесшей большой вред стране.

Ключевые слова: Александр I, Кутузов М.И., Наполеон, Франция, полет человека, дирижабль, воздухоплаватель, русский посланник, Франц Леппих, воздушный шар, Бородинская битва.

The article considers the first attempt to create an aircraft carrier of bomb and missile weapons in Russia on the initiative of the German inventor F. Leppich. The author states the ability of Russia at that historical time to quickly deploy and well finance very high-tech works for the XIX century, which are of great state importance. The reasons for the unsuccessful completion of this project for Russia are analyzed. The system regularities of such a result are called, among which the neglect of the science possibilities and the involvement of persons with insufficient qualifications for solving important state tasks is particularly instructive for the present time. The signs of a special operation carried out by France against Russia with the help of this project, which caused great harm to the country, are revealed.

Keywords: Alexander I, Kutuzov M.I., Napoleon, France, human flight, dirigible, balloonists, russian envoy, Franz Leppich, balloon, Battle of Borodino.

В конце XVIII – начале XIX веков признанным лидером в области создания воздушных шаров и их использования в военных целях была Франция. Если говорить о России, то заметим, что Екатерина II к воздухоплаванию относилась настороженно. На сообщения из Франции об использовании шаров отреагировала достаточно быстро, издала 4 апреля 1784 года Именной, данный Сенату Указ, согласно которому «... повелеваем учинить запрещение, чтоб от 1 марта по 1 декабря никто не дерзал пускать на воздух таковых шаров, ...» [1]. Причина для такого решения была веская, столица регулярно горела и без шаров, а увлечение публики монгольфьерами (воздушными шарами, наполненными горячим воздухом) могло увеличить количество пожаров в разы.

Ее внук император Александр I к воздухоплаванию настороженности не питал. В 1802 году итальянский профессор Черни, находившийся на службе в России, с помощью выпущенной им брошюры организовал среди петербуржцев сбор средств на постройку воздушного шара, полет которого был назначен на 16 ноября 1802 года. Однако из-за поломки «водорододобывательного» аппарата и смерти Черни полет не состоялся. На постройку шара было собрано 1735 рублей помимо платы за входные билеты. Приверженцы современной технологии «крауд фандинга» могут для себя отметить, что в России этот подход был известен и применялся еще более 200 лет назад.

Петербуржцы, за которыми наверняка были власти, наслышанные об успехах французского воздухоплавания, приглашают в Россию известного французского воздухоплователя Гарнерена. Обращаем внимание, что Гарнерен на тот момент не только очень известный, активно практикующий воздухоплаватель, но также и крупнейший в мире организатор производства воздухоплавательной техники, инициатор ее использования в разведывательных целях, занимавший на родине должность технического инспектора французской армии.

Гарнерен прибыл в Россию с рекомендательным письмом от главы МИД Франции Талейрана. Имя этого человека, возглавлявшего дипломатию Франции при трех совершенно отличных политических режимах, стало впоследствии нарицательным для обозначения хитрости, ловкости и беспринципности.

Поддержка Талейрана в те годы значила многое, поэтому официальное разрешение на полеты Гарнерена выдал сам Император Александр I.

Таким образом, отъезд Гарнерена на «гастроли» в Россию был согласован с властями Франции и должен был быть направлен не только на извлечение коммерческой выгоды самим Гарнереном, но и на благо французского государства.

Гарнерен вместе со своей женой 20 июня 1803 года совершил удачный полет, который происходил в присутствии царской четы и большого количества зрителей. Полет успешно завершился возле Малой Охты в лесу.

Это был первый официально зарегистрированный полет человека на аэростате в России. Событие произвело большое впечатление на императора Александра I и всю августейшую семью. После него Гарнерен получил на два года привилегию «делать аэростатические опыты в обеих столицах, не воспрещая, впрочем, никому делать их частным образом безденежно». Любопытен прайс-лист мероприятия. Стоимость полета — 2 тыс. рублей серебром огромные деньги по тем временам). Правда, были интересные скидки: «дамы, желающие прокатиться в сопровождении г-жи Гарнерен в лодочке, возимой по воздуху на веревке, платят по 100 рублей» [2]. Милые дамы, лучше любых чиновников будут продвигать идеи воздухоплавания.

Перед полетом аэростата избранные представители петербургской публики могли подняться над землей в его корзине. Для этого к шару прикрепляли трос, соединенный с лебедкой. Среди счастливиц оказался русский дипломат Давид Максимович Алопеус.

В дальнейшем Алопеус стал русским посланником при дворе шведского короля, и был по его приказу арестован в 1808 году якобы за подкуп чинов шведской армии при вступлении русских войск в Финляндию. Вместе с графом Румянцевым он подписал 9 сентября 1808 года акт присоединения к Российской Империи всей Финляндии. В 1811 году получил пост посланника при вюртембергском дворе. Последние 16 лет жизни был посланником в Берлине. Боролся за тесное сближение Пруссии с Россией. Его дочь Александра (1808–1848) — была крестницей императора Александра I [3].

История умалчивает, был ли Алопеус действительно первым в мире дипломатом, вознес-

шимся над землей. Давид Максимович этим фактом своей биографии гордился, с удовольствием всем о нем рассказывал и через некоторое время стал слыть в свете экспертом в области воздухоплавания. На этих деталях светской жизни уважаемого человека можно было и не останавливаться, если бы они впоследствии не привели к большим потерям для российского государства.

Живой интерес к аэростату проявили также русские военные. Вероятнее всего именно на это французы и рассчитывали. Во втором полете 18 июля в Петербурге совместно с Гарнереном по указанию Александра I летит русский генерал от инфантерии Сергей Лаврентьевич Львов (1740–1812), человек весьма не ординарный.

В 1762 году он окончил полный курс в Артиллерийском и Инженерном шляхетском корпусе, вышел в артиллерию, выгодно женился на дочери богача Н.А. Демидова, за штурм Очакова 1789 году был произведен в генерал-майоры, награжден орденом св. Георгия 3-го класса, а в 1790 году пожалован флигель-адъютантом императрицы. За штурм Измаила 11 декабря 1790 году награжден орденом св. Анны 1-й степени. За упущения по службе, практически сразу после производства Павлом I в генерал-лейтенанты, был посажен в крепость. Не помогли ни деньги, ни связи, ни прежние заслуги. Будучи освобожденным Александром I в феврале 1800 года из крепости, был произведен в генералы от инфантерии [4]. Львов был известным в обществе весельчаком и остряком, к его мнению прислушивались многие лица, принимавшие важные решения.

Несмотря на перечисленный букет достоинств, современники очень дурно отзывались о его нравственных качествах, соединявших себе, по их мнению, все отрицательные черты царедворца. Впрочем, судившие его, вместе с ним под турецкие пули не ходили.

Этот полет дал возможность герою турецких войн генералу от инфантерии Львову занять в истории нашей страны почетное место первого российского воздухоплателя. Жаль, что об этом не принято вспоминать — именно общевойсковой командир положил основу для покорения пятого океана.

Согласитесь, вряд ли случайно, в небе Петербурга оказались вместе два преданных своим государством и, несомненно, мужественных челове-

ка, но один из них был 34-летним профессиональным воздухоплателем, а другой — 63-летним ветераном, изрядно подзабывшем во время своей непростой жизни, все науки, освоенные смолоду. Заинтересовать воздухоплаванием последнего для француза труда не составляло, а ему увидеть в процессе путешествия по воздуху нужные для самостоятельных полетов тонкости не позволяла подготовка. Французы, сочтя на основании своего практического опыта воздухоплавание не перспективным для военных нужд, начали вовлекать русских военных в затраты на это направление деятельности. Действительно, после своего полета генерал Львов предложил в нашей армии ввести аэростаты, что касается деталей полета, то первый российский воздухоплатель констатировал, что не ощутил «за пределами нашей атмосферы... ничего, кроме тумана и сырости. Немного продрог — вот и все» [5].

Первый полет в Москве был совершен тем же Гарнереном совместно с французом Обером с территории казарм полицейских драгун в Крутицах возле Новоспасского монастыря 20 сентября 1803 года. Полет продлился 7 часов 15 минут. Интересная особенность, накануне полета Гарнерен оповестил Москву, что полетит с товарищем, если оный отыщется. Но среди москвичей такой не нашелся, и с Гарнереном отправился его друг, тоже француз, Обер.

Для понимания всего произошедшего в дальнейшем следует остановиться на особенностях личности будущего главного конструктора первого в мире летательного аппарата, предназначенного для ударов бомбами и ракетами с воздуха. Франц Леппих (Franz Xaver Leppich, известный также в отечественной литературе как Леппиг, Липпих, Смит, Шмит, Шмидт), родился в 1775 году в городе Мюдесгейме, который находится в Нижней Франконии, Бовария. Он был сыном крестьянина, но отец смог его отправить учиться в школу монахов-августинцев в Мюннерштадт. Из школы ему пришлось очень рано уйти, поскольку вместо прилежной учебы, свойственной детям немецких крестьян, он там занимался, по мнению педагогов, «бессмысленным трюкачеством», так они, квалифицировали его изобретательство. В дальнейшем, Леппих систематического образования не получил.

Сведения об этапах биографии объекта нашего исследования вплоть до 1810 года носят

фрагментарный и противоречивый характер. В 1805 году он проживал в Альтоне (ударение на первом слоге), сегодня это расположенный на правом берегу реки Эльба один из 7 районов города Гамбурга. С 1640 по 1864 года Альтона принадлежала датчанам, имела статус города, таможенные привилегии, свободу поселения и вероисповедания. Альтона буквально притягивала к себе людей с активной жизненной позицией, немало среди них было авантюристов разных мастей. Считается, что там Лепших завербовался на службу в английскую армию, где дослужился до звания майора и затем стал вербовщиком солдат под фамилией Смит. Вероятность того, что немец без боевого опыта, образования за пять лет получил звание старшего офицера в английской армии той поры, равна нулю. Скорее всего, он был простым вербовщиком солдат в английскую армию. Эта деятельность подразумевает организацию взаимодействия между людьми, не принадлежавшими к сливкам общества, и она учит цинизму, предприимчивости, умению воздействовать на поведение людей. Судя по всему, в ближайшее время эти профессиональные качества Лепшиха нашли должную оценку у истинных ценителей.

Так, после женитьбы на дворянке Анне фон Фосс, он оставил прежние занятия и на средства жены продолжил активные занятия изобретательством. За свои инновации, перечень которых сегодня не известен, в 1810 он стал почетным членом Политехнического общества Вюрцбурга. Документального подтверждения этого события в независимых источниках нет.

Остановимся на этом факте. Вюрцбург в те годы являлся одним из крупнейших городов Франконии, был истари славен виноделием и своим университетом, основанным в 1402 году (ныне Университет Юлиуса-Максимилиана). Во время наполеоновских войн (1806–1814) на протяжении 8 лет там существует светское государство Великое герцогство Вюрцбург, полностью подконтрольное французам. Вопрос о почетном членстве в Политехническом обществе Вюрцбурга не был самым сложным среди тех, который при желании тогда могли решить французы в Европе.

Вскоре после избрания в почетные члены Политехнического общества Вюрцбурга Лепшиха постигли две беды: умерла жена Анна и тесть Лепшиха выгнал его из дома.

К этому времени Лепших, создавая различного рода фортепьяно, изобрёл музыкальный инструмент «панмелодиокон», что, по сообщениям тогдашней прессы, вызвало сенсацию. Вместе с немецким дирижёром и композитором Конрадином Крейцером он совершил в 1810–1811 годах несколько гастрольных туров по европейским столицам, во время которых присутствующие могли насладиться никогда ранее не слышанной магией звуков. Известная повесть Л. Толстого «Крейцера соната» касается Сонаты № 9 для скрипки и фортепиано Л. ван Бетховена, посвящённой французскому скрипачу Родольфу Крейцеру, жившему значительно раньше. Описаний музыкального инструмента «панмелодиокон» в доступных сегодня источниках найти не удалось, равно как и следов сотрудничества Конрадина Крейцера с Лепшихом.

Согласно существующей ныне версии событий примерно в конце 1811 года Франц Лепших оказался в Париже, где подарил свой инструмент императрице Марие-Луизе Австрийской — жене Наполеона I.

Сложилась якобы ситуация, когда музыкант без роду и племени делает подарки первой даме Европы. Она в знак признательности сводит его со своим мужем-императором для изложения проекта управляемого аэростата, «который мог бы поднимать такое количество разрывных снарядов, что посредством их можно было бы истреблять целые неприятельские армии» [9]. Анализируя ее можно только удивляться тому факту, что эта версия событий с легкостью кочует из работы в работу.

Однако, если верить этой версии, Бонапарт отказался от предложения изобретателя, запретил ему любые эксперименты с воздухоплаванием и даже велел выслать его за пределы Французских территорий. Боже, как много внимания этому наглецу! Традиционно такие вопросы передавались на усмотрение комиссии чиновников, которые годами изучали возможность получения разрешения на проведение экспериментов. Наполеон же не был суетен в своих решениях, а если человек вреден, то в империи для таких всегда находилось подходящее место.

Кстати, проект создания управляемого аэростата, по современной терминологии, дирижабля, был создан к тому времени хорошо известным Наполеону французским математиком, ди-

визионным генералом Жан Батист Мари Шарль Мёнье (фр. Jean-Baptiste Marie Charles Meusnier de la Place, 1754–1793). Дирижабль Мёнье имел форму эллипсоида. Перемещаться он должен был с помощью трёх воздушных винтов, вращаемых вручную усилиями 80 человек. Изменяя объём газа в аэростате путём использования баллона, можно было регулировать высоту полёта дирижабля, поэтому он содержал две оболочки — внешнюю основную и внутреннюю. В дирижабле были предусмотрены горизонтальные стабилизаторы и подвеска гондолы на стропах, имелась также полужёсткая ферма в нижней части внешней оболочки дирижабля [6]. Фактически, это был современный полужесткий дирижабль. Проект не реализовывался, поскольку 80 человек на борту не могли обеспечить требуемую удельную мощность.

Согласно принятой версии, после изгнания из Франции, Леппих пытался осесть в Бельгии, Голландии и Австрии. Однако найти пристанище ему удалось в вюртембергском Тюбингене, где на средства издателя Йохана Фридриха Котта в январе 1812 он организовал мастерскую и с четырьмя подмастерьями начал строить свой управляемый аэростат.

Тюбинген — странное место спасения от преследования Наполеоном, только ленивый не знал, что тогда Вюртембергское королевство жестко контролировалось французами и реальной самостоятельностью не обладало. Издатель Котта свои тесные отношения с окружением Наполеона не рекламировал, но они существовали.

Кратко остановимся на личности Йохана Фридриха Котта [7]. Будучи потомственным издателем, он имел отличную математическую и естественно-научную подготовку, обладал кипучей предприимчивостью, широкими связями в политических сферах Франции и Германии, был поклонником Наполеона и противником русского самодержавия.

Опять же, согласно принятой версии, Леппих по прибытию обратился к королю Вюртемберга Фридриху I, с которым познакомился в начале 1810 года во время гастролей с К. Крейццом, предложив воспользоваться его проектом управляемого аэростата. Уже 10 апреля 1812 года мастерскую Леппиха посетила королевская комиссия в составе трёх профессоров Адама Карла Эшенмайера, Карла Фридриха Кильмейера,

а также Иоанна Готлиба фон Боненбергера, последний представлял собой мировую величину, его именем сегодня назван кратер на Луне. Он пользовался личным расположением Наполеона I, который распорядился использовать прибор, изобретенный Боненбергером для наглядного объяснения законов обращения Земли вокруг своей оси, во всех французских школах [8].

После тщательного изучения мастерской Леппиха и его чертежей эти профессора благо-разумно заявили, что машина построена очень просторной и только практический экзамен может подтвердить точность и реальную осуществимость того, что задумал Леппих. Профессора также осмотрели завершённую базу гондолы, отметили её соответствие чертежам и то, что механик смог решить в своей работе достаточно сложные математические задачи [9].

Не будем комментировать поведение короля, который помнит музыкантов, которые услаждали его слух два года назад, который как норму жизни воспринимает информацию о том, что ныне этот музыкант занялся строительством управляемых аэростатов и ему, королю, надо немедленно отрядить к Леппиху профессоров для объективного суждения о всем происходящем. Остановимся на мелком факте. Профессора констатировали, что механик смог решить в своей работе достаточно сложные математические задачи. Напомним, что механика выгнали из второго класса церковной школы, и с той поры у него не было времени систематично заниматься математикой.

Если предположить, что деятельность Леппиха курировали вполне компетентные специалисты, то все чудеса его биографии становятся более понятными. С очень большой вероятностью на роль компетентного специалиста подходит Котта. В частности, он по своей подготовке, связям и положению был в состоянии помочь компилировать проект, разобраться с математикой, обеспечить финансирование работ. Ему не сложно было свести известного в свете «знатока воздухоплавания» Давида Максимовича Алопеуса, который в 1811 году получил пост посланника при вюртембергском дворе, с «преследуемым» Наполеоном изобретателем Францем Леппихом.

Алопеус пришел в искренний восторг от проекта немца, поскольку в течение многих лет в нем

жили воспоминания о событии, связанном с воздухоплаванием, которое сделало его героем света. В апреле 1812 года он направил секретное донесение императору Александру I. В нём он писал:

«Леппих обещал мне построить пятьдесят таких воздушных кораблей в течение трех месяцев... По сделанным доселе расчислениям, наиудобнейшие воздушные корабли могут вмещать в себе 40 человек и поднимать 12 000 фунтов. В числе артиллерийских предметов, коими он хочет снабдить себя, ожидает он особливо большого действия от ящиков, наполненных порохом, которые, брошены, будучи сверху, могут разрывом своим, упав на твердые тела, опрокинуть целые эскадры» [12].

В донесении Алопеус предложил также вывести изобретателя по подставному паспорту из Германии в Россию. В ответ его начальник — министр иностранных дел Государственный канцлер Н.П. Румянцев, с которым они вместе подписали 9 сентября 1808 года акт присоединения к Российской Империи всей Финляндии, выразил Алопеусу благодарность «за верность к службе» и выслал в Вюрттемберг бланки паспортов для Леппиха и его подмастерьев.

Дальше все происходило по Станиславскому с нагнетанием драматургии. И слепой должен был увидеть, как немцы ловят очень ценного и опасного изобретателя. Уже 18 апреля Леппиха вызвали в отделение местной полиции и допросили, чуть позже взяли обязательство не покидать страну без разрешения, никому не рассказывать о предмете допроса и постоянно сообщать о ходе своей работы. А через несколько дней приказали немедленно прекратить своё дело, аэростат уничтожить и покинуть королевство в течение 10 дней. Для усиления эмоционального воздействия на русских французская миссия, в чьем составе были осведомители русских, получила из Парижа указание арестовать Леппиха.

Не дожидаясь французского ареста и русских паспортов, разыскиваемый всеми-немцами и французами-неуловимый изобретатель с подмастерьями, гурьбой бежал из Тюбингена в Мюнхен, где русский посланник князь Иван Барятинский тайно вручил им документы. С ними они пересекли Баварию, Австрию и владения Радзивиллов и 1 мая оказались на границе в Луцке, где их встретил прапорщик Фельдъегерского корпуса Адольф Иордан, везший бума-

ги Н.П. Румянцева в Штутгарт. Иордан вручил Леппиху паспорт на имя Шмидта и лично сопроводил его до Москвы [10].

Для того, чтобы по достоинству оценить нравы той поры, следует отметить, что по соглашению с Леппихом, Алопеус из посольской казны выплатил Котте 5000 гульденов, якобы долгов за недостроенный аэростат. Это свидетельствует о глубоком уважении, которое питал Леппих к Котте и отсутствию какого-то насилия в их отношениях. Судя по всему, оба с энтузиазмом делали общее дело.

Леппих предложил русскому правительству, а, по существу, императору Александру I накануне войны 1812 года с Францией реализовать проект гигантского по тем временам управляемого аэростата (дирижабля), предназначенного для уничтожения неприятельских армий с воздуха.

Изобретатель, объединив крылья с воздушным шаром, обещал создать воздушные корабли способные вмещать в себе 40 человек и поднимать груз 12000 фунтов (около 5 т). В числе оружия на борту корабля предлагали разместить «особливо большие ящики, наполненные порохом, которые, брошены, будучи сверху, могут разрывом своим, упав на твердые тела, опрокинуть целые эскадры». Таким образом, речь шла о фугасных бомбах. Наряду с этим предусматривалось также использование ракетного оружия. По совокупности признаков, это был первый в мире проект ракетно-носного бомбардировщика.

Изобретатель обещал построить пятьдесят таких воздушных кораблей в течение трех месяцев, если к его приезду в Санкт-Петербург будут подготовлены необходимые материалы и оборудование. Иначе говоря, им предлагалось создать за три месяца целое бомбардировочное соединение.

Самым удивительным является то, что обычно неторопливое и костное царское правительство проявило огромное желание осуществить проект и немедленно приступило к делу в обстановке полной секретности [11]. Впервые в истории нашей страны, да и пожалуй мира, был реализован комплекс сопряженных режимных мероприятий вполне соответствующий современным представлениям и требованиям. Оперативное сопровождение мероприятий осуществляли офицеры Фельдъегерского корпуса. Из них была создана специальная группа во гла-

ве с подполковником Николаем Касторским, возглавлявшим тогда Фельдъегерский корпус.

Александр I уже 14 мая 1812 года распорядился организовать постройку аэростата Леппиха в Москве. В целях соблюдения секретности он даже произвел новые назначения в московском руководстве. Срочно закупили ткань для оболочки, на что было отпущено 20 тыс. рублей, еще около 100 тыс. пошло на химикаты для получения водорода — суммы по тому времени просто фантастические [11].

Между тем, началось вторжение Наполеона в Россию. Главнокомандующий русской армией М.И. Кутузов, удивившись наличию у него «военно-воздушных сил», накануне Бородинского сражения запрашивал московского губернатора Ростопчина «об аэростате, который тайно готовится близ Москвы. Можно ли им будет воспользоваться, прошу мне сказать, и как его употребить удобнее» [12].

К моменту эвакуации Москвы было потрачено 148 тыс. руб., но корабль не был готов. Перед вступлением Наполеона в Москву Ростопчин отправил Леппиха в Петербург, а рабочих и все имущество мастерской вместе с недостроенным шаром и принадлежностями — в Нижний Новгород.

В спешке многие громоздкие предметы увезти не успели, пришлось оставшиеся детали, в том числе шаблон для раскроя оболочки шара, лодку-гондолу, серную кислоту, станки, инструменты и некоторые другие материалы уничтожить.

Но сжечь все не удалось, и многие предметы и материалы достались французам. О размахе работ может говорить тот факт, что только эвакуированная часть имущества перемещалась на 130 подводах. Еще около года Леппих в Ораниенбауме занимался доработкой своего аппарата и подготовкой перелета в Петербург.

Победно наступавшая в Европе русская армия так и не дождалась обещанных Леппихом «военно-воздушных сил», хотя тот даже пообещал Александру I прилететь на воздушном шаре в Варшаву. Терпение императора иссякло, 30 октября 1813 года он дал распоряжение работы прекратить. Сам изобретатель, уклонившись от обсуждения экспериментов, уехал в Германию.

Сумма общих затрат на проект составила 180 тыс. руб. Был получен опыт стремительно-

го развертывания сложной, говоря современным языком, опытно-конструкторской работы (ОКР), которая завершилась неудачей. Организационное и финансовое обеспечение ОКР было осуществлено на удивление хорошо. Однако руководители проекта пренебрегли тем, что сегодня называется научно-исследовательская работа (НИР).

В результате было согласовано нереальное по срокам и целям техническое задание. Объективные условия для проведения НИР существовали. Например, работавший в России швейцарский математик Леонард Эйлер первым в мире в 1756 г. проделал расчеты подъемной силы воздушного змея, а в 1783 г. исследовал подъемную силу аэростатов, которыми тогда занималась вся Европа, и сделал необходимые расчеты, однако он не был привлечен к решению вопроса о начале работ по проекту Леппиха.

Отсутствие НИР привело к тому, что не учли значительный зарубежный опыт. Французский генерал Меснье еще в середине 1780-х годов установил, что аэростат такого объема не мог летать против ветра с помощью гребных весел. Для этого требовался достаточно легкий и мощный двигатель, приводящий в движение воздушный винт по типу судовых, которые были созданы и нашли применение в воздухоплавании лишь много лет спустя. Уроки из этой масштабной ОКР были извлечены, к сожалению, контрпродуктивные. Развитие воздухоплавания в России, затормозилось, по крайней мере, на полтора десятилетия. Безуспешная деятельность Леппиха сформировала у российских властей негативное отношение к воздухоплавателям, все они казались жуликами.

Последний разрешенный в этот период времени полет на шаре — монгольфьере совершил 19-го апреля 1813 г. иностранец Тушель в Астрахани. Он, таким образом, собирал пожертвования на восстановление Москвы. Несмотря на то, что этот воздухоплаватель гастролировал в России с 1808 года, когда 7 августа в Москве, состоялся его первый полет, несмотря также на тот факт, что он был очень хорошо принят в провинции (его полеты состоялись в апреле 1811 года в Симбирске, в июле — в Казани) его воздухоплавательная деятельность в России прекратилась, равно как и полеты его коллег. Только 18 августа 1828 года в Москве воздухоплавательница Ильинская совершила полет на тепловом воздушном шаре.

Однако сама проблема создания дирижаблей продолжала оставаться для России весьма актуальной долгие годы. Об этом убедительно свидетельствует следующий исторический факт, связанный с русским военным агентом в Вене полковником Д.П. Зуевым. Он донес в Петербург 30 апреля 1892 года, что некий Давид Шварц работает над управляемым аэростатом для немецкого военного ведомства. В результате, история с приглашением иностранного изобретателя в Россию и постройкой им летательного аппарата повторилась вплоть до мелких деталей.

Расходы на проект в этот раз составили около 100 тыс. рублей. С учетом инфляции, это в 5 раз меньше, чем в проекте Леппиха, да и царь в этот раз проектом не занимался.

В литературе много лет обсуждается вопрос, был ли Франц Леппих шарлатаном?

Подводя итог нашей статьи и отвечая на поставленный вопрос, выскажем следующие суждения.

Франц Леппих был талантливым менеджером и одновременно — агентом Наполеона. Ему и его руководителям удалось выстроить изящную оперативную комбинацию типа «троян», направленную против России. Можно предположить, что к ее разработке и осуществлению приложил свою руку Талейран. С его помощью технический инспектор французской армии, ведущий специалист воздухоплавания Франции месье Гарнерен вступил в контакт с ключевыми фигурами России и помог заинтересовать их воздухоплаванием. Обратим внимание на тот факт, что Гарнерен был единственным воздухоплавателем, посетившим Россию с рекомендациями от министра иностранных дел, а благотворительностью, как всем известно, Талейран не занимался. Это человек был склонен к сложным, рассчитанным на годы политическим интригам.

В результате деятельности Леппиха финансовые средства, материальные ресурсы, а также внимание и активность первых лиц имперской России были отвлечены на решение заведомо невыполнимых задач. Так, Главнокомандующий М.И. Кутузов перед важнейшим Бородинским сражением выясняет судьбу несуществующего дирижабля! Это несомненный успех операции.

Без поддержки влиятельных сил выходцу из немецкой крестьянской семьи практически невозможно получить чин в английской армии,

неожиданно ее покинуть и оказаться в Париже, предложить свое изобретение Наполеону и вступить с ним в конфликт, удостоиться преследования с его стороны и успеть скрыться в Германии.

Оказавшись на родине, Леппих вступает в контакт с русским посланником при Штутгартском дворе Д.М. Алопеусом, единственным человеком в дипломатическом корпусе России, кому довелось, при случайных обстоятельствах, познакомиться с воздухоплаванием. Во время демонстрационных полетов воздушного шара в Петербурге в 1803 году он поднимался в его гондоле на привязи.

Это произошло за девять лет до его встречи с Францем Леппихом. Последний, в силу каких-то обстоятельств, был уверен, что Алопеус знает о работах австрийского часовщика и изобретателя Якова Дегена. Деген в 1808 г. соорудил крылья и, приводя их в движение рычагами, летал в Вене, прицепившись к небольшому воздушному шару, уравнивающему в воздухе вес его и конструкции.

Эта предварительная информация в итоге позволила заинтересовать Д.М. Алопеуса проектом и подтолкнуть его к экстренной передаче полученных сведений в Петербург с соответствующими восторженными комментариями. Вот так не просто рождаются и умирают проекты, которые в своей совокупности определяют судьбу человечества и в определенной мере касаются дальнейшего развития бомбового и ракетного вооружения летательных аппаратов.

Думается также, что для нас, россиян, рассмотренные в статье факты, касающиеся истории проведенной специальной операции против России, должны и в современной непростой международной обстановке послужить хотя и горьким, но очень поучительным уроком.

Литература

1. Полное собрание законов Российской империи. Том 22 (1784–1788). Указ № 15.973.
2. Демин А.А. Ходынка: взлетная полоса русской авиации. — М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА). 2002. 320 с.
3. Татищев С. Алопеус, Давид Максимович // Русский биографический словарь — СПб: 1900. Т. 2. С. 60–61.

4. Львов С.Л. Русский биографический словарь А.А. Половцова: в 25 томах. — СПб, М.: 1896–1918. Т. 10 (1914): Лабзина-Ляшенко. С. 789–790.
5. Аширова Эльмира. Полет над Россией // Сетевое издание «Электронный научно-исторический журнал «Родина», 20 июня 2018 г. <https://rg.ru/2018/06/20/20-iiunia-1803-goda-sostoialsia-pervyj-v-rossii-polet-na-vozdushnom-share.html> (дата обращения 04.05.21).
6. Darboux G. Notice historique sur le général Meusnier, membre de l'ancienne Académie des Sciences // Éloges académiques et discours. Vol. publ. par le Comité du jubilé scientifique de M. Gaston Darboux. — Paris: A. Hermann et fils. 1912. P. 218–262.
7. Liselotte Lohrer. «Cotta v. Cottendorf, Johann Friedrich». In: Neue Deutsche Biographie (NDB). Band 3. — Berlin: Duncker & Humblot. 1957. P. 376–379.
8. Боненбергер Иоанн-Готлиб-Фридрих // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). — СПб: 1890–1907. Т. IV (1891): Битбург-Босха. 366 с.
9. Родных А.А. Тайная подготовка к уничтожению армии Наполеона при помощи воздухоплавания. — СПб: Типография т-ва «Грамотность». 1912. 16 с.
10. Соболев Д.А., Хазанов Д.Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. — М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА). 2000. 336 с.
11. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. Сборник документов и материалов. — М. 1956. 44 с.
12. Сборник исторических материалов, извлеченных из архива собственной е.и.в. канцелярии, под ред. Н. Дубровина. Вып. I. — СПб. 1876. 112 с.
2. Demin A.A. Khodynka: the runway of Russian aviation. — М.: «Russian Aviation Joint Stock Company» (RUSAVIA). 2002. 320 p.
3. Tatishchev S. Alopeus, David Maksimovich // Russian biographical dictionary. — St. Petersburg: 1900. Vol. 2. P. 60–61.
4. Lviv S.L. Russian biographical Dictionary of A.A. Polovtsov: in 25 volumes. — St. Petersburg, Moscow: 1896–1918. Vol. 10 (1914): Labzina-Lyashenko. P. 789–790.
5. Elmira Ashirova. Flight over Russia // Online publication «Electronic scientific and Historical journal «Rodina». June 20, 2018. <https://rg.ru/2018/06/20/20-iiunia-1803-goda-sostoialsia-pervyj-v-rossii-polet-na-vozdushnom-share.html> (accessed 04.05.21).
6. Darboux G. Notice historique sur le général Meusnier, membre de l'ancienne Académie des Sciences // Éloges académiques et discours. Vol. publ. par le Comité du jubilé scientifique de M. Gaston Darboux. — Paris: A. Hermann et fils. 1912. P. 218–262.
7. Liselotte Lohrer. «Cotta v. Cottendorf, Johann Friedrich». In: Neue Deutsche Biographie (NDB). Band 3. — Berlin: Duncker & Humblot. 1957. P. 376–379.
8. Bonenberger, John-Gottlieb-Friedrich // Encyclopedic dictionary of Brockhaus and Efron: in 86 volumes (82 volumes and 4 supplements). — St. Petersburg: 1890-1907. V. IV (1891). Bitburg-Bosch. 366 p.
9. Rodnykh A.A. Secret preparation for the destruction of Napoleon's army with the help of aeronautics. — St. Petersburg: Printing house of the t-va «Literacy». 1912. 16 p.
10. Sobolev D.A., Khazanov D.B. German mark in the history of domestic aviation. — М.: «Russian Aviation Joint Stock Company» (RUSAVIA). 2000. 336 p.
11. Aeronautics and aviation in Russia until 1907, a Collection of documents and materials. — М. 1956. 44 p.
12. Collection of historical materials extracted from the archive of the own E. I. V. chancellery, edited by N. Dubrovin. Issue I. — St. Petersburg. 1876. 112 p.

References

1. The Complete Collection of Laws of the Russian Empire. Volume 22 (1784–1788). Decree № 15.973.