

*Арцеулов К.К.*



*Меморіал на дошка Арцеулову К.К.  
в місті Луцьку.*

по праву належить і Арцеулову. Він ще не раз консультував Сергія Корольова і допомагав практично.

У біографії Арцеулова дуже часто повторяються слова «перший», «вперше», «один з перших»: і коли йде мова про аерофотозйомку (складання карт Передуралля і Західного Сибіру), і коли згадуємо планерний спорт, і в багатьох інших новаторських роботах.

Льотчик найвищого класу, який літав на літаках 50-ти різних типів і мав більше 6 000 годин льотного часу, він був повний сили та планів, але раптово все зруйнувалось. У 1933 році Костянтин Арцеулов був репресований. Звільнений у 1937 році, але повна реабілітація прийшла лише в 1950-і роки. Після звільнення за штурвал літака вже не сідав. І вік вже був не той, та й влада не дозволила б. Останні десятиріччя свого життя Костянтин Костянтинович присвятив живопису та графіці. Багато книг з історії авіації вийшло з його малюнками.

У 1980 році Костянтин Костянтинович Арцеулов помер.

**Олександр ЛУДКОВСЬКИЙ (Луцьк)**

### **КОСТЯНТИН АРЦЕУЛОВ – ВІДОМИЙ АВІАТОР ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ**

Костянтин Костянтинович Арцеулов народився 17 травня 1891 року у Ялті.

Батько Арцеулов Костянтин Миколайович (1847 – 1919), російський кораблебудівельник і конструктор броненосного флоту, займав посаду старшого кораблебудівельника у Севастопольському (Лазаревському) адміралтействі, мав звання генерал – майора. Керував будівництвом броненосців «Чесма», «Синоп», «Георгій-Победоносець». Мати Арцеулова, Жанна Іванівна, дочка відомого художника-мариниста Івана Костянтиновича Айвазовського.

Костянтин Арцеулов дитинство провів у домі І. К. Айвазовського до його смерті у 1900 році, і виявив неабияку схильність до живопису. Середню освіту отримав у Севастопольському реальному училищі. Перший планер (А-1) побудував у 1905 році та здійснював на ньому невеликі стрибки з дюн,

другий (А – 2) у 1905 році залишився недобудованим [3].

У 1905 році Арцеулов по бажанню батька поступив гардемаріном у Морський кадетський корпус, але за станом здоров'я з діагнозом «слабі легені» був відчислений у 1908 році. У Феодосії готувався до вступу у Академію мистецтв у Санкт-Петербурзі і збудував третій планер (А-3), з розмахом крил 5 метрів і власним «вихоровим» профілем, на якому здійснив п'ять польотів по 10-15 секунд.

Після невдалої спроби поступити у Академію мистецтв у Санкт-Петербурзі, 1908-1909 навчався у студіях відомих московських і петербурзьких художників К.Ф.Юона, Л.С.Бакста, М.В.Добужинського. К.Арцеулов влаштувався на авіаційний завод Щетинина робітником, де працював слюсарем-складальником на обтяжці крил літака «Блеріо-II» з мотором «Анзані» [3].

У 1909 або 1910 році К.Арцеулов побував у Парижі, де мав можливість спостерігати за польотами перших французьких авіаторів. Вже у глибокій старості він розповідав про підняття і еволюції у повітрі А.Сантос-Дюмона на аероплані «Демуазель»[3].

У 1910 році К.Арцеулов поступив у платну авіаційну школу Першого Всеросійського товариства воздухоплавання «Гамаюн» («Імператорський аероклуб»), організованою першою російською льотчицею Л.В.Зверевою. На аеродромі у Гатчині (42 км від Санкт-Петербурга) 12 серпня 1910 року він здійснив свій перший самостійний політ на аероплані «Россия-Б» (копія «Блеріо-II», на якому вперше перелетів через Ла-Манш французький авіатор Луї Блеріо). Про цю подію К.Арцеулов розповідав так: «Після збірки одного з перших апаратів «Россия-Б» на аеродромі не знайшлося жодного льотчика. Я попросив дозволу спробувати мотор і зробити кілька пробіжок по полю аеродрому. Мені охоче дозволили. Я здійснив кілька коротких пробіжок, випробував ефективність рулів, а потім злетів. Після трьох кругів над полем, уточнивши напрямок вітру, знизився і здійснив посадку...» [3].

У іншій версії ця подія відбувалася у більш сумному варіанті: «Один раз експериментальний зразок літака «Россия-Б» не вийшов. Або по прорахунку конструктора, або при монтажі були допущені відхилення, але той літак ніхто не хотів купувати. І тоді хазайн заводу зробив широкий жест: «Дарую цей літак вам, - сказав хазяїн, звертаючись до робітників. - Вчіться, якщо зможете, літати...» К.Арцеулов ніколи не сидів у кабіні справжнього літака, але він сів. Літак розігнався, Арцеулов потягнув на себе рукоятку і...літак взлетів. Точніше не взлетів, а відірвався від землі і тут же перекинувся. Лише величезний замет снігу врятував пілота від загибелі [6].

7 вересня 1911 року К.Арцеулов закінчив авіаційну школу «Гамаюн» і отримав диплом пілота № 45 після виконання екзаменаційного польоту на літаку «Фарман». К.Арцеулов згадував: «Екзамен по тих часах був нелегкий. На «Фармані-4» треба було піднятися на висоту не менш 50 метрів і пролетіти по замкненому колу без доторкання до землі п'ять кілометрів».

У 1912 році по проханню матері К.Арцеулов повернувся у Крим, де став працювати пілотом-інструктором у Севастопольському аероклубі. «Літав на учбовому «Блеріо», - писав К.Арцеулов, - з мотором у 25 кінських сил».

У тому ж році він зробив серію ілюстрацій до книги генерал-майора Н.А.Маркса «Легенди Криму», яка витримала два видання, третьому завадила війна [3].

30 вересня 1912 року К.Арцеулова призвали у армію для проходження військового цензу у Кримський кінний полк добровольцем 1-го розряду. Полк стояв у Симферополі, де К.Арцеулов пройшов повний кавалерійський вишкіл, включаючи джигітовку і стрільби. У вільний від служби час К.Арцеулов конструював планер «А-4», але він залишився недобудованим. Цікаво, що на цей раз крила планера мали пружинну відтяжку, що дозволяло міняти кут атаки при різких поривах вітру і тим самим зберігати незмінну швидкість польоту.

Через рік він був звільнений з присвоєнням офіцерського звання прапорщика, і до 1914 року продовжував працю інструктора у Севастопольському аероклубі.

З початку Першої Світової війни К.Арцеулов – командир взводу 12 Белгородського Уланського полку. З вісім місяців перебування у діючій армії заслужив три нагороди. Після отриманні поранення, перебуваючи у госпіталі К.Арцеулов звернувся з клопотанням про переведення у авіацію, мотивуючи це наявністю диплому пілота-авіатора. Клопотання було задоволено, і з згоди Великого Князя Олександра Михайловича, шефа Імператорського військово-повітряного флоту, на початку 1915 року К.Арцеулов відряджений у Севастопольську школу авіації [3].

Після навчання, К.Арцеулов 4 липня отримав кваліфікацію військового льотчика і 13 липня відбув у 18 корпусний авіазагін. Літав на «Фармані», по архівним даним і згідно послужному списку здійснив 21 польот на розвідку та коригування артилерійського вогню загальною тривалістю 42 години 4 хвилини. Детальної інформації про діяльність К.Арцеулова у 18 КАО небагато. Відомі лише дві події:

- під час вильоту К.Арцеулов збив німецький розвідувальний літак «Альбатрос С.ІІІ». Льотчик був полонений, а літак відремонтований. На «Альбатросі» К.Арцеулов здійснював розвідувальні польоти. Слід відзначити, що хрести на криліх і фюзеляжі були замінені на російські круги-триколори;

- на «Альбатросі» К.Арцеулов з спостерігачем І.Васільєвим здійснив розвідку і фотографування залізничної станції Єзерна (сучасне с.Озерна Зборівського району Тернопільської обл.), де скупчувалися австрійські війська. Політ проходив у умовах виключно сильної протидії зенітної артилерії.

До речі, К.Арцеулов власноручно встановив на трофейний «Альбатрос» котушковий аерофотоапарат конструкції Потте, який дозволяв зробити до 50 фотографій [3].

Нажаль, записи цих подій були зроблені у радянські часи, коли подробиці у вигляді дат та географічних координат вважалися несуттєвими.

21 травня 1916 року прапорщик К.Арцеулов, разом з штабс-капітаном Е.Крутенем і поручиком Івановим по наказу Великого Князя Олександра Михайловича були відряджені у м.Москву на авіазавод «Дукс» для проведення випробувань вітчизняних винищувачів «Моска-2», «Моска-біс» і ліцензійних літаків для встановлення їх льотних та бойових якостей. Одноразово К.Арцеулов навчався у авіаційній школі «Парасоль» керуванню винищувачем «Ньюпор-11» [7, 261].

8 липня відрядження було завершено, а 12 липня прапорщик К.Арцеулов і поручик Іванов приїхали у Луцьк, у 8 авіаційний загін винищувачів. Цей підрозділ був сформований у травні 1916 року на базі 3-го авіапарку у Києві. 4 липня загін вибув у діючу армію і 7 липня увійшов у склад 8 авіаційного дивізіону Північно-Західного фронту. У Луцьк прибули обер-офіцер, чиновник і 105 нижніх чинів. Командував загonom з травня по серпень 1916 р. поручик Іванов. 14 липня у Луцьк прибули три нових винищувача «Ньюпор-11», вироблені у Франції, з серійними номерами N 1230/1681, N 1231/1682, N 1154/1599 [7, 262].

К.Арцеулов фактично виявився єдиним льотчиком у загоні. Два льотчики з 8 армійського авіазагону, старші унтер-офіцери А.Шарапов (мешканець Харкова) і М.Медведєв були переведені у винищувальний загін лише 19 липня, причому Шарапов прибув у Луцьк 2 серпня, а Медведєв 17 серпня.

Як відомо, у кінці травня 1916 року почався відомий «Брусилівський прорив», при чому частина цієї операції мала назву «Луцький прорив». Найбільших успіхів досягла 8 армія генерала від кавалерії А.М.Каледіна, яка 7 червня зайняла Луцьк, а через тиждень розбила 7 австро-угорську армію.

Успішний наступ російських військ змусив супротивника передислокувати у полосу Північно-Західного фронту значні сили. Отримала підкріплення і авіація. Так, у червні 1916 року у районі м.Ковель були зосереджені 1 і 2 бойові ескадри (Kampfgeschwader — KG. I і KG. II). У складі першої ескадри було 4 загони (Kampfstaffel, або скорочено Kasta), у другій 6 загонів. У кожному з бойових загонів було по 8-10 літаків, всього біля 100.

Один з загонів KG. I мав на озброєнні двомоторні трьохмісні бомбардувальники «AEG G. III» і «Rumpler G. II», які мали кулеметні турелі у носі та у хвостовій частині і несли бомбове навантаження до 300 кг. Інші 5 загонів склалися з двомісних літаків «Albatros C. III» і «Rumpler C. I», які мали синхронний кулемет у пілота і рухомий (на турелі) у спостерігача та несли до 100 кг бомб.

Авіазагони 2 бойової ескадри (KG. II) мали аналогічне озброєння.

Бойові ескадри безпосередньо підпорядковувалися начальнику Польового повітряного флоту Німеччини майору Г.Літ-Томсену. Екіпажі загонів отримали значний бойовий досвід на східноєвропейському театрі, зокрема під Верденом.

Крім того, проти авіації 8-ї російської армії діяли 3 винищувальних авіаційних відділення Kampfseitzerstaffels (Kests) - два у районі Ковеля (Kest Byten і Kest Osiekrow) и одне - Володимир-Волинського (Kest Nowy-Zaharow) у складі 2-6 одномісних винищувачів «Fokker E. III», озброєнні синхронними кулеметами.

З прибуттям у район Ковеля німецьких авіаційних підрозділів ситуація у повітрі кардинально змінилася, що створило командуванню 8-ї російської армії, яка готувалася до наступу на Ковель, додаткові труднощі. За невеликий проміжок часу супротивник досягнув повної переваги у повітрі і нейтралізував меншу по чисельності російську авіацію. Пізніше А.А.Брусилів відзначав: «Одна з причин, які не дали можливості оволодіти Ковелем, крім сильних підкріплень, підвезених німцями, полягала в тому, що у них була величезна кількість літаків, які літали ескадрілями у 20 і більш апаратів і абсолютно не давали можливості нашим літакам ні проводити розвідки, ні коректувати стрільбу важкої артилерії».

Завідуючий авіацією та воздухоплаванням Великий Князь Олександр Михайлович доповідав у Ставку 2 липня 1916 року: «...кілька спроб наших льотчиків пролетіти до Ковеля незмінно закінчувалися нападом на них, негайно ж по переході через позиції, кількох (5-6, а іноді і 8) винищувачів супротивника».

Авіаційні загони 8-го авіаційного дивізіону, які забезпечували Луцький напрямок (8 армійський та 5,



*Костянтин Арцеулов на руках у батька. Поруч його дід І.К. Айвазовський. 1900 р.*



*Інструктор Севастопольського аероклубу. 1913 р.*



*Арцеулов біля Альбатроса. Ремонт. 1915 р.*



*Інструктор Севастопольського аероклубу у кабіні Блеріо-II. 1913 р.*



*Арцеулов біля Альбатроса. 1915 р.*



*Авіатік з прозорою обшивкою. 1916 р.*

12, 35 корпусні) були озброєні застарілими розвідувальними біпланами «Вуазен» і недосконалыми «Анатра-Д», які по своїх тактико-технічних якостях сильно поступалися німецьким і австрійським аеропланам [1].

У період червневих боїв на ковельському напрямку німецька бомбардувальна авіація майже щоденно наносила бомбардувальні удари по Луцьку і його околицях. Лише к кінцю вересня Першій Бойовій авіагрупі вдалося вирвати повітряне панування у німецької авіації на ковельському напрямку, але це тема для окремого дослідження.

На початку липня до 8-го винищувального загону був прикомандирований лейтенант французької служби Е.Пульпе (громадянин Росії, латиш, мешканець Риги), який мав досвід повітряних боїв у Франції - 4 перемоги у повітрі та нагороджений Військовим Хрестом з 4-ма пальмами (кожна – збитий літак супротивника). Він перелетів у Луцьк з Мінська на винищувачі «Ньюпор-11» N 1212/1648.

Е.Пульпе здійснив кілька польотів, але загинув вранці 20 липня у повітряному бою з трьома «Альбатросами С.ІІІ» над Рожищами. Переможцями Пульпе став екіпаж у складі лейтенантів Ервіна Беме і Ладермахера з 10-го Kampfstaffel бойової ескадри KG. II [7, 264-268].

Таким чином, прапорщик К.Арцеулов опинився у виключно складних умовах, до 11 серпня з усього загону він літав один.

У день загибелі Е.Пульпе, 20 липня, К.Арцеулов здійснив на «Ньюпорі-11» N 1231/1682 бойовий виліт тривалістю 1 год 20 хв на «переслідування апарату супротивника». За 7 польотів у липні (20, 28, 28, 28, 29, 30, 31) пілот лише один раз приймав участь у повітряному бою. К.Арцеулов вказував у рапорті: «Аероплан супротивника був обстріляний, але пішов до себе. Бій проходив під обстрілом артилерії». У інших випадках літаки уходили за лінію фронту.

У серпні (5, 7, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 21, 27) К.Арцеулов здійснив 10 бойових вильотів з метою охорони Луцька, переслідування супротивника і «конвоювання розвідувальних апаратів». У цьому місяці він тричі стикався з супротивником у повітрі:

- 13 серпня «бій з німецьким апаратом типу «Альбатрос» біля містечка Торчин;
- 15 серпня «бій з німецьким апаратом типу «Альбатрос» у районі міста Луцька;
- 17 серпня «переслідування «Альбатроса» до позицій і бій з німецьким двомоторним апаратом у районі міста Луцька».

У інших випадках К.Арцеулов «переслідував супротивний аероплан до позицій» [7, 268].

У 70-х роках К.Арцеулов згадував: «У часи Першої Світової війни зустрічався з німецьким «невидимим» літаком. Це був «Альбатрос» з прозорою обшивкою. Побачивши мій «Ньюпор», він розвернувся і...пропав! Немов розчинився у повітрі!» [2].

Дійсно, у 1916 році у Німеччині проводилися експерименти по обшивці літака целлоном або так званім негорючим целулоїдом, який вироблявся фірмою **IG Farbenindustrie**. Але початкові успіхи швидко змінилися розочаруванням. Целлон виявився досить гігроскопічним, після дощів обшивка розтягувалася і висихаючи рвалася. Відблиск на сонці значно зменшував маскууючий ефект, у конструкції залишилися непрозорими мотор, силовий набір і інші елементи.

Всього у 8-му винищувальному авіазагоні К.Арцеулов здійснив 17 польотів загальною тривалістю 17 годин 5 хвилин.

Розтиражовані радянською пропагандою легенди про проведення К.Арцеуловим 200-240 польотів у 18 корпусному авіазагоні та збиття ним 18 ворожих літаків не є вірними. Згідно відомостям польотів, які велися у російській армії як службова документація, на підставі якої здійснювалися нагородження та надання військових звань, К.Арцеулов, перебуваючи на фронті провів 21 розвідку у 18 корпусному авіазагоні та 17 вильотів у 8-му винищувальному загоні.

Тільки 11 серпня у 8-му винищувальному загоні почав літати другий пілот – А.Шарапов, який вже отримав звання прапорщика. Під час четвертого бойового польоту він загинув у повітряному бою.

Під час чергового бомбардування Луцького аеродрому літак Арцеулова був пошкоджений. Прапорщик А.Шарапов вилетів 24 серпня під час бомбардування Луцька на «Ньюпорі-11» N 1154/1599. Він вів бій на протязі 35 хвилин і «при нападі на ворожий літак біля м.Луцька вбитий кулеметним вогнем». Куля попала у Георгієвський хрест, який деформувався і ввійшов у серце.

Оскільки К.Арцеулов більш 20 днів вилітав один, командування прийняло загиблого пілота, який мав подібну статуру і аналогічну військову форму, за К.Арцеулова. У російській, а згодом і закордонній пресі з'явилися багаточисельні повідомлення про загибель льотчика Арцеулова.

У сім'ї Арцеулових ще у 80-ті роки минулого сторіччя зберігалася дощечка з надписом: «24/VIII. 1916. Прапорщик Арцеулов».

Сам К.Арцеулов розповідав про цю подію так: «Був у мере підшефний льотчик. У той самий день



Арцеулов. 1916 р.



Малюнок Арцеулова. Бій Ньюпора з ворожим літаком. 1916 р.



Ньюпор-11 Арцеулова. 1916 р.

Цѣна номера въ Москвѣ—5 к.

# УТРО РОССИИ

№ 239 Суббота, 27-го августа 1916 года. МОСКВА, Стрешневъ бульв., Пушкина

## Смерть летчика.

ОДЕССА, VIII, 26. (Соб. кор.). Погибъ въ бою съ непріятелемъ летчикъ Арцеуловъ, художникъ, внукъ Айвазовскаго.

Газета Утро России. 1916 р.

гично готовятся зимовать въ Карпатахъ.

## Налеты на Луцкъ.

КИЕВЪ, VIII, 29. (Соб. кор.). Участвовали набѣги непріятельскихъ аэроплановъ на Луцкъ. 24 августа одной изъ сброшенныхъ съ аэроплана бомбъ

убито солдатъ и нѣсколько лошадей, другой бомбой убиты на улицѣ женщина и ребенокъ, третьей ранено нѣсколько человекъ. Аэропланы прогнаны огнемъ нашей артиллеріи.

Газета. 1916 р.



Малюнок Арцеулова. Бравый пілот і сестри мілосердя. 1916 р.

я вирішив вперше довірити йому чергування – ми охороняли штаб у Луцьку. Він прямо-таки помчався на радощах, а я, скориставшись тим, що виявилася заміна, ліг спати. Прокинувся як від землетрусу. Німці бомблять аеродром. А мій підшефний (прапорщик Шарاپов) у повітрі, і усі впевнені, що це я. До цього дня літав тільки я один... Він був збитий на висоті. Від літака майже нічого не лишилося. Коли нарешті, добрався до місця загибелі, там вже стояла ця сама дощечка...». Більш того, у той же день К.Арцеулов зайшов у церкву і опинився на власному відспівуванні !

Через кілька днів, після ще одного бойового польоту, 30 серпня 1916 року К.Арцеулов вибув у Крим, у відділення Севастопольської Авіаційної школи. Він згадував: «Друзі ж на диво швидко змінили скорботу на жартування: «Тобі, Костя, як убієнному воїну у купейному вагоні їхати не можна. Тільки у окремому товарному» [7, 270 – 272].

Після відпустки, 24 вересня К.Арцеулов приступив до виконання обов'язків навчального офіцера класу винищувачів. Згодом він став керівником відділення винищувачів.

Внаслідок заповненості літаками шкільного аеродрому на річці Кача, керівництво школи з метою його розвантаження створило два відділення -Бельбек знаходилося у вісьми кілометрах від школи. Тут була розвернута школа стрільби, бомбардування і висшого пілотажу, у якій і працював К.Арцеулов.

Ця подія відбулася у 11 годин ранку 24 вересня 1916 року. Літак «Ньюпор-21» з мотором «Гном» у 80 кс, № 1710 відірвався від землі і набрав висоту 2000 метрів. Керований К.Арцеуловим, аероплан увійшов у «штопор» після звальювання на крило, виконав три витки і перейшов у круте пікірування. У цьому ж польоті К.Арцеулов зробив ще один «штопор» у п'ять витків.

Сам К.Арцеулов розповідав: «Штопором» називали падіння літака з одночасним обертанням і втратою керованості. У більшості випадків «штопор» закінчувався трагічно для льотчика, а літак був розбитий завжди. Ніхто не знав, що таке «штопор» і як спастися, попавши у нього. Багато хто віров, що у повітрі були «повітряні ями», щось схоже на вир до самої землі. Здавалося, що на шляху вільного розвитку авіації став непрохідний бар'єр».

«Літак, який попав у «штопор», стає некерованим, рулі припиняють діяльність, це підтверджували ті, що залишалися живими. Встановити дійсну картину «штопора» допомогли праці Н.Е.Жуковського, які я дуже уважно вивчив. Плюс інтуїція. Важливо було визначити у якій послідовності діяти рулями, що б обертання припинилося і літак знову став слухняний рулям. Теорії штопора тоді ще не було. Слід сказати, що я не був оригінальним у своєму прагненні визнати «як все було». (Дійсно, першим пілотом, який свідомо вивів літак з «штопору» був британець Гулден, який зробив це у серпні 1916 року на FE-8).

«Я зрозумів, що треба зробити наступний крок – зробити «штопор» свідомо і вийти з нього. Я можу сказати, що прийнявши таке рішення, я залишався спокійним. Адже парашута тоді не було і у разі помилки політ став би для мене останнім, але загартування нервів у нещодавніх боях примушувало бути твердим у своєму рішенні.

У ясний осінній ранок я піднявся на своєму винищувачі «Ньюпор», набрав висоту 2000 метрів і зробивши пологий віраж, що б приготуватися, скинув газ. Ліве крило провалюється донизу. Якась сила заносить літак кругом нього. У швидкому обертанні все зливається у перевернутий конус. Внизу миготять будови аеродрому. Ось він, «штопор»!

Даю праву ногу, ручку «від себе», крін вліво. Літак якби зупиняється носом донизу і спрямовується у пікірування. Вмикаю мотор і розпираємий щастям впевнено повторюю «штопор» і йду на посадку» [3].

На наступний день К.Арцеулов подав рапорт керівництву Севастопольської авіашколи, у якому пропонував ввести «штопор» у програму навчання. Через кілька днів вже усі інструктори школи, вивчивши досвід К.Арцеулова, навмисно вводили та виводили літаки з «штопора». У жовтні «штопор» був введений у програму навчання винищувального відділення школи. З тих пір виконання «штопора» почали навчати як звичайній фігурі пілотажу і багато життів льотчиків було врятовано. У школі перебували французькі пілоти Ліньяк і Мутак, які направили у Францію викладення методики виводу з штопору. Це було включено у програму навчання льотчиків у Франції а згодом і у Англії [6].

З 24 серпня 1917 року К.Арцеулов отримав звання «корнет зі старшинством». Справа у тому, що льотчики мали звання, прийняті у підрозділах, з яких вони прийшли у авіацію. Так, однакове військове звання мали підпоручик у піхоті, корнет у кавалерії, хорунжий у казаків. Тобто чин у К. Арцеулова підвищився на один клас, з 13 на 12. Старшинство означало, що офіцер має перевагу при присвоєнні подальшого чина, перед тими, які старшинства не мають.

За бойові дії у ході Першої Світової війни корнет К.Арцеулов нагороджений орденом Святої Анни 4-го ступеню «За хоробрість», Святого Станіслава 3-го ступеню з мечами і бантами і Святого Володимира 4 ступеню з мечами і бантами.



*Ньюпор-21 на яком здійснений вихід з штопора. 1916 р.*



*Розбитий Ньюпор Шаранова. 1916 р.*



*Ковель, Бранденбург С.І из 27 авиароти. Червень, 1916.*



*Інструктор Севастопольської школи з учнями. 1917 р.*



*ИЛ-400 , розборка уламків. 1923 р.*



*ИЛ-400 після падіння. 1923 р.*



*На лікувнні після аварії на ИЛ-400. 1923 р.*



*Планер А-5, поруч Арцеулов. 1923 р.*



До 15 березня 1918 року він був інструктором у Бельбекському відділенні.

15 березня 1918 року К.Арцеулов був виключений з списків школи і вибув у розпорядження Феодосійського повітового військового начальника. Мешкав у маєтку батьків у містечку Отуз (з 1945 р. смт Щebetовка).

1 січня 1919 року був призваний у Добровольчу армію і призначений на посаду інструктора у Військову авіаційну школу. 11 квітня евакуювався у складі школи з Севастополя на Кубань, у станицю Усть-Лабінську.

З 19 по 28 квітня у складі Офіцерської стройової авіаційної роти воював на Маничському фронті (річка Манич, лівий приток Дону, наступальна операція групи військ під командуванням генерала А.І.Денікіна проти Червоної армії).

1 травня 1919 року призначений льотчиком у 6 авіазагін Добровольчої армії, у складі якого приймав участь у поході на Москву. За час служби у 6-му авіазагоні здійснив 15 польотів загальною тривалістю 34 години 15 хвилин.

10 жовтня 1919 р. був призначений інструктором Військово-авіаційної школи, яка повернулася у Крим, і вибув з загону [7, 283-284].

У січні 1920 року з інструкторів і учбових літаків авіашколи був сформований так званий «шкільний авіазагін з Качі». На протязі місяця він приймав участь у бойових діях Добровольчої армії на Перекопі.

З березня 1920 року у школі існували чотири учбові групи, одною з яких очолював корнет К.К.Арцеулов.

У вересневому наказі по школі № 270, керівник школи полковник М.І.Усов писав: «Сердечно дякую керівників школи і особисто корнета Арцеулова К.К., який ніс завжди подвійну і важку працю по навчанню учнів і випробуванню літаків...»

У листопаді 1920 року під час евакуації Руської армії генерала П.М.Врангеля, К.Арцеулов залишився у Криму разом з ще трьома офіцерами. Останній керівник школи полковник Г.Л.Шереметівський написав їм «охоронну грамоту», яку адресував «першому на території школи «червоному командирі» довіряючи йому захист вказаних офіцерів з огляду їх добровільної відмови від подальшої боротьби і втечі» [5].

У часи радянської влади К.Арцеулов був змушений так описувати у автобіографії події Громадянської війни: «При занятті Криму Врангелем, я був, як бувший офіцер, що не з'явився добровільно, був мобілізований. Вдалося зарахуватися інструктором (хоча навчати у той час не було кого) у нашу Качинську авіашколу. Користуючись довірою підпільної більшовицької організації, секретарем якої був старший механік моєї групи Шведков, я зміг активно приймати участь у захисту школи і зберіганні літаків при відході білих. Коли Червона Армія підійшла до Перекопа і почалися бої на перешийку, білі стали залишати школу. Влада перейшла до шкільного комітету. Загальними зборами солдатів я був вибраний начальником льотної частини школи. Літав для зв'язку з наступаючими частинами Червоної Армії. З приїздом командування – начальника Головного управління повітряного флоту тов. К.В.Адашева я був зарахований у ряди Червоної Армії «красновоєнлетом» і затверджений на посаді начальника льотної частини» [3].

У 1921 році К.Арцеулов несподівано отримав призначення у 1-шу Московську вищу школу «красновоєнлетів» (на Ходинці), спочатку льотчиком-інструктором, а з середини 1921 року – начальником льотної частини. Така швидке просування пояснювалося просто: у авіаційному середовищі ім'я його було широко відомо і він мав беззаперечний великий авторитет. За період шкільної праці К.Арцеулов підготував більш 200 пілотів.

3 серпня 1923 року почалися наземні випробування новітнього винищувача-моноплана конструкції М.М.Полікарпова ИЛ-400а (истребитель с мотором «Либерти» в 400 лс), у конструюванні окремих елементів якого приймав участь К.Арцеулов. Йому було доручено вперше підняти літак у повітря, тому регулювання установки стабілізатора він провів власноручно. 15 серпня у 08.55 літак вирушив на старт. «Поки машина бігла по землі, все було у порядку,- згадував К.Арцеулов,- але як тільки літак ліг на крила, як я відчув більш ніж чітко виражену тенденцію машини задирати носа». Пілот до упору віджимав ручку керування від себе і машина почала переходити у горизонтальний політ. Але, не витримавши навантаження зламалася спинка крісла і ручка почала задвигати пілота у хвостову частину фюзеляжа. К.Арцеулов встиг скинути обороти мотору. Літак к тому моменту зайняв майже вертикальне положення на висоті коло 40 метрів, після чого почав падати, переходячи у горизонтальне положення. Останні метри висоти він падав плазом. Машина внаслідок удару перетворилася у купу зламків. З бензопроводу бив бензин, заливаючи пілота з ніг до голови. Сам К.Арцеулов був зажатий серед уламків, у нього були зламані права рука і ліва нога. Курсанти Московської школи витягли льотчика з під уламків і викликали «Швидку допомогу». Весь політ продовжувався 16 секунд.

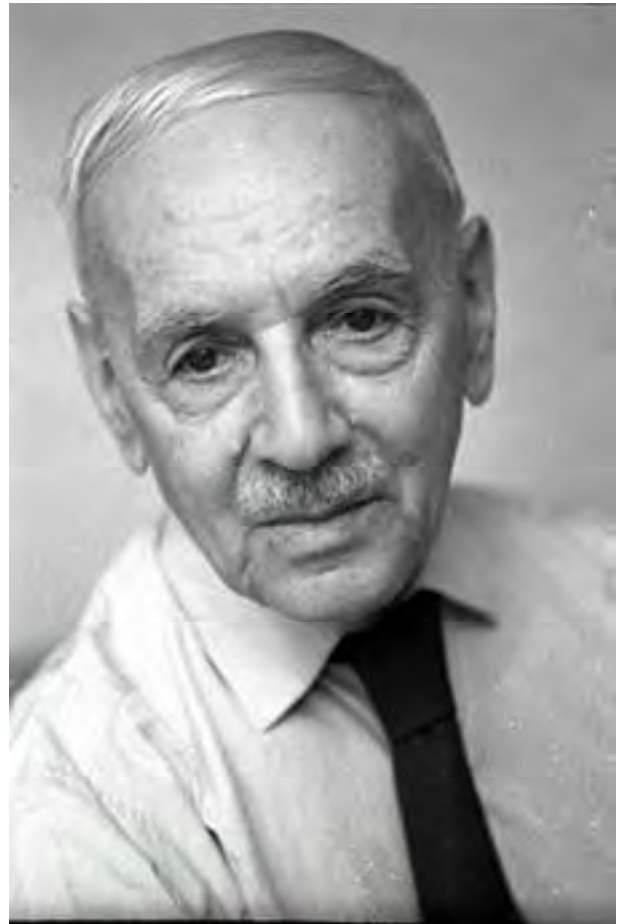
У конструкторі літака були внесені зміни. М.М.Полікарпов особисто звернувся до пілота:



*Літак К-4 для аерофотозйомок. У середині  
К.Арцеулов. 1932 р.*



*Остання картина К.Арцеулова.  
Планер над морем. 1980 р.*



*Арцеулов. 1977 р.*

«Пристапивши до роботи над другою машиною, Полікарпов знову приїхав до мене. Він попросив випробувати і цей літак. Він сказав, що лобова відмова людини, яка користується авторитетом у льотних колах опроче уся його роботу. Микола Миколайович сказав також, що розуміє, як тяжко після всього що відбулося сказати «так».

Майже через рік, 18 липня 1924 року одужавший К.Арцеулов знову підняв машину у повітря, яка на цей раз була слухняною. Згодом винищувач ІЛ-400б був випущений у кількості 14 екземплярів [4, 123-130].

На початку 20-х років, разом з своїм другом, поетом та художником Максиміліаном Волошином, піднімаючись на гору поблизу Коктебеля у Криму, К.Арцеулов виявив висхідні повітряні потоки над Узун-Сиртом.

З 1922 року Арцеулов почав будувати планер «А-5» у приміщенні Петровського палацу (нині Військово-повітряна академія імені Н.Е.Жуковського). На Перших Всесоюзних планерних змаганнях у Коктебелі, влітку 1923 року планер «А-5» літав краще інших (разом узятих), на ньому було здійснено 11 польотів загальною тривалістю 1 година 52 хвилини і йому одногласно було присуджено 7 призів. Правда, травми, отримані К.Арцеуловим на випробуваннях ІЛ-400 не дозволяли йому багато літати, і рекорди встановив молодий планерист Л.Юнгмейстер. До речі, цьому вдалося протриматися у повітрі на «А-5» 1 годину 2 хвилини 30 секунд.

Сам К.Арцеулов отримав спеціальний приз «За красоту і продуманість польоту» і посвідчення пілота-планериста за № 1.

У 1925 році К.Арцеулов був відряджений у Німеччину і приймає участь у змаганнях у складі радянської команди [3].

У 1929 році К.Арцеулов проводить випробування планера «Жоктебель» конструкції Сергія Корольова, майбутнього конструктора космічної техніки.

У 1927 році К.Арцеулов без явних причин, несподівано переходить з Науково-Дослідного аеродрому у Громадянську авіацію, яка називалася «Добролет», для проведення аерофотозйомок на території СРСР.

З 1927 по 1933 рік він щорічно влітав на своєму «Юнкерс-21» у далекі експедиції. У 1927-1928 роках Арцеулов проводив аерофотозйомки Внутрішнього Тянь-Шаню, а згодом Передуралля, Західного Сибіру, Удмуртії, Курганської та Омської областей. Потім вів зйомку у районах пролягання майбутньої траси Турксиб у Вахшській долині. Здійснював льодову розвідку північної частини Азовського моря.

17 березня 1933 року Громадянський повітряний флот святкував своє десятиріччя. У Будинку Союзів (бувшому Дворянському зібранні) Арцеулов був нагороджений почесним знаком «За нальот 500 000 кілометрів» і представлений до звання «Заслужений льотчик». А через три дні він був заарештований і опинився у Бутирській тюрмі, у камері для підслідних.

Як розповідав сам Костянтин Костянтинович: «У той пам'ятний час з'явилася вельми зневажлива порода людей – обмовників або донощиків. Вони спеціалізувалися на тому, що писали «куди слід» на тих, хто викликав у них смертельну заздрість. На мене писав донос мій давній знайомий Россінський... (Россінський Б.І., 1884-1977, російський, потім радянський льотчик, якого В.І.Ленін у 1918 році назвав «дідусем руської авіації»). К.Арцеулова звинувачили у шпигунстві на користь Німеччини (пригадали відрядження у 1925 році) а також зокрема у крадіжці штуки (рулону) шовку для парашутів. Коли ж він пояснив, що парашути шиються з перкалю, а не з шовку то слідчий сказав : «Так, мабуть нашому звинуваченню можуть не повірити. Але для нас головне розчавити вас як особистість і довести, що ви – ворог народу».

Після суду «ревтройкою» К.Арцеулов був зісланий під Архангельськ як соціально чужий елемент. Там він працював механіком на катері Архангельського пивного заводу. За перші три роки на Півночі К.Арцеулов спроектував учбову парусно-моторні шхуну і пасажирський моторний катер для річки Сухони [3].

У 1937 році К.Арцеулов був реабілітований. Для цього багато праці вклали відомі полярні льотчики М.М.Громов і М.В.Водопьянов. До 1946 року К.Арцеулову було заборонено жити у найбільших містах країни.

К.Арцеулов жив за 100 кілометрів від Москви і працював художником у журналі «Техника-Молодежи». Його малюнки, зроблені у провінції, привозила у Москву дружина. Сам художник лише зрідка, до того ж таємно відвідував у столиці редакцію.

Тридцять років віддав К.Арцеулов журналу «Техника-молодежи», 240 номерів журналу вийшли з його графікою та малюнками. Крім того, він ілюстрував журнали «Крылья Родины», «Юный техник», «Моделист-конструктор», «Огонек» і ряд інших. Більш 50 книг вийшло у світ з його ілюстраціями.

Крім різноманітних ілюстративних малюнків, художник виконав багато робіт, зображуючих побутові сцени з життя народів Середньої Азії і Криму. Усі вони зроблені на високому професійному рівні, і дуже шкода, що працюючи у видавництвах, К.Арцеулов не спромігся увійти у коло графиків і не приймав участь у виставках.

За плідну роботу на ниві ілюстрування журналів та книг для юнацтва, К.Арцеулов був прийнятий у число членів секції художників друку Союзу журналістів СРСР.

У одну з березневих ночей 1980 року стався напад. Костянтин Костянтиновича мали везти на термінову операцію. Вже вдягнутий, він підійшов до мольберту, де у нього стояла майже закінчена картина «Планер над морем». У нижнього краю картини він написав, що дарить її своєму другу авіаконструктору О.К.Антонову. Після операції К.Арцеулов прожив ще кілька днів і помер 18 березня 1980 року [3].

1. Аверченко С. Брусиловский прорыв: борьба в воздухе // Военно-исторический журнал. - № 10. - 2011.

2. Бузиновские С.и О. О загадочной судьбе Роберта Бартини.

3. Вяткин Л. Последний АС Первой Мировой войны. – М., 1999.

4. Иванов В. Неизвестный Поликарпов. – М., 2009.

5. Качинское авиационное училище летчиков. Н.Коробов «Кача 1920-1923».

6. Лезинский М. Константин Арцеулов - художник и летчик.

7. Хайрулин М.Ф., Куликов В.П. Российские летчики-истребители Первой Мировой войны. – М., 2014.

Андрій НАУМЕНКО (Київ)

## КІННОТА 8-Ї РОСІЙСЬКОЇ АРМІЇ НА ПОЧАТКУ ЛУЦЬК-ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОПЕРАЦІЇ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОГО ФРОНТУ

У підготовці наступу російських військ у 1916 р. кінноті відводилася відповідна роль. Проте масованого застосування її не вийшло, в чому, безумовно, є значна провина фронтового і армійського командування. Але, тим не менш, кіннота в цих подіях здійснила чимало славних подвигів. Доцільно висвітлити дії кінноти 8-ї армії у боях на Волині влітку 1916 р.

На 22 травня 1916 р. у склад 8-ї армії генерала О. М. Каледіна входили IV-й генерала Я. Ф. фон Гілленшмідта і V-й генерала Л. М. Вельяшева кінні корпуси. IV-й кінний корпус включав 16-у і 7-у кінні, 2-у козачу Зведену та 3-ю Кавказьку козаці дивізії. До складу V-го кінного корпусу входили 11-а, 12-а кінні та Оренбурзька козака дивізії.

16-а кінна дивізія генерала М. Г. Володченка, відзначилася у перші дні прориву 23-26 травня поблизу Рафалівки. 17-й Чернігівський гусарський полк захопив 6 гармат. 23 червня 16-а дивізія, зокрема 16-й Новоархангельський та 17-й Новомиргородський уланські, 17-й Чернігівський та 18-й Ніжинський гусарські полки атакували при Волчецьку. В цій атаці Новоархангельські улани захопили 4 гаубиці, Новомиргородські улани – 7 легких гармат, Чернігівські гусари – 3 важких гармати. Ця атака, крім того, сприяла завершенню прориву і просуванню російських військ далі до Стоходу.

У 7-й кінній дивізії генерала Ф. С. Рерберга 3 червня прославився 7-й гусарський Білоруський полк на чолі з полковником графом Г. М. Зубовим. Гусари порубали 1-й і 11-й полки угорського гонведа поблизу с. Ощів, ліквідувавши своєю атакою прорив австро-угорської піхоти і захопивши значну кількість полонених. У складі цієї дивізії діяли також 7-й драгунський Кінбурнський, 7-й уланський Ольвіопольський та 11-й Донський козацький полки.

2-а козака Зведена дивізія генерала П. М. Краснова у складі 16-го і 17-го Донських, 1-го Лінійного та 1-го Волзького козацьких полків відважно діяла на початку прориву 26 травня під Вулькою-Галузійською. Генерал П. М. Краснов був поранений у ногу під час цього бою. У наказі по IV-й кінному корпусу зазначалося, що даний бій – новий ореол слави цих полків. Козаки дали приклад піхоті, показавши чудеса пориву. 24 червня Донська бригада 2-ї дивізії атакувала поблизу с. Рудки-Червише австрійську піхоту, що окопалася.

8 червня 11-а кінна дивізія генерала М. О. фон Дістерло та Оренбурзька козака дивізія генерала М. Г. Міхеєва кінною атакою поблизу Блінова захопили 11 легких та одну важку гармату. Дещо раніше, 26 травня за сприяння роз'їзду Ізюмських гусарів один з Оренбурзьких козацьких полків оточив батальйон противника, взявши 258 полонених, 3 офіцерів і один кулемет. 15 липня 10-й і 11-й Оренбурзькі козацькі полки атакували у районі Кошево ворожу піхоту і взяли у полон 10 офіцерів, 821 солдата і 16 гармат, що стріляли в упор на картеч. У складі 11-ї дивізії хоробро діяли також 11-й драгунський Ризький, 11-й уланський Чугуївський та 12-й Донський козацький полки. У складі Оренбурзької козачої дивізії діяли 9-й, 10-й, 11-й, 12-й Оренбурзькі козацькі полки.

23 червня поблизу с. Градія на р. Стир три ескадрони 11-го Ізюмського гусарського полку атакували бригаду Баварської піхоти чим, врятували Туркестанський стрілецький полк від розгрому. Наступ німців було зупинено, але ескадрони, потрапивши у болото, зазнали значних втрат. Відомі також дії Ізюмські гусарів окремими роз'їздами.

12-а кінна дивізія генерала барона К. Г. фон Маннергейма кілька днів перекидалася на різні ділянки фронту. Генерал О. М. Каледін навіть забороняв використовувати її для переслідування відступаючого противника, незважаючи на настійливі прохання командира дивізії. 27 травня Охтирський гусарський полк під командуванням полковника Єлчанінова зосередився у передмісті Луцька, готуючись до прориву на ділянці 4-ї Стрілецької дивізії генерала А. І. Денікіна північніше шосе Луцьк – Володимир-Волинський. Охтирці спільно зі Стародубським драгунським полком кінною атакою відкинули противника. Гусари увірвалися в Борятин, збили рештки австрійців, і, спішившись, вели стрілецький бій до ранку. Спільно зі Стародубським драгунами і козаками Уфімо-Самарського полку гусари тричі кидалися у кінні атаки. В