

УДК 94 (47).083
ББК 63.3 (2) 523

Анатолий Евгеньевич САФАЕВ

библиотекарь, отдел газет Российской национальной библиотеки
(Санкт-Петербург, Россия)

E-mail: safaev.ae@gmail.com

НАЧАЛО РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ. 1910–1911 гг. ХРОНИКА СОБЫТИЙ ПО МАТЕРИАЛАМ ГАЗЕТНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ¹

Статья посвящена начальному периоду истории российской авиации — с 1910 по середину 1911 г. Предметом рассмотрения является материал, содержащийся в публикациях отдела хроники ведущих российских газет. Анализ этого материала позволяет увидеть, что интерес к авиации был продиктован, главным образом, возможностью ее применения в военных целях.

Ключевые слова: отдел воздушного флота комитета по усилению флота на добровольные пожертвования, Императорский всероссийский аэроклуб, Первая международная воздухоплавательная выставка, Первая показательная выставка, Первый всероссийский воздухоплавательный съезд, Всероссийский воздухоплавательный союз, 2-я международная авиационная неделя, московская авиационная неделя, перелет Петербург-Москва, авиационная разведка, авиация в военных маневрах.

В 1904 году в России был создан и высочайше утвержден комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования. За время существования комитета с его основания до середины 1909 года на собранные средства было построено 18 минных крейсеров и 4 подводные лодки. К июлю 1909 г. в распоряжении комитета оставалось около 3 миллионов рублей, которые было решено направить на строительство 36-узлового турбинного минного крейсера и подводной лодки. Но так как «тип лодки не был ещё окончательно выработан, то заказ в то время не состоялся»².

В том же июле случилось знаковое событие, давшее толчок развитию в России авиации: французский авиатор Луи Блерио на моноплане своей конструкции перелетел пролив Ла-Манш. Председатель комитета по усилению флота на добровольные пожертвования его императорское высочество великий князь Александр Михайлович об этом сказал так: «С этой минуты то, к чему стремились в продолжение столетий и что считалось достижимым в далеком будущем, совершилось на наших гла-

¹ Статья публикуется в авторской редакции.

² Воздушный флот // Вечерний Петербург. 1910. 4 февраля.

зах; не могло быть сомнений, что воздух побежден, что будущее принадлежит воздушным кораблям. <...> Следя за поразительными успехами полетов аппаратов тяжелее воздуха, я пришел к глубокому убеждению, что не в далеком будущем та страна, которая первая будет обладать воздушным флотом, будет непобедима в будущей войне»³.

Великий князь решил «предложить комитету обсудить вопрос о возможности ассигновать на воздушный флот сумму, предназначенную на постройку подводной лодки»⁴, и в сентябре поручил своему заместителю, ввиду собственного отсутствия в Санкт-Петербурге, провести на общем собрании голосование «об употреблении оставшихся в распоряжении комитета 880 000 рублей на постройку воздушного флота»⁵.

Несмотря на то, что данная сумма не являлась собственно пожертвованием, а была всего лишь остатком от процентов, образовавшихся от хранения собранных денег в банках, комитет посчитал себя не в праве использовать эти средства иначе как на постройку военных судов. В голосовании, состоявшемся в октябре того же года, принимало участие всего 20 членов комитета из 100, предложение было отклонено 13-ю голосами. Тогда Александр Михайлович решил вынести этот вопрос повторно на обсуждение комитета, на котором будет присутствовать большее количество его членов, но прежде он обратился через газеты к жертвователям: «Я прошу всех жертвовавших на усиление флота — войсковые и морские части, учреждения, общества, дворянские собрания, земства, городские управления и частных лиц — высказать в двухнедельный срок письмами на мое имя в Петербург, признают ли они соответствующим нуждам нашей родины использовать в настоящее время имеющиеся в распоряжении комитета суммы на создание русского воздушного флота»⁶.

30 января 1910 года под председательством великого князя Александра Михайловича состоялось историческое общее собрание особого комитета по усилению военного флота России на добровольные пожертвования. Александр Михайлович произнес речь, в которой, в частности, сказал: «Я слышал, что создание воздушного флота есть дело правительства, что пожертвования на флот шли в годину войны, когда каждый был рад принести посильную жертву на престол отечества. Господа, но разве вы считаете, что мы живем в мирное время? Посмотрите на Запад и Восток. Никогда ещё так лихорадочно не готовились к войне. <...> Горе той стране, которая не готовится к войне, которая не прилагает всех усилий

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ В. кн. Александр Михайлович. Создание воздушного флота // Вечерний Петербург. 1910. 13 января.

⁶ Там же.

стать сильнее внешних врагов. <...> Посмотрите, что отвечают на мое обращение: все ответы за немногими исключениями — за воздушный флот; некоторые просят открыть подписку, готовы жертвовать. Слава Богу, русское общество вполне сознает необходимость воздушного флота. Нельзя медлить ни минуты»⁷.

Далее были представлены результаты ответов на обращение через газеты великого князя к жертвователям. После чего большинством голосов 30 против 3 инициатива председателя была одобрена.

«Общее собрание комитета приняло следующие положения: 1) оставшиеся в распоряжении комитета средства в сумме около 900 000 рублей обратить безотлагательно на создание воздушного флота; 2) испросить Высочайшее Его Императорского Величества соизволение на открытие повсеместного сбора пожертвований на указанную выше цель; 3) ныне же образовать в составе комитета отдел воздушного флота. При этом Его Императорскому высочеству благоугодно было изъявить согласие принять на себя председательствование в названном отделе, к работам в коем будут приглашены, кроме членов нынешнего состава комитета, и другие компетентные в деле воздухоплавания лица на правах членов комитета»⁸.

Великий князь действовал в духе идей докладов, прочитанных на собрании членов Совета министров, Государственного совета и Государственной думы по вопросам воздухоплавания, состоявшегося 13 декабря 1909 года в большом конференц-зале Академии наук в присутствии премьер-министра П. А. Столыпина. Всего было прочитано 4 доклада по обсуждаемой теме. Самым ярким стал доклад профессора Николаевской морской академии, академика, князя Б. Б. Голицына «Об общих директивах для правильной постановки дела воздухоплавания в России». «Основным тезисом доклада являлась мысль, что правительство само должно стать во главе дела воздухоплавания, в виду его важного государственного значения, для чего должен быть учрежден особый “комитет воздухоплавания”, с премьер-министром в качестве председателя во главе»⁹.

Надо заметить, что в то время Александр Михайлович не имел четкого представления о наиболее перспективном направлении развития воздухоплавания. В той же речи 30 января он сказал: «Воздушные корабли делятся на три типа: управляемые шары или дирижабли (легче воздуха), аэропланы (тяжелее воздуха) и, наконец, корабли, которые представляют нечто среднее между дирижаблем и аэропланом. Вероятно, этим последним и принадлежит будущее»¹⁰. Сейчас даже не представить, что

из себя представляет этот «третий тип». Вот ещё одно ошибочное его суждение: «Я глубоко убежден, что не пройдет и десяти лет, как водяной флот станет ненужным; бороться ему с воздушным не под силу, смысл его существования пропадет»¹¹.

Тем ни менее важный шаг был сделан. Ещё двумя годами раньше был сделан другой не менее важный шаг. Речь идет о создании Императорского всероссийского аэроклуба, который в дни, когда Александр Михайлович ещё только готовил свою речь для выступления на общем собрании комитета по усилению военного флота, а именно 16 января, уже праздновал вторую годовщину своего основания¹². Взаимодействие этих двух структур в дальнейшем станет залогом будущего успеха. И первым таким настоящим успехом стал прошедший на Комендантском поле в Санкт-Петербурге 8 сентября — 1 октября 1910 года Всероссийский праздник воздухоплавания, подробно описанный в другой статье¹³.

Нельзя не упомянуть и ещё об одной структуре, сыгравшей важную роль в направлении военного развития воздухоплавания. 10 января 1910 года по инициативе подполковника генерального штаба Одинцова был организован воздухоплавательный отдел при Обществе ревнителей военных знаний. Председателем отдела был избран член военного совета генерал от кавалерии Ставровский. Причина создания воздухоплавательного отдела очевидна: цели аэроклуба не вполне отвечают запросам военного общества. «Задачи аэроклуба широки, его деятельность обширна, но для военного общества он не может дать того, что ему всего необходимо, а именно практического изучения воздухоплавания применительно к военному делу»¹⁴. Задачи нового отдела были сформулированы следующим образом: «1) собирать и разрабатывать вопросы, связанные с практическим применением воздухоплавания для военных целей, и 2) предоставить возможность членам общества ревнителей военных знаний практически знакомиться с современными воздухоплавательными аппаратами и совершения на них подъемов и полетов»¹⁵.

К весне следующего года комитет воздушного флота сумел проделать огромную работу. 4 апреля 1911 года во дворце Великого Князя Александра Михайловича состоялось пленарное заседание комитета

¹¹ Там же.

¹² Со дня на день // Вечерний Петербург. 1910. 15 января.

¹³ Сафаев А. Е. Всероссийский праздник воздухоплавания 1910 г. по материалам российских газет // Военная история России XIX–XX веков: Материалы X Международной военно-исторической конференции 24–25 ноября 2017 г. СПб., 2017. С. 270–287.

¹⁴ Открытие воздухоплавательного отдела при обществе ревнителей военных знаний // Русский инвалид. 1910. 13 января.

¹⁵ Там же.

⁷ Воздушный флот // Вечерний Петербург. 1910. 4 февраля.

⁸ Там же.

⁹ Библиотека Воздухоплавания. 1909. Декабрь. №2. С. 3–5.

¹⁰ Воздушный флот // Вечерний Петербург. 1910. 4 февраля.

по усилению военного флота на добровольные пожертвования, на котором был утвержден доклад комитета воздушного флота. Из доклада видно вполне удовлетворительное для мирного времени финансовое положение комитета. Каждый месяц в него поступает около 17 000 рублей. На поступившие средства приобретено 38 аэропланов различных систем. Собрание утвердило положение о воздушных школах в Севастополе и Гатчине: «В севастопольской школе по-прежнему будет проходить общий курс. Офицеры, окончившие эту школу, получают звание летчиков-наблюдателей. В Гатчине главное внимание будет обращать на лучшую тренировку в управлении аппаратами. Окончившие эту школу офицеры получают звание военных летчиков»¹⁶.

1 мая на гатчинском аэродроме состоялось открытие нового авиационного отдела офицерской воздухоплавательной школы. После торжества открытия инструкторы отдела, подполковник С. А. Ульянин и штабс-капитан Григорьев, «в присутствии начальствующих лиц», приступили к обучению управлением аэропланами на аппаратах Фармана «10-ти прикомандированных к отделу офицеров переменного состава школы»¹⁷.

Большинство аппаратов, использовавшихся в этот период в России, представляли собой различные варианты конструкций монопланов Блерио и бипланов системы Фармана. Это было легко объяснимо. Во-первых, Франция являлась ведущей державой в плане конструирования и производства аппаратов тяжелее воздуха. Луи Блерио, например, начал строить аэропланы ещё в 1900-м году, постоянно совершенствуя свою систему, что позволило ему после неудачных первых десяти конструкций получить, наконец, удачный аэроплан №11, на котором он и совершил свой знаменитый перелет через Ла-Манш¹⁸.

Во-вторых, французам была предоставлена возможность проходить обучение русским авиаторам, в том числе и военным, в своих школах, одной из лучших которых была школа Блерио. В 1910 году во Франции из 354 выданных пилотских свидетельств 27 было выдано русским поданным¹⁹.

В-третьих, Франция не рассматривалась как потенциальный противник в возможной войне. Кроме того, почти все авиационные рекорды в 1910 г. установлены на аэропланах этих двух типов. Так, наибольшей

дальности непрерывного полета достигли во Франции Фарман на своем биплане с двигателем «Гном» (50 л.с.) — 463 км за 8 ч. 12 мин. 54 сек. и Табюто на «Фармане» с двигателем «Рено» (50 л.с.) — 584,2 км за 7 ч. 45 мин.; Леганье на моноплане «Блерио» с двигателем «Гном» (50 л.с.) сделал 575,9 км за 5 ч. 59 мин. Леганье на «Блерио» (двигатель «Гном» 50 л.с.) достиг наибольшей высоты — 3 250 м, уступив лишь показателю в Америке Хоксея на биплане «Райт» (двигатель «Райт» 30 л.с.) — 3 474 м. Самый высокий показатель скорости показал авиатор Барьер в Америке на «Блерио» с двигателем «Гном» (100 л.с.) — 140 км в час. Кроме того, один из рекордов с пассажирами так же принадлежал Блерио, который на своем моноплане (двигатель «Гном» 50 л.с.) с двумя пассажирами продержался в воздухе 1 ч. 38 мин. 20 сек²⁰. В России возможности Фарманов и Блерио великолепно продемонстрировали наши авиаторы на вышеупомянутом Всероссийском празднике воздухоплавания, где практически все полеты проходили на аэропланах этих систем.

И ничего удивительного нет в том, что на международной воздухоплавательной выставке, проходившей в Михайловском манеже в Санкт-Петербурге 10–27 апреля 1911 года, 8 золотых медалей из 18-и были получены Луи Блерио и братьями Фарман или производителями аэропланов на основе их систем. Так экспертная комиссия под председательством профессора Санкт-Петербургского политехнического института Поклевского присудила большие золотые медали Луи Блерио и Анри Фарману за труды по воздухоплаванию и конструкцию самолетов выдающихся качеств; малые золотые медали были присуждены: фирме «Режи» в Париже за исполнение самолетов системы Анри Фарман и за широкую постановку их производства, обществу завода «Альбатрос» (Германия) и английскому обществу «Бристоль» за прекрасное исполнение самолетов системы Анри Фармана и за широкую их постановку, петербургскому воздухоплавательному обществу «Пта» за конструкцию военного складного самолета системы Анри Фармана и за производство в России винтов для летательных аппаратов, товариществу «Авиата» за прекрасное исполнение самолетов системы Фармана и за широкое их распространение и, наконец, Морису Фарману в Париже за изготовление и оригинальное изменение конструкции самолетов системы Фармана²¹.

20 апреля 1911 года Луи Блерио приехал в Россию «для сдачи военному ведомству и отделу воздухоплавательного флота приобретенных

¹⁶ Хроника: В комитете по усилению воздушного флота // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 6 апреля.

¹⁷ Хроника: Открытие новой школы авиации // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 3 мая.

¹⁸ Г. Луи Блерио на воздухоплавательной выставке // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 23 апреля.

¹⁹ О дирижаблях и аэропланах // Газета для всех. 1911. 14 января.

²⁰ Иностранная военная хроника: Германия: Успехи авиации в 1910 году // Русский инвалид. 1911. 4 января.

²¹ Хроника: Награды на воздухоплавательной выставке // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 29 апреля.

у него монопланов, а также для переговоров об открытии в Петербурге отделения его школы авиации»²². Выдающегося конструктора и авиатора, приурочившего свой визит к проходившей воздухоплавательной выставке, организаторы выставки попросили прочесть лекцию о современном положении авиации и о задачах авиаторов в ближайшем будущем²³. 22 апреля Луи Блерио с эстрады, устроенной на выставке, поделился с собравшимися, а их набралось более трех тысяч человек, сведениями о своих работах по воздухоплаванию. Затем, перейдя с эстрады к своему экспонируемому аппарату, Блерио познакомил публику с его деталями и, сидя в моноплане, закончил свою лекцию некоторыми практически вопросами управления аэропланом в полете. Авиатор был удостоен восторженных оваций²⁴. На следующий день в помещении Императорского всероссийского аэроклуба состоялся банкет в честь Луи Блерио и его супруги. Присутствовали деятели российского воздухоплавания и члены совета аэроклуба во главе с председателем аэроклуба графом И. В. Стенбок-Фермором и его заместителем членом Государственной думы П. А. Неклюдовым²⁵.

Часть сбора с выставки в день выступления на ней Луи Блерио пошла в пользу семьи штабс-капитана Бронислава Витольдовича Матыевича-Мацеевича, погибшего 18 апреля вместе с братом Станиславом, мичманом эскадренного миноносца «Мощный», при крушении моноплана «Блерио» в Севастополе. Надо отметить, что Б. В. Матыевич-Мацеевич был в числе первых шести офицеров, отправленных во Францию для приемки приобретенных отделом воздушного флота аэропланов и обучению полетам на них. Практическое обучение управлению аэропланами он прошел как раз в По в школе авиации Луи Блерио. После возвращения из Франции штабс-капитан Матыевич-Мацеевич стал одним из героев первого Всероссийского праздника воздухоплавания, по окончании которого получил назначение инструктором севастопольской школы авиации отдела воздушного флота²⁶.

Особая комиссия севастопольской школы авиации во главе с ее начальником полковником С. И. Одинцовым, произведя исследование разбитого моноплана Блерио, пришла к заключению, что вероятной

причиной гибели авиатора и его брата был «разрыв стального троса, соединяющего крыло моноплана с аппаратом, посредством которого производится скашивание крыльев», вследствие чего «под влиянием порыва ветра летательный аппарат принял вертикальное положение»²⁷.

Таким образом, смерть братьев Матыевич-Мацеевич на моноплане «Блерио», как и в случае с гибелью семью месяцами ранее капитана Л. М. Мацеевича на «Фармане», явилась следствием конструктивных недостатков, а не ошибки пилотирования при планирующем спуске, как это предполагалось вначале. Действительно, много авиаторов гибли при выполнении планирующего спуска. Известен факт, что в день гибели братьев Матыевич-Мацеевич на заседании отдела воздушного флота обсуждались причины ряда катастроф, происшедших за минувшую зиму в Севастополе. «Собрание пришло к заключению, что главной причиной аварий является злоупотребление летчиков планирующими спусками. Поэтому, немедленно по окончании заседания отдела, начальнику севастопольской школы авиации полк. С. И. Одинцову была послана телеграмма о категорическом воспрещении всем военным летчикам совершать планирующий спуск, если в этом не оказывается крайней необходимости. Эта телеграмма из Петербурга разошлась в пути с другой из Севастополя, сообщавшей о гибели братьев Матыевич-Мацеевич»²⁸.

Статистика смертей на аэропланах по всему миру за 1910 год такова: при полетах на бипланах погиб 21 авиатор, в том числе в России капитан Мацеевич, на монопланах — 11 авиаторов²⁹.

Вопрос выбора оптимальной в смысле безопасности и надежности конструкции аэроплана в 1911 году стоял остро. Рассуждая на эту тему, газета «Русский инвалид» предполагает: «Форму аэроплана, как летательного прибора, нужно считать окончательно установившейся. Быть может в отдаленном будущем его и вытеснит какая-нибудь новая летательная машина, но теперь долго ещё человечество будет занято лишь усовершенствованием существующего материала. <...> Моноплан, по-видимому, приходится считать одной из самых устойчивых форм, причем все наиболее известные системы весьма похожи друг на друга, отличаясь только более или менее талантливыми деталями, характеризующими конструктора. Ньюпор, Моран, Блерио, Депердюссен, Реп, Этрих — имеют одинаковое расположение частей, что и может служить

²² Хроника: Приезд Блерио // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 апреля.

²³ Хроника: Блерио в Петербурге // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 22 апреля.

²⁴ Г. Луи Блерио на воздухоплавательной выставке // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 23 апреля.

²⁵ Хроника: Банкет в честь Луи Блерио // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 26 апреля.

²⁶ Шт.-кап. Б. В. Матыевич-Мацеевич // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 20 апреля.

²⁷ Хроника: К катастрофе с шт.-кап. Матыевичем-Мацеевичем // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 23 апреля.

²⁸ Хроника: К гибели шт.-кап. Матыевича-Мацеевича // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 апреля.

²⁹ Иностранная военная хроника: Германия: Успехи авиации в 1910 году // Русский инвалид. 1911. 4 января.

доказательством их продуманности. Корпус, обеспечивающий наименьшее сопротивление прониканию в воздух, мотор, расположенный впереди, а органы управления сзади. <...> Различные составляют органы для спуска (шасси) и конструкция крыльев»³⁰.

У бипланов вопрос с оптимальностью конструкции сложнее. Некоторые модели имеют расположение мотора и винта позади несущих поверхностей (как у «Фармана»), другие, как «Бреге», «Гупи», последняя модель «Реп», «Зодиак» — впереди. У последних «корпус обладает меньшим сопротивлением, а мотор, расположенный впереди, при неудачном спуске не обрушивается всей тяжестью на пилота, уменьшая этим число несчастных случаев»³¹. Открытым остается вопрос с расположением рулей высоты. Фарман использует только задние, Соммер — только передние, возможно и их сочетание. «Шасси у бипланов тоже весьма разнообразны, хотя большинство имеет прототипом конструкцию Фармана»³². Монопланы с винтом, расположенным сзади, тоже разрабатывались. Наиболее успешный — торпедообразный моноплан Татэна. Он интересен тем, что мотор у него скрыт в корпусе, а вращение передается винту при помощи кардана³³.

Автор статьи не указывает конкретно, на какую модель следует делать ставку, но делает несколько правильных выводов. Обеспечить безопасность полетов может внедрение технических новшеств, таких как, например, автоматические стабилизаторы, делающие полет более устойчивым. «Из появившихся недавно систем, нужно отметить стабилизатор Дутра, который автоматически управляет рулем высоты, пользуясь сопротивлением встречной струи ветра на особую пластинку. Увеличение или уменьшение давления на эту пластинку вызывает действие особого вспомогательного мотора, который при помощи сжатого воздуха переключает соответствующим образом руль высоты. На практике расчет оказался верным и аэроплан М. Фармана, снабженный этим стабилизатором, получил много преимуществ в смысле легкости управления»³⁴.

Сообщалось в прессе и об изобретении у нас подобного автоматического стабилизатора продольной устойчивости Н. А. Бенуа. Стабилизатор, состоящий из «добавочного крылышка, которое поднимается и опускается в зависимости от изменения встречного ветра <...>, связан тягами с рулем высоты, автоматически поворачивает последний для

моментального противодействия внезапным наклонам летательного аппарата», а «в случае остановки мотора сразу переводит аппарат на планирующий спуск»³⁵.

Возвращаясь к воздухоплавательной выставке, отметим, что, несмотря на непрерываемый авторитет братьев Фарман и Луи Блерио, а так же преобладание в авиапарке России их аэропланов, устроители выставки не стали делать из нее «праздник двух имен», убеждая себя и других в очевидности выбора, а попытались заполучить всё лучшее, что на тот момент было создано конструкторской мыслью разных производителей.

Россию на выставке представляли Русско-балтийский вагоностроительный завод, фирма «Ломач», объединенная с Петербургским товариществом авиации (ПТА) и варшавская фирма «Авиата». Русско-балтийский вагоностроительный завод экспонировал собранный в собственных мастерских биплан Соммера, успешно испытанный в Риге авиатором Смитом, гидроаэроплан инженера Гаккеля, не прошедший на тот момент испытания, и аэроплан инженера князя Кудашева, сильно напоминающий «Блерио»³⁶.

Варшавской фирмой «Авиата» было выставлено два аппарата — биплан «Авиата», построенный по типу «Фармана» и уже знакомый петербургской публике по Всероссийскому празднику воздухоплавания, и моноплан Этриха «Голубь» («Этрих-Таубе»). На родине в Австрии аппарат Этриха показал превосходные результаты³⁷ и принят австрийским, германским и итальянским правительствами как «нормальный тип»³⁸. Фирма «Ломач» взяла на себя представительство иностранных аэропланов и аппаратов «ПТА» русского производства. Биплан «ПТА» №1, составленный по чертежам полковника Ульянина, внешне напоминает «Фарман», но, благодаря переработке всех соединений, он стал портативным. «Разбирается аэроплан довольно просто — отстегиваются растяжки и, пользуясь шарнирным соединением стоек с плоскостями, эти последние складываются вроде гармонии. Этим достигается возможность в небольшой промежуток времени уменьшить все размеры аэроплана настолько, что он может быть помещен в любой просторный сарай»³⁹. Помимо того, что биплан «ПТА» быстро собирается и разбирается, он имеет на себе беспроволочный телеграф⁴⁰. Станция беспроволочного

³⁰ Эн-Ве. Итоги воздухоплавания за 1911 год (Авиация) // Русский инвалид. 1912. 1 января.

³¹ Там же.

³² Там же.

³³ Там же.

³⁴ Там же.

³⁵ На воздухоплавательной выставке // Газета для всех. 1911. 19 апреля.

³⁶ Antoinette. Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 апреля.

³⁷ Antoinette. Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 апреля.

³⁸ Внутренние известия // Русский инвалид. 1911. 11 мая.

³⁹ Antoinette. Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 апреля.

⁴⁰ На воздухоплавательной выставке // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 15 апреля.

лочного телеграфа функционирует, но в полете ещё не испытана⁴¹. Рядом экспонировался оригинальный биплан «Гупи», главной особенностью которого было вынесение верхней несущей поверхности несколько вперед, что дало возможность аппарату легко подниматься и прекрасно планировать, и это было подтверждено на практике.

Представлял интерес ещё один биплан — Луи Бреге. Конструктор постарался минимизировать лобовое сопротивление, в результате чего возросли скоростные возможности аппарата. Это было достигнуто благодаря металлической конструкции — всего 4 стойки и очень небольшое количество растяжек. Внешне он похож на моноплан, к которому приделана добавочная верхняя поверхность. Управление простое, благодаря особому штурвалу, и не теряется даже на земле, так как одно из трех колес может по желанию авиатора поворачиваться. А «это очень важно, так как много несчастных случаев происходит именно от потери управления после момента соприкосновения с землей, когда аэроплан, вследствие недостаточной скорости и вредных трений, перестает слушаться рулей»⁴². Помимо того, что биплан Бреге развивает скорость до 80 км/ч, он поднимает 6–7 пудов веса. «Во время одного из последних полетов на нем поднято было до 12 человек»⁴³.

Следующий экспонат, представленный фирмой «Ломач» — моноплан «Ньюпор». Особенность его конструкции в том, что авиатор вынесен значительно вперед, что увеличивает ему обзор, особенно при спуске, а специальный щит впереди несколько отклоняет струю воздуха от пропеллера в сторону от пилота⁴⁴.

Из аэропланов, присланных иностранными фирмами, самое почетное место занимает, естественно, последняя модель Блерио. Помимо своих летных качеств, этот аппарат обладает красотой форм и чистотой отделки. Рядом выставлен приз, который Блерио получил от французского президента — орел изящной работы с надписью: «Лучшему конструктору»⁴⁵.

Немецкие модели на выставке были представлены аэропланом Фармана, построенном на заводе «Альбатрос», и монопланом Harlan. Последний имел оригинальное шасси, двойное управление и механическое управление боковой устойчивостью⁴⁶. Эсло-Пельтри (REP) прислал 2 своих моноплана: «один не вполне собран и не обтянут материей, другой представлен в окончательном виде». К достоинствам монопла-

нов «РЕП» относят то, что ни одна из тяг, идущих к рулям, нигде не изгибается и не испытывает трения, что, как считается, предотвращает возможную катастрофу вследствие их разрыва.

Английская фирма «Бристоль», у которой наше Военное министерство купило несколько аппаратов, выставляла на выставке биплан Фармана собственного производства и моноплан, «имеющий сходство с Antoinette», но с другим шасси.

Отделом воздушного флота был выставлен моноплан Телье. Аппарат был не плохой, но рассматривать его подробно нет смысла, потому что на момент проведения выставки фирма уже не существовала, прогорев по экономическим причинам⁴⁷.

Важно, что после окончания выставки многие экспонировавшиеся аэропланы были перевезены на аэродром товарищества «Крылья», где авиатор В. А. Лебедев и некоторые другие авиаторы могли испытать их в полете. Большая часть выставлявшихся аппаратов осталась в России, будучи проданными «военному ведомству, отделу воздушного флота, а так же частным лицам»⁴⁸. 6 аэропланов, приобретенных военным ведомством, было отправлено в Гатчину для офицерской воздухоплавательной школы⁴⁹.

Выставка имела большой успех. В 2 часа дня 16 апреля её почтили своим посещением император Николай II и великие князья Кирилл Владимирович и Дмитрий Павлович. При входе в манеж их встречали великий князь Александр Михайлович, помощник военного министра генерал-лейтенант Поливанов, начальник главного инженерного управления инженер-генерал Александров, члены военного совета генералы от кавалерии Каульбарс и Ставровский, начальник офицерской воздухоплавательной школы генерал-майор Кованько и др. члены комитета выставки. Гости около трёх часов знакомились с экспонатами выставки, слушая пояснения Великого Князя Александра Михайловича, полковников Найдёнова и Ульянина, авиатора Лебедева, после чего, выразив своё удовольствие организаторам выставки, отбыли в Царское Село⁵⁰.

Интерес к воздухоплавательной выставке оказался настолько велик, что окончание выставки, которое должно было состояться 18 апреля, было перенесено на 27 апреля. Ради продления выставки организаторы выплатили 10 000 рублей отступного устроителям выставки собак,

⁴¹ *Antoinette*. Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 апреля.

⁴² Там же.

⁴³ Воздухоплавательная выставка // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 апреля.

⁴⁴ *Antoinette*. Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 апреля.

⁴⁵ *Antoinette*. Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 27 апреля.

⁴⁶ Там же.

⁴⁷ Там же.

⁴⁸ Хроника: Присуждение наград на воздухоплавательной выставке // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 28 апреля.

⁴⁹ Хроника: Новые аэропланы // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 3 мая.

⁵⁰ Посещение Его Величеством воздухоплавательной выставки // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 апреля.

которые перенесли свою выставку на октябрь.⁵¹ Воздухоплавательная выставка дала русскому техническому обществу при валовом приходе 82 тысячи рублей около 25 тысяч рублей чистого дохода⁵².

А уже 7 мая там же в Михайловском манеже открылась Первая показательная выставка последовательного хода работ в различного рода производствах, устроенная Императорским всероссийским аэроклубом в пользу комитета по сбору пожертвований на создание воздушного флота. Посетители выставки, в частности, могли «ознакомиться с отдельными частями аэропланов в разобранном и собранном видах, а так же со всеми последовательными работами по их производству». Открывая выставку, председатель Императорского аэроклуба граф Стенбок-Фермор сказал: «Будучи в состоянии затратить несколько миллионов на покупку военных аэропланов, мы можем фактически оказаться не в состоянии купить их тогда, когда они нам понадобятся. Чтобы не оказаться лицом к лицу с таким фактом, мы должны развивать отечественную промышленность в деле постройки аэропланов, чтобы быть в состоянии самим строить их у себя дома и исправлять в случае поломки. В этом смысле только что открытая выставка, показывая все стадии производства аэроплана, заслуживает самого серьезного внимания»⁵³.

«Русский инвалид» о выставке написал так: «Не говоря уж про патристическую задачу самого аэроклуба, стремящегося создать необходимый для обороны Государства воздушный флот, устроенная им выставка должна способствовать твердой постановке дела выработки всего необходимого для постройки воздухоплавательных аппаратов в пределах нашего отечества; из русских материалов, русскими руками для русских летчиков должен строиться воздушный флот»⁵⁴.

Выставка проработала до 27 июня. В списке экспонентов, удостоившихся наград, большую золотую медаль от военного министерства получило «Первое российское товарищество воздухоплавания С. С. Щетинин и Ко»⁵⁵.

Параллельно с Первой международной воздухоплавательной выставкой с 12 по 17 апреля в Петербурге проходил Первый всероссийский воздухоплавательный съезд. Первоначально съезд имел своей главной целью ознакомление с современным состоянием науки и техники

в воздухоплавательном деле и выработку ближайших задач для научно-технических сил России в этой области⁵⁶. Открывал съезд великий князь Александр Михайлович, прибывший в сопровождении сыновей, заведующего дворцом капитана 1 ранга Шателена и адъютанта капитана 2 ранга Фогеля. На торжественном открытии в большой аудитории Соляного Городка присутствовали высшие чины военного, морского и др. ведомств, представители различных войсковых частей, всероссийского аэроклуба, ряда провинциальных воздухоплавательных и научных организаций, различных высших учебных заведений, военные и частные авиаторы. Всего прибыло около 600 делегатов. Председателем съезда был избран профессор московского университета Н. Е. Жуковский, товарищем председателя — полковник В. Ф. Найденов, секретарем — инженер Л. А. Розенцвейг. Было образовано 5 секций. Первая секция — летательные аппараты тяжелее воздуха (председатель инженер Н. А. Рынин). Вторая секция — аэростаты (председатель генерал А. Н. Кованько). Третья — двигатели и винты (председатель военный инженер С. А. Немченко). Четвертая — применение воздухоплавания в различных областях техники (председатель генерал К. Н. Ставровский). И пятая секция — организационные, административные и юридические вопросы (председатель генерал барон А. В. Каульбарс)⁵⁷.

Самым главным вопросом, обсуждавшимся на съезде, стал вопрос организации Всероссийского воздухоплавательного союза. Проект союза был разработан незадолго до начала съезда совещанием представителей русских воздухоплавательных организаций под председательством генерала барона Каульбарса. Инициатива исходила от Одесского аэроклуба и Московского воздухоплавательного общества. Предполагалось, что союз станет высшей воздухоплавательной инстанцией страны. Целью его будет, «не стесняя самостоятельности отдельных входящих в его состав организаций, оказывать возможное содействие развитию их деятельности, а так же защищать права союзных организаций и их членов в России и за границей. Во главе союза стоит совет, который ведет сношения с правительственными и общественными учреждениями, а так же с международной воздухоплавательной федерацией, избирает представителей России в состав бюро федерации, заведует выдачей пилотских дипломов и имеет контроль над устройством воздушных состязаний, национального и международного характера»⁵⁸.

⁵¹ Хроника: Воздухоплавательная выставка в Михайловском манеже // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 апреля.

⁵² Хроника: Итоги воздухоплавательной выставки // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 5 мая.

⁵³ 1-я показательная выставка // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 7 мая.

⁵⁴ Внутренние известия: Выставка аэроклуба // Русский инвалид. 1911. 8 мая.

⁵⁵ Хроника: Закрытие первой показательной выставки // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 29 июня.

⁵⁶ Хроника: Воздухоплавательная выставка и съезд // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 8 апреля.

⁵⁷ Всероссийский воздухоплавательный съезд // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 апреля.

⁵⁸ Хроника: Всероссийский воздухоплавательный союз // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 9 апреля.

Дебаты проходили 14 апреля. Было прочитано несколько докладов. Докладчик В. Ф. Найденов, выбирая между жесткой централизацией, как в Германии, и частичной централизацией, как во Франции, настаивал на немецком типе. А делегат С. С. Усов наоборот предлагал создать российский общий воздухоплавательный союз на начале децентрализации, на передаче части прав и полномочий на места. Все выступавшие в прениях признали объединение в союз желательным. Но некоторыми членами съезда было высказано мнение, что «проектируемая организация стремится умалить некоторые права, предоставленные аэроклубу», а, учитывая заслуги аэроклуба и его авторитет, предлагали объединение «воздушных обществ около аэроклуба, в виде особых делегаций»⁵⁹. Представители всероссийского аэроклуба ещё до съезда выражали «согласие на осуществление идеи союза лишь при условиях, если последнему будет принадлежать регламентация воздухоплавания только внутри страны. <...> Представительство же России в международных федерациях и конгрессах, а также право выдачи пилотских дипломов должны, по их мнению, по-прежнему принадлежать всероссийскому аэроклубу»⁶⁰. Хотя это публично не озвучивалось, но, в большой степени, это был вопрос перераспределения финансовых потоков.

Возвращаясь к вопросу создания воздухоплавательного союза все последующие дни съезда, делегаты приняли решение придать деятельности союза характер «подготовительного кадра летчиков на случай войны» и привязать выборы в союзное собрание к мобилизационным округам. Смешанная комиссия с учетом этого решения переработала проект устава и 17 апреля, в день закрытия съезда, он был в целом принят с признанием его действительным в течение 3-х лет. «Для осуществления проекта организации всероссийского союза избран особый комитет, в состав которого вошли: генерал барон Каульбарс, член Государственной думы П. А. Неклюдов, полковник В. Ф. Найденов и П. Н. Лебедеenko»⁶¹.

Из других итогов работы съезда отметим основные принятые резолюции: «об ускорении устройства сети метеорологических станций» по всей территории России, об объединении усилий «всех русских техников и ученых для разработки ко второму съезду рационального типа русского аэроплана», «о необходимости немедленного издания воздухоплавательных <...> карт», «о признании желательным обязательного

страхования воздухоплателей с участием в этом деле общества и правительства», «об организации воздухоплавательных курсов и аэродинамических лабораторий» при учебных заведениях, о популяризации воздухоплавания и ряд других резолюций⁶².

Как будто выполняя одну из резолюций съезда, «18-го мая Высочайше утвержден одобренный Государственным Советом и Государственной Думой законопроект об учреждении при кораблестроительном отделении Санкт-Петербургского политехнического института Императора Петра Великого курса по воздухоплаванию и об отпуске из государственного казначейства средств на его содержание»⁶³. А отдел воздушного флота комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования на одном из своих заседаний выразил пожелание с осени учредить для офицеров отдела воздушного флота, распоряжением и на средства отдела, теоретические и практические курсы по воздухоплаванию при политехническом институте, и предположил для данной цели в течение лета построить в районе расположения института лаборатории для воздухоплавательных двигателей и различные мастерские⁶⁴.

Отзвуками разногласия интересов воздухоплавательных обществ на съезде является так же призыв организовать военную воздухоплавательную лигу. Суть идеи в том, чтобы расположить школы летчиков вдоль границ вблизи вероятных театров будущих военных действий. Отделения лиги могут быть везде, где есть большие гарнизоны и количество офицеров достигает 300–400 человек. Это позволит авиаторам летать на хорошо знакомой местности. Проект предполагает изготовление аэропланов собственными силами, для чего на обучение в центральный пункт будут направляться по 2 человека, которые под наблюдением мастера будут строить аппарат, а, возвратясь через 2–3 месяца, смогут строить аэроплан сами. В пример приводился одесский аэроклуб, который собственными средствами построил 4 аэроплана типа Фармана и 2 — Блерио. «Работы произведены четырьмя нижними чинами морского батальона. На одном из этих аппаратов Уточкин совершил полеты в Египте над пирамидами»⁶⁵.

Настрой офицеров учиться авиаторскому делу, действительно, был серьезным в разных уголках страны. 30-го апреля 1911 года главнокомандующим войсками Кавказского военного округа был утвержден устав Кавказского военного аэроклуба. Инициатива создания аэроклуба

⁵⁹ Всероссийский воздухоплавательный съезд // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 15 апреля.

⁶⁰ Хроника: Всероссийский воздухоплавательный союз // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 9 апреля.

⁶¹ Закрытие всероссийского воздухоплавательного съезда // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 19 апреля.

⁶² Там же.

⁶³ Разные известия // Русский инвалид. 1911. 21 мая.

⁶⁴ Внутренние известия: Программа деятельности отдела воздушного флота // Русский инвалид. 1911. 9 июня.

⁶⁵ *Статьев Х.* Военно-воздухоплавательная лига // Русский инвалид. 1911. 28 мая.

исходила от офицеров 15-го гренадерского Тифлисского его императорского высочества великого князя Константина Константиновича полка, расквартированного в Тифлисе. Во многом интересу к авиации в этом регионе способствовали удачные полеты авиатора Васильева на Кавказе в декабре предыдущего года⁶⁶.

8 мая 1911 года в Петербурге на коломяжском аэродроме «Крылья» должна была начаться 2-я международная авиационная неделя, устраиваемая Императорским аэроклубом. Биплан Фармана военного типа, купленный к мероприятию аэроклубом на средства комитета по созданию русского воздушного флота во Франции, прибыл вовремя, так что было решено начать соревнования в ранее установленные сроки⁶⁷. Но погода внесла свои коррективы. Получив от физической обсерватории сведения о возможности неблагоприятной погоды в ближайшие дни, организационный комитет весенней недели авиации принял, буквально накануне, решение отложить начало недели авиации на 14 мая. «Комитет решил воспользоваться отсрочкой для приглашения к участию нескольких новых иностранных авиаторов»⁶⁸. Вероятно, это стало следствием запрета отделом воздушного флота принимать участие в неделе авиации военным летчикам. Своё распоряжение отдел мотивировал тем, что «аэродромные полеты не имеют никакого значения для развития военного воздухоплавания»⁶⁹.

Понятно нежелание Военного ведомства рисковать жизнями офицеров ради спортивных рекордов и денежных призов, притом что от морского министра 6 мая Императорским всероссийским аэроклубом получено разрешение морякам-летчикам участвовать в предстоящей авиационной неделе⁷⁰, а ранее Морское ведомство учредило специальный приз на точность приземления: «авиаторы, участники этого состязания, должны будут совершить спуск на особый устанавливаемый на аэродроме помост, изображающий палубу военного судна»⁷¹.

Возможно, что учреждение морским ведомством этого приза, стало следствием доклада о применении авиации в морской войне, сделанного инженером Яцуком 25 апреля в Российском морском союзе. В частности, он сказал: «Существенную пользу в морском деле аэропланы могут принести лишь в том случае, если возможно ими пользоваться

и на суше, и на море, как в смысле взлета аэроплана с судна и с воды, так и в отношении опускания его на судно. В Америке уже производился ряд опытов взлета аэроплана с судна, где для этой цели была устроена особая наклонная платформа, служившая для разбега аппарата перед полетом. Некоторые военные суда могли бы быть и у нас приспособлены для взлета и опускания на них аэропланов, так как платформы, устраиваемые для разбега аэропланов, не отличаются особой громоздкостью»⁷².

Яцук, скорее всего, имел в виду полеты американского авиатора Эли в Сан-Франциско, о которых некоторые газеты писали в январе и марте. Так, в январе сообщалось о том, что Эли поднялся с палубы крейсера «Пенсильвания», полчаса летал над рейдом вблизи маневрирующего крейсера, затем без аварии спустился на переднюю часть палубы, после чего снова взлетел и отправился в город в казармы пехотного полка⁷³. А в начале марта сообщалось о другом его полете, когда Эли взлетел на биплане Кёртиса с берега, а опустился на корму «Пенсильвании», шедшей в заливе Сан-Франциско. При спуске у аэроплана были слегка помяты некоторые второстепенные части, что не помешало авиатору после непродолжительного отдыха снова подняться в воздух и вернуться к месту отправления — на Сельфридж-Филд⁷⁴. Самое удивительное, что оба эти полета проходили в условиях сильного тумана.

Если в Петербурге неделя авиации 8-го мая не открылась, то в Москве не стали переносить открытие авиационного сезона. Сезон открыли в этот день на ходыньском поле авиаторы Маслеников и Габрен-Влынский. Авиаторы успешно летали на аэропланах системы Фармана: «один — на построенном московским заводом “Дукс”, а другой — на лично сконструированной машине»⁷⁵. Программа предстоящей московской недели, выработанная военным комитетом Московского общества воздухоплавания, была интересна тем, что помимо обычных призов на скорость, высоту и продолжительность полета предусматривались три необычных соревнования: «обстрел аэроплана с автомобиля, бросание разрывных бомб с аэроплана и взрыв железнодорожного пути»⁷⁶. В первом соревновании задача авиатора состоит в том, что, летая в течение определенного времени, не подпускать к себе близко автомобиль, на котором будут находиться два стрелка в сопровождении офицера-судьи. Во вто-

⁶⁶ Кавказский военный аэроклуб // Русский инвалид. 1911. 2 июня.

⁶⁷ Хроника: К предстоящей авиационной неделе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 1 мая.

⁶⁸ Хроника: Ко 2-й авиационной неделе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 11 мая.

⁶⁹ Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 1 мая.

⁷⁰ Ко второй авиационной неделе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 7 мая.

⁷¹ Хроника: Международная неделя авиации. 1911. 4 мая.

⁷² Авиация в морской войне // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 27 апреля.

⁷³ Смесь: Самолет на крейсере // Газета для всех. 1911. 16 января.

⁷⁴ Авиация: Спуск аэроплана на открытом море // Газета для всех. 1911. 4 марта.

⁷⁵ Внутренние известия: Московская жизнь: Авиация // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 12 мая.

⁷⁶ Внутренние известия: Неделя воздухоплавания // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 5 мая.

ром соревнования будет происходить метание «бомб» в бруствер или модель броненосца на приз В. П. Рябушинского в 500 рублей. Третье соревнование состоит «в состязании авиаторов в более быстром производстве взрыва пироксилиновой шашки, которая должна быть заложена под рельсы самими же авиаторами, спустившимися на землю»⁷⁷.

Пока в Петербурге шла подготовка к открытию 2-й авиационной недели, во Франции случилось событие, которое ошеломило всех. Речь идет о трагедии в Исси-ле-Мулино. 8 мая на аэродроме в Исси-ле-Мулино под Парижем должен был состояться старт состязательного перелета Париж-Мадрид на приз газеты «Petit Parisien» в 100 000 франков. Для поддержания порядка в толпе зрителей, которых собралось до 200 000 человек, были вызваны пехотный полк и эскадрон кирасир. В середине первой десятки должен был взлетать авиатор Луи-Эмиль Трэн с пассажиром на моноплане собственной конструкции. В этот момент поле пересекал рысью эскадрон кирасир, а на середине его находились почетные гости. Взлетев на 10 метров, авиатор почувствовал колебание и неуравновешенность аппарата и решил спуститься. Как вдруг увидел перед собой кирасир. Чтобы не налететь на них авиатор круто повернул направо, но на высоте двух метров аэроплан не смог снова подняться и на скорости 60 км/ч врезался в группу почетных гостей. Под лопастью винта погиб военный министр Морис Берто, тяжелые ранения получил министр-президент Эрнест Монис, еще несколько человек было ранено⁷⁸.

Это происшествие заставило весь мир посмотреть на аэроплан как на предмет представляющий опасность не только для авиатора и его пассажиров, но и для людей на земле, особенно при массовом их скоплении. Изменилось настроение и в прессе. Сразу после событий во Франции А. Вакуловский в статье, посвященной последним авиационным несчастьям, в газете «Санкт-Петербургские ведомости» пишет: «И вот в толпе восхищение геройством уступает место сетованию на отсутствие мер предосторожности при полетах, на излишние риски, на преждевременную спортивность воздухоплавания, заслонившую научную работу поступательного завоевания воздуха человеком. <...> Жертвы — святое дело. Но в авиации наступил момент, когда говорят: довольно жертв! Против этого настроения не попрешь, и очень жаль, что, обесценив деловую сторону авиации спортивным увлечением, допустили нас так быстро до этого момента. <...> Во всяком случае, на воздухоплавание стали смотреть, как на опасную игрушку»⁷⁹.

⁷⁷ Там же.

⁷⁸ Подробности катастрофы в Исси-ле-Мулино // Русский инвалид. 1911. 12 мая.

⁷⁹ Вакуловский А. наброски // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 12 мая.

Некоторые меры безопасности предприняли и организаторы 2-й авиационной недели. Под угрозой штрафа авиаторам запрещено вылетать за пределы аэродрома на маленькой высоте. На большой — можно, когда у аэроплана появляется возможность «в случае внезапной порчи и остановки мотора, спуститься где-нибудь за городом скользящим полетом»⁸⁰. Кроме того, был воспрещен доступ в круг аэродрома всем, за исключением спортивных комиссаров, авиаторов и механиков. Так же с аэродрома было решено убрать ряд столбов и вышек, которые могли помешать полетам⁸¹.

К сожалению, первый же день авиационной недели был омрачен гибелью авиатора В. Смита. Поднявшись на «Соммере» (мотор «Гном» 70 лс), постройки Русско-балтийского завода, Смит через некоторое время начал спуск с высоты около 500 метров; спускаясь плавно, прошел около $\frac{3}{4}$ круга и, пройдя четвертый поворот, стал спускаться круче. На высоте порядка 40 метров аппарат резко наклонился и с работающим мотором стал падать вертикально носом вниз. При падении, у земли, аппарат перевернулся через руль высоты. «Соммер» превратился в груду обломков, авиатор скончался на месте. Комиссия в составе генерала Каульбарса, полковника Найденова, летчиков Ефимова и Лебедева и еще 5-и человек, осмотрев обломки аппарата, пришла к заключению и изложила в официальном протоколе, что вероятные причины катастрофы следующие: «1) конструкция аппарата, не имеющего заднего руля высоты, и то обстоятельство, что при 70-сильном моторе, работавшем во время крутого спуска, авиатор не мог выровняться; 2) крутой спуск авиатора с работающим полным ходом мотором на аппарате, не имеющем второго руля высоты сзади; 3) спуск произошел в той части аэродрома, где порывистый ветер дул сзади по направлению движения аэроплана, что могло способствовать нарушению равновесия (опрокидыванию) аппарата»⁸².

Самое удивительное, что катастроф в момент падения Смита могло быть две, причем вторая катастрофа могла случиться по причине аналогичной той, что случилась в Исси-ле-Мулино. Когда аэроплан Смита врезался в землю, ни у кого не было сомнения, что авиатор погиб, поскольку падение было очень стремительным. «К месту аварии бросились находившиеся в кругу и у вышки люди. Часть конной полиции остановилась в нерешительности на гоночной дорожке и затруднила летавшему в это время Лебедеву спуск»⁸³. К счастью, всё обошлось.

⁸⁰ Ко 2-й авиационной неделе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 мая.

⁸¹ 2-я авиационная неделя // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 15 мая.

⁸² 2-я авиационная неделя // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 мая.

⁸³ Далматов А. Вторая международная авиационная неделя // Русский инвалид. 1911. 17 мая.

Во второй соревновательный день Лебедев опять чуть было не попал в катастрофу. На сей раз из-за пуска другого аэроплана со старта без соблюдения, необходимого по правилам, расстояния между летательными аппаратами. Лебедев попал в струю другого аэроплана, его стало бросать из стороны в сторону. Он вынужден был поспешно спуститься, причем при спуске чуть не врезался в публику. В связи со случившимся Лебедевым был подан жюри аэроклуба протест на действия спортивных комиссаров⁸⁴.



Ил. 1. Авиатор А. А. Васильев. Новое время. 1911. 12 июля

Кроме уже вышеупомянутых Смита (биплан Соммера) и Лебедева (биплан ПТА) в списке записавшихся на 2-ю авиационную неделю были: Ефимов (моноплан «Блерио»), Васильев (ил. 1, моноплан Блерио), Срединский (биплан Анри Фармана), Делялович (моноплан Кудашева), Кампо Сципио (ил. 2, моноплан Морана), Сегно (моноплан Этриха), Волков (биплан Анри Фармана), Шевалье (моноплан «Ньюпор»), Кузьминский (моноплан «Блерио»), князь Кудашев (моноплан собственной конструкции) и Стеглау (биплан собственной конструкции)⁸⁵. Последний умудрился совершить аварию на своем аэроплане накануне начала авиационной недели и в соревнованиях участия не принимал.

Соревнования запомнились тремя всероссийскими рекордами и посещением соревнований эмиром бухарским со свитой в 5-й день полетов⁸⁶. «Ньюпор», на котором при перелете Шалон — Реймс был установлен мировой рекорд скорости в 162 км/ч⁸⁷, ожидаемо отличился и в России. Шевалье на «Ньюпоре» показал скорость 98 верст в час, установив новый всероссийский рекорд. Авиатор Лебедев установил всероссийский рекорд продолжительности полета с пассажиром — 1 час 29 мин. 16,2 сек. И, наконец, Васильев поднял планку высоты отечественного полета до 1 650 метров⁸⁸. Что касается соревнования на точность при-

⁸⁴ А. Г-нь. 2-я авиационная неделя: 2-й день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 мая.

⁸⁵ 2-я авиационная неделя // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 15 мая.

⁸⁶ А. Г-нь. 2-я авиационная неделя: 5-й день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 мая.

⁸⁷ А. Г-нь. 2-я авиационная неделя: 6-й день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 мая.

⁸⁸ Итоги недели авиации // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 26 мая.

земления на нарисованную перед комитетской трибуной палубу военного корабля, то результаты удачными признать нельзя. Лучшим оказался Ефимов, опустившийся в 5,8 метрах от середины палубы. Он и получил первый приз в 400 рублей⁸⁹. Больше всех призовых заработали авиаторы Васильев — 10 660 руб. и Ефимов — 9 375 руб. Всего выдано призов на сумму 30 800 руб. и ок. 10 000 рублей остались не разыгранными из-за отмены состязаний в предполагавшиеся дополнительные дни⁹⁰. Финансовые результаты недели оказались «довольно плачевными»: значительные убытки потерпели и аэроклуб, и общество «Крылья». Было всего выручено от продажи билетов 39 тыс. рублей, а на одни только призы, не говоря о других расходах, ушло свыше 30 тыс.⁹¹

Ещё до окончания 2-й авиационной недели русско-балтийский вагоностроительный завод сообщил, что «в связи с гибелью своего пилота В. Ф. Смита, а так же отзывами многих компетентных лиц относительно дефектов системы бипланов Соммера, являющихся, по мнению большинства наших военных авиаторов, ухудшенной системой Фарманов, решил прекратить производство бипланов Соммера»⁹².

Первую московскую авиационную неделю решили начать сразу после окончания петербургской, с тем, чтобы в ней смогли принять участие некоторые освободившиеся известные авиаторы, что должно было повысить интерес к соревнованиям. Московским обществом воздухоплавания запланированы призы на 25 тыс. руб. Организаторы решили принять требования к безопасности пилотов и зрителей, аналогичные петербургским⁹³. В полетах, проходивших с 29 мая по 7 июня, приняли



Ил. 2. Авиатор Кампо-Сципио. Новое время. 1911. 13 июля

⁸⁹ А. Г-нь. 2-я авиационная неделя: 4-й день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 18 мая.

⁹⁰ Далматов А. Итоги авиационной недели // Русский инвалид. 1911. 29 мая.

⁹¹ Хроника: Материальные итоги авиационной недели // Санкт-Петербургские ведомости. 1911 1 июня.

⁹² Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 22 мая.

⁹³ Московская хроника: Воздухоплавание // Московские ведомости. 1911. 12 мая.

участие такие известные авиаторы как Ефимов («Блерио» и «Фарман» военного типа) и Васильев («Блерио»), а так же Масленников («Фарман»), де Кампо-Сципио («Моран»), Габер-Влынский («Фарман» военного типа), и Россинский («Блерио»). Рекордов установлено не было. Неделя запомнилась некоторыми необычными номерами программы и пролетом Кампо-Сципио над Кремлем⁹⁴.

Что касается необычных номеров, то кроме метания «бомб» в «броненосец», взрыва порохового погреба и преследования аэростата аэропланом зрителям точно запомнится соревнование с пулеметом. «Летчик должен был подняться с пулеметом, имея пассажиром офицера, и спуститься в определенном месте. Офицеру затем надлежало сойти с аэроплана и произвести стрельбу из пулемета по указанной цели, после чего летчик должен был улететь без посторонней помощи»⁹⁵. Это задание выполнил Габер-Влынский. Больше всего призовых заработали Ефимов — 4 747 руб., кубок великого князя Михаила Александровича и золотая булава для галстука с бриллиантом и Васильев — 4 149 рублей и два кубка (вел. кн. Михаила Александровича и Автомобильного общества). Сами устроители соревнований, выручив от продажи билетов 21 034 руб., заработали, после вычета призовых и расходов, всего около 500 руб.⁹⁶

Ещё одно важное авиационное событие 1911 года — перелет Петербург — Москва (10–15 июля). Перелет организован с целью «выяснения пригодности современных летательных аппаратов для военных целей, испытания прочности и выносливости их и проверки успехов русских летчиков». Участвовать могли только русские подданные, в том числе офицеры-летчики. Сумма призов достигала 75 тыс. руб. Помимо призов за наискорейшее достижение Москвы (с пассажиром и без), за наидлиннейший перелет без спуска (с пассажиром и без) и приз за совокупность пройденных расстояний, был учрежден приз «за полеты аппаратов, построенных на русских заводах, согласно особым требованиям, предъявляемым к военным аппаратам»⁹⁷. Для получения конструкторского приза аэроплан должен развивать скорость не менее 70 верст в час, поднимать не менее двух человек плюс запас топлива на три часа полета, быть портативным и иметь двойное управление, позволяющее попеременно управлять аппаратом летчику и пассажиру⁹⁸. Забегая вперед, скажем, что

⁹⁴ Неделя авиации // Московские ведомости. 1911. 7 июня.

⁹⁵ Неделя авиации // Московские ведомости. 1911. 3 июня.

⁹⁶ Итоги авиационной недели // Московские ведомости. 1911. 10 июня.

⁹⁷ Перелет С.-Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 11 июня.

⁹⁸ Хроника: Состязания на конструкторский приз // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 12 июня.

конструкторский приз не был никому присужден. Военные летчики могли принимать участие в перелете только на аэропланах частных лиц⁹⁹.

Особый комитет при Императорском всероссийском аэроклубе подошел очень серьезно к подготовке этого мероприятия. В начале апреля были утверждены правила и этапы перелета¹⁰⁰. 5 апреля депутация от комитета по организации перелета в составе генерала Каульбарса и члена Государственной думы П. А. Неклюдова была принята председателем совета министров П. А. Столыпиным. Премьер-министр «отнесся весьма сочувственно» к организации перелета и сказал, что «правительство вполне разделяет мнение о громадном значении предстоящего перелета, как для развития воздухоплавания вообще, так и для государственной обороны, в частности»¹⁰¹. «П. А. Столыпин выразил согласие удовлетворить ходатайство комитета о принятии на счет казны всех расходов по организации перелета в размере 100 тыс. руб. (65 тыс. руб. на призы и 35 тыс. руб. на подготовительные работы) и обещал по возобновлении сессии внести в Государственную думу соответствующий законопроект»¹⁰².

Около 1 мая группа членов комитета выехала на автомобилях в рекогносцировочную поездку с целью детального обследования пути и установления контрольных пунктов, а также для ведения переговоров с местными администрациями¹⁰³. Вечером 2 мая группа прибыла в Москву. Контрольными пунктами, мимо которых обязательно должны были пролететь авиаторы, определены Тосно, Чудово, Новгород, Валдай, Крестцы, Вышний Волочек, Тверь и Клин. Сложным участком маршрута организаторы посчитали отрезок пути между Новгородом и Валдаем, где почти совершенно нет места, удобного для спуска¹⁰⁴. На этом участке протяженностью ок. 160 верст было решено обустроить ряд удобных площадок для спуска. «По соглашению между отдельными организациями, участвующими в устройстве перелета, решено образовать две исполнительные комиссии: петербургскую и московскую,

⁹⁹ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 25 июня.

¹⁰⁰ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 7 апреля.

¹⁰¹ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 9 апреля.

¹⁰² Там же.

¹⁰³ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 3 мая.

¹⁰⁴ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 5 мая.



Ил. 3. Победитель воздушных состязаний А. А. Васильев у своего «Блерио». Новое время. 1911. 16 июля

причем первая будет заведовать подготовительными работами на протяжении от Петербурга до Валдая, а вторая — от Валдая до Москвы»¹⁰⁵.

6 июня группа членов организационного комитета во главе с генералом Каульбарсом и авиатором Срединским выехала на двух автомобилях в Москву во вторую рекогносцировочную поездку. В поездке участвовали военные авиаторы и топографы. Главной целью второй поездки являлось составление окончательной карты всего пути перелета¹⁰⁶. Это позволило к началу перелёта издать для участников первую в России воздухоплавательную карту, составленную под руководством военного топографа капитана Напалкова. На ней в масштабе 2–3 версты в дюйме было нанесено шоссе между столицами с прилегающей местностью, а также отмечены места, удобные для спуска. Для лучшей ориентировки авиаторов нанесены церкви, заводы и другие постройки¹⁰⁷. На главных контрольных пунктах в Новгороде, Валдае, Вышнем Волочке и Твери организованы помещения для аэропланов с охраной и небольшие ремонтные мастерские. На остальных контрольных пунктах приготовлены

¹⁰⁵ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 7 мая.

¹⁰⁶ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 8 июня.

¹⁰⁷ Хроника: Воздухоплавательная карта // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 7 июля.

места для спуска и запасы бензина и масла¹⁰⁸.

Организована также телефонно-телеграфная связь, продумана эстафетная служба и врачебная помощь. Так как пилотам было запрещено лететь над Петербургом и им придется огибать город со стороны залива, «Морское министерство согласилось взять на себя установку в первый день перелета на взморье цепи судов для подачи помощи авиаторам, в случае падения их в воду»¹⁰⁹. Морское ведомство также предоставило накануне вылета миноносец «Кит», с борта которого авиаторы — участники перелета могли осмотреть путь, над которым на рассвете 10 июля им предстояло пролетать¹¹⁰.

«Организационный комитет вынес постановление, что он не принимает на себя никакой ответственности за несчастные случаи, которые могут произойти до, во время или после перелета с самими пилотами, их механиками, помощниками, пассажирами, аппаратами, а равно и со всеми теми третьими лицами. За все причиненные такими несчастными случаями последствия и убытки несут полную ответственность только сами участники состязания»¹¹¹. Следует отметить, что, несмотря на проделанную подготовительную работу, это постановление не казалось организаторам лишним. Видимо, ожидалось, что перелет мог закончиться как триумфом, так и трагедией. Случилось и то, и другое.

С одной стороны, нельзя перелет Петербург — Москва назвать неудачным, потому что есть победитель — человек, который единственный долетел до Москвы. Это — А. А. Васильев на Блерио (ил. 3). Но, с другой стороны, погиб молодой авиатор К. Н. Шиманский, летевший пассажиром у В. В. Слюсаренко (ил. 4). «Фарман» Слюсаренко из-за не-



Ил. 4. Авиатор В. В. Слюсаренко. Новое время. 1911. 13 июля

¹⁰⁸ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 6 июля.

¹⁰⁹ К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 8 июля.

¹¹⁰ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 10 июля.

¹¹¹ Хроника: К перелету Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 9 июля.

ожиданной остановки мотора упал со значительной высоты в районе деревни Московская Славянка¹¹². В протоколе врача К. К. Свионтецкого было написано, что смерть 26-летнего авиатора Шиманского «произошла от перелома черепа в области левого виска — от ушиба мотором во время падения». У Слюсаренко перелом левой голени, многочисленные ушибы и ссадины¹¹³.

Разбился и знаменитый С. И. Уточкин. Вылетев на очередном этапе из Новгорода, его «Блерио» из-за порывов ветра вынужден был пытаться сесть вблизи села Зайцево Крестецкого уезда. Чтобы не врезаться вместе с аэропланом в обрыв у реки, авиатор выпрыгнул из аппарата в реку. Повезло, что проходивший мимо крестьянин увидел случившееся и, бросившись с риском для жизни в реку, вытащил уже потерявшего сознание авиатора. В земской больнице у Уточкина были констатированы переломы правой ключицы, вывих левой надколенной чашки, травмы груди и явления, характерные при сотрясении мозга¹¹⁴.

Еще одним пострадавшим стал авиатор фон Лерхе. Он отлично стартовал на моноплане Этриха и первым сел в Новгороде, за что ему был поднесен серебряный кубок с надписью: «1911 г. Первому спустившемуся в Новгороде летчику от новгородского спортивного общества»¹¹⁵. Но, взлетев в Новгороде, чтобы продолжать перелет, сделав два круга, по какой-то причине он вынужден был спуститься, при этом получил ушиб головы и кровоизлияние в мозг¹¹⁶. Остальные участники перелёта тоже побывали в авариях, но обошлись без серьезных травм.

По итогам перелета разгорелось несколько скандалов. Во-первых, ряд газет («Речь», «Биржевые ведомости», «Петербургская газета», «Петербургский листок», «Русское слово», «Голос Москвы» и др.) обвинил организаторов перелета в том, что аэроклубом был предоставлен Слюсаренко (к тому же за 30% призовых) неисправный «Фарман», на котором ранее отказался лететь Срединский. Во-вторых, Васильев рассказал сотруднику «Биржевых ведомостей», «с какой преступной небрежностью был обставлен перелет». «Его рассказ — сплошной обвинительный акт устроителям»¹¹⁷. Претензии Васильева к этапам после Новгорода: в Новгороде никаких запчастей на старте, свечей нет, некому завести пропеллер, механиков нет, никакой помощи. Выручил Уточкин, потерпевший аварию в десяти верстах от старта: он

отдал свечи из своего мотора и запустил пропеллер. У Васильева разбилась одна из стекол в очках, ветер слепил глаз, поэтому пользоваться картой не было возможности. Никакие сигналы сверху не видны, путь нигде не обозначен. Над некоторыми пунктами приходилось делать по несколько кругов, чтобы выбрать правильный путь, да и то уверенности не было, что дорога верная. Васильев, утомленный поиском сигналов по пути, дает телеграмму: пусть зажгут костры. Но на старте, куда дана телеграмма, посчитали это излишним. Попросил флаги красного цвета, так как белые не видны, но ему ответили, что генерал Каульбарс разрешил только белые. У Валдая из-за расхождения дорог Васильев сел во ржи в трех верстах от пункта. Сначала не заметили, потом примчался автомобиль. Среди людей множество любопытных, но механика нет, пропеллер запустить опять некому. Повсюду на этапах — никакой помощи, даже чаю не могли дать. В Подсолнечном, где пришлось сесть, нет бензина. Через час привезли — оказался автомобильный¹¹⁸. Васильев назвал перелет «каторжным перелетом». Сразу после последнего приземления он заявил, что не были приняты все меры, чтобы обеспечить летчикам более или менее благоприятные условия. Более того, Васильев сказал: «Этот перелет — обречение на смерть, и, если он не окончится смертью кого-нибудь из авиаторов, то нужно благодарить лишь Бога»¹¹⁹. Отдавая должное смелости авиаторов, в газетах, освещавших перелет, появились жесткие статьи с требованием проведения расследования, смысл которых сводился к призыву «К ответу!»¹²⁰.

Президиуму спортивного комитета аэроклуба и генералу Каульбарсу пришлось оправдываться. По поводу неисправного «Фармана» комитет сообщил, что 11 июля Слюсаренко не только отрегулировал аэроплан, но и поставил на него собственный мотор «Гном». При испытании мотора на аппарате он дал прекрасную тягу, а пробные полеты с пассажиром подтвердили полную готовность аэроплана к полетам. 13 июля Слюсаренко заявил представителю спортивного комитета: «Аппарат был отрегулирован мною настолько хорошо, что при пробном полете я выпускал из рук рычаг управления, отчего ровный ход несколько не изменялся»¹²¹. Что касается 30% призовых, то аэроклуб опроверг коммерческий интерес, мотивируя свои действия тем, что, помогая авиаторам, не имеющим своих аппаратов, аэроклуб не может безвозмездно предоставлять аэро-

¹¹² Перелет Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 13 июля.

¹¹³ Перелет Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 июля.

¹¹⁴ Перелет Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 13 июля.

¹¹⁵ Базанкур О. Летуны прилетели // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 12 июля

¹¹⁶ Перелет Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 12 июля.

¹¹⁷ Перелет Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 июля.

¹¹⁸ Кутчинский Ф. Горе-устроители: Рассказ Васильева о перелете // Биржевые ведомости. 1911. 14 июля. Утренний выпуск.

¹¹⁹ Рассказ Васильева // Биржевые ведомости. 1911. 12 июля. Утренний выпуск.

¹²⁰ Осендовский А. К ответу! // Биржевые ведомости. 1911. 15 июля. Утренний выпуск.

¹²¹ Перелет Петербург — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 16 июля.

планы, приобретенные на народные пожертвования в тех случаях, когда «пилоты выступают на состязаниях с крупными призами»¹²².

Генерал Каульбарс на аэродроме в Москве в окружении представителей Московского общества воздухоплавания и корреспондентов газет признал, что в некоторых местах пути действительно были недостатки. Что касается отсутствия специальных инструментов и масла, то генерал сослался на то, что каждый авиатор привык к особому маслу и своему специальному инструменту, а комитет завести специальный инструмент не мог. Нехватка же кое-где бензина объясняется тем, что запасом пользовались некоторые автомобилисты из obsługi соревнований. Упреки, касающиеся неудачной сигнализации белыми флагами, Каульбарс отменил, так как этот вопрос решался комитетом в присутствии самих авиаторов и не встретил с их стороны возражений. По мнению генерала Каульбарса, причин неудачи перелета две: отсутствие опыта у большинства авиаторов полетов вне аэродрома и неблагоприятная погода¹²³.

В начале июня на заседании Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования было «постановлено, чтобы авиационные отряды отдела воздушного флота, начиная с текущего года, принимали участие в маневрах войск; с этой целью командированы из севастопольской воздухоплавательной школы в Гатчину 12 офицеров-летчиков, для подготовки к воздухоплавательной службе на маневрах совместно с войсками»¹²⁴. Чуть позже было принято решение, что в больших маневрах Петербургского военного округа примут участие 10 опытных офицеров-летчиков, руководить которыми будет заведующий гатчинской офицерской воздухоплавательной школой подполковник С. А. Ульянин; в маневрах войск Варшавского военного округа примут участие, под началом руководителя севастопольской офицерской школы авиации подполковника Одинцова, 11 военных летчиков, сдавших пилотский экзамен при севастопольской воздухоплавательной школе¹²⁵.

Первое применение в русской армии воздушной разведки на аэропланах состоялось 8 августа. На рассвете с гатчинского военного поля в сторону Красного Села, в окрестностях которого проходили маневры гвардейской кавалерии и пехоты, вылетели поручик Данилевский на «Фармане» и поручик Бродович на биплане «Бристоль», оба

с пассажирами-наблюдателями. Разыскав нужные отряды и произведя предписанные наблюдения, летчики вернулись в Гатчину. Данилевский поручил своему пассажиру сделать доклад о разведке, а сам тут же вместе с ещё тремя офицерами отправился в качестве пилота на военном сферическом аэростате с целью проведения рекогносцировки. В районе красносельских маневров в то же время производили воздушную рекогносцировку корнет Бахмутов и подпоручик Макаров. Оба летчика несколько раз доставляли сведения руководителям маневров, после чего опять отправлялись с новыми поручениями. Успех превзошел ожидания. Вечером того же дня авиатор М. Н. Ефимов на военном биплане Фармана произвел опыт полета в полной темноте. Он взял с собой на аппарат прожектор (автомобильный фонарь), с помощью которого освещал с высоты 100 м окружающую местность и бросал вниз снаряды в виде баллонов с водой. Пробыв в воздухе около 45 мин., авиатор благополучно опустился¹²⁶.

13 августа в больших маневрах войск петербургского гарнизона, которые проходили «в присутствии высоких особ» в районах Красного Села, Пулковки и Царского Села, наряду с гвардейской пехотой, кавалерией и артиллерией принимал участие отряд воздушных разведчиков. Около 9 часов утра с гатчинского аэродрома на «Фармане» отправились для наблюдения за работой военных летчиков старший инструктор отдела воздушного флота М. Н. Ефимов с начальником авиационного отдела офицерской воздухоплавательной школы С. А. Ульяниным. От отдела воздушного флота капитан Александров, поручики Линно и Макаров с наблюдателями на «Фарманах», выполняя указания руководителей маневров, в чье распоряжение они временно поступили, отыскивали воинские отряды, скрытые окопы, передавали донесения. От офицерской воздухоплавательной школы для участия в маневрах был отправлен «Бристоль» с пилотом поручиком Дацкевичем и наблюдателем подполковником генерального штаба Гатовским. Уже совершив разведку в районе Киргофа, при возвращении в Гатчину у «Бристоля» остановился мотор, и Дацкевичу пришлось с высоты 600 м спускаться планирующим спуском на невспаханное поле. К счастью, аварии не случилось¹²⁷.

31 августа и 1 сентября на двухсторонних маневрах войск Киевского военного округа присутствовал император Николай II. О масштабах маневров можно судить по количеству и составу участников: наряду с семью пехотными дивизиями, стрелковой бригадой, семью артилле-

¹²² Там же.

¹²³ Объяснения генерала Каульбарса // Биржевые ведомости. 1911. 16 июля. Утренний выпуск.

¹²⁴ Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 9 июня.

¹²⁵ Хроника: Воздухоплавание на больших маневрах // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 4 августа.

¹²⁶ Хроника: Воздушная разведка и полеты // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 9 августа.

¹²⁷ Хроника: Воздушная рекогносцировка // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 августа.

рийскими бригадами, девятью артиллерийскими дивизионами, тремя кавалерийскими дивизиями, Сводной казачьей дивизией, Полевым жандармским эскадром, Киевским военным училищем, четырьмя саперными батальонами и др. в маневрах участвовали 7-я воздухоплавательная рота и авиационный отряд отдела воздушного флота¹²⁸.

В августе «отдел воздушного флота комитета по усилению флота на добровольные пожертвования решил приступить к организации первого в России отряда воздушных разведчиков специально для обслуживания военного флота. Для изучения постановки этого дела в других странах командирована за границу группа военных летчиков во главе с капитаном Кедриным и лейтенантом Дорожинским. Первый опыт применения аэропланов к морскому делу решено предпринять в черноморском флоте»¹²⁹. В том же решении было предложено организовать морские воздушные станции в Кронштадте, Либаве, Владивостоке и др. городах, а также «учредить при Морском министерстве специальный воздухоплавательный отдел»¹³⁰.

Anatoly SAFAEV

Librarian, Department of Newspapers, National Library of Russia
(St. Petersburg, Russia)

E-mail: safaev.ae@gmail.com

The beginning of Russian aviation. 1910–1911. Chronicle of events according to Russian newspapers

The main focus of this article is an early period of Russian aviation history. The subject matter of the study are Chronicles of top-spread Russian Newspapers. The analysis of these materials makes it possible to distinguish an actual motivation to build aviation in Russia. This is connected with potential for aviation to utilize in military ends. The developments occurred since the beginning of 1910 up to the middle of 1911 are captured of newspapers publications.

Keywords: The Department of Air Fleet under The Committee of Free-will Contributions for added Fleet Force; The Imperial All-Russian Air Club; The First International Aviation Exhibition; The First Impactful Exhibition; The First All-Russian aviation Meeting; The All-Russian aviation Union; The Second International Aviation Week; The Moscow Aviation Week; The St. Petersburg-Moscow Flight; The Air Reconnaissance; The Air-operations during army manoeuvres.

¹²⁸ Дополнения к Высочайшим приказам, отданным Сентября 1-го дня // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 8 сентября

¹²⁹ Хроника: Организация воздушных разведчиков // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 25 августа.

¹³⁰ Там же.

УДК 930.1 (470) +316 (091)

ББК 63.1 (2) 5–8+60.51 (2) 52

Николай Юрьевич НИКОЛАЕВ

кандидат исторических наук, доцент кафедры социально-гуманитарных дисциплин Волжского политехнического института (Волжский, Россия)

E-mail: nikcam@mail.ru

ПРОБЛЕМАТИКА ВОЙНЫ И МИРА В ПУБЛИЦИСТИКЕ М. М. КОВАЛЕВСКОГО В 1914–1916 гг.

В статье рассмотрена публицистика известного историка, социолога и правоведа М. М. Ковалевского в период 1914–1916 гг. Зачинщиками Первой мировой войны ученый называл исключительно Центральные державы и прежде всего Германию, которую он обвинял в национал-шовинизме, агрессивном экспансионизме и неумеренном милитаризме. Политической расплатой за развязывание конфликта, по его мнению, станет военное поражение Четверного союза и значительные территориальные потери его участников. Ковалевский считал неизбежной победу стран Антанты, а для России участие в войне означало не только большие жертвы, но и сузило новые перспективы на пути развития правового и демократического государства.

Ключевые слова: М. М. Ковалевский, публицистика, война, мир, милитаризм, миротворчество, пацифизм.

Максим Максимович Ковалевский (1851–1916) — видный российский историк, юрист и социолог — получил известность не только своими научными достижениями, но и активной миротворческой позицией. К сожалению, этот немаловажный аспект общественной деятельности ученого практически не представлен в исследовательской литературе¹.

Между тем Ковалевский был не только энергичным пропагандистом идей всеобщего мира, но являлся также одним из организаторов антивоенного движения в России. В 1909 г. он возглавил Петербургское отделение общества мира, безуспешно пытаясь вовлечь в его работу выскопоставленных современников². По воспоминаниям самого ученого,

¹ Можно отметить лишь две работы общего характера: Матиева А. Х. Петербургский пацифист М. М. Ковалевский // История Петербурга. № 6 (16). 2003. С. 22–24; Николаев Н. Ю. Миротворческие взгляды М. М. Ковалевского в начале XX в. // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4, История. Регионоведение. Международные отношения. 2014. № 3. С. 6–15.

² Сдвижков Д. А. Идеи ненасилия в образованных слоях Германии и России накануне Первой мировой войны // Ненасилие как мировоззрение и образ жизни (исторический ракурс). М., 2000. С. 132–133.