

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. ВТОРАЯ ПОЛОВИНА 1911 ГОДА. ХРОНИКА СОБЫТИЙ ПО МАТЕРИАЛАМ ГАЗЕТНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ<sup>1</sup>**

Статья посвящена начальному периоду истории российской авиации — второй половине 1911 года. Предметом рассмотрения является материал, содержащийся в публикациях отдела хроники ведущих российских газет. Данная статья является продолжением статьи «Начало российской авиации. 1910–1911 гг. Хроника событий по материалам газетных публикаций», опубликованной в материалах XI Военно-исторической конференции<sup>2</sup>.

**Ключевые слова:** Императорский всероссийский аэроclub, итоги перелета Петербург–Москва, парашют Г. Е. Котельникова, первое участие авиации в военном параде, севастопольская школа Отдела воздушного флота, царскосельская авиационная неделя, Л. В. Зверева, авиация в маневрах Гренадерского корпуса под Москвой, 2-я московская авиационная неделя, авиационная разведка, авиация в киевских и варшавских военных маневрах, перелет М. Ф. де Кампо-Сципио Варшава–Петербург, общество «Авиата», харьковская воздухоплавательная выставка, И. И. Сикорский, 1-я киевская авиационная неделя, авиационные дни в Ново-Николаевске, использование авиации в Итало-турецкой войне 1911–1912 гг., авиация во флоте, конструкторский конкурс летательных аппаратов.

Главным авиационным событием 1911 года в России стал перелет Петербург–Москва, состоявшийся в первой половине июля. Всю вторую половину месяца газеты активно обсуждали его итоги. Те, кто считал перелет провальным, призывали прекратить «безрассудную гоньбу за призами, а поставить дело строже и солиднее»<sup>3</sup>, а также увеличить подготовительный период подобных мероприятий настолько, насколько это будет необходимо для максимального обеспечения безопасности участников.

---

<sup>1</sup> Статья публикуется в авторской редакции.

<sup>2</sup> Сафаев А. Е. Начало российской авиации. 1910–1911 гг. Хроника событий по материалам газетных публикаций // Военная история России XIX–XX веков: Материалы XI Международной военно-исторической конференции. 23–24 ноября 2018 г. СПб., 2018. С. 320–350.

<sup>3</sup> Вель. Итоги // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 июля.

Другие старались мыслить более широко. Соглашаясь, что не всё было сделано организаторами перелета для достижения полного успеха, они понимали, что в таком опасном деле, как завоевание воздушного пространства, без жертв обойтись нельзя. Любое событие, какие бы последствия оно за собой не влекло, давало авиаторам, организаторам мероприятий, конструкторам и изготовителям аэропланов бесценный опыт.

25 июля<sup>4</sup>, выступая в зале Тенишевского училища с лекцией о перелете Петербург–Москва, инженер-механик А. Г. Розенблюм, который во время этого перелета являлся помощником спортивного комиссара на контрольном пункте одного из этапов в Вышнем Волочке, попытался обоснованно ответить на нападки, звучавшие со всех сторон в адрес организационного комитета перелета. По его мнению, молодые авиаторы фактически оказались не готовы к большой физической и психологической нагрузке, что выразилось в огромной усталости и общем перенапряжении. А. Г. Розенблюм рассказал то, чему он был свидетелем как очевидец и непосредственный участник событий, а именно в каком удручающем состоянии находились авиаторы после приземления в Вышнем Волочке. Что же касается аварий, то, по мнению лектора, большая их часть явилась «следствием непростительно халатного отношения фирм, стоявших за спиной авиаторов»<sup>5</sup>. Действительно, у некоторых авиаторов, имевших возможность о себе позаботиться, проблем было меньше. Вот что сообщал корреспондент газеты «Современное слово»:

Янковский обслуживается лучше остальных участников перелета. Его сопровождают три автомобиля с механиками и три комплекта запасных частей. Один автомобиль уезжает вперед на пункт, где намерен спуститься авиатор, второй стоит на полпути, а третий следует за авиатором. В Вышнем Волочке, где Янковский при падении на лес сильно поломал свой моноплан «Блерио», последний в течение менее суток был отремонтирован почти заново<sup>6</sup>.

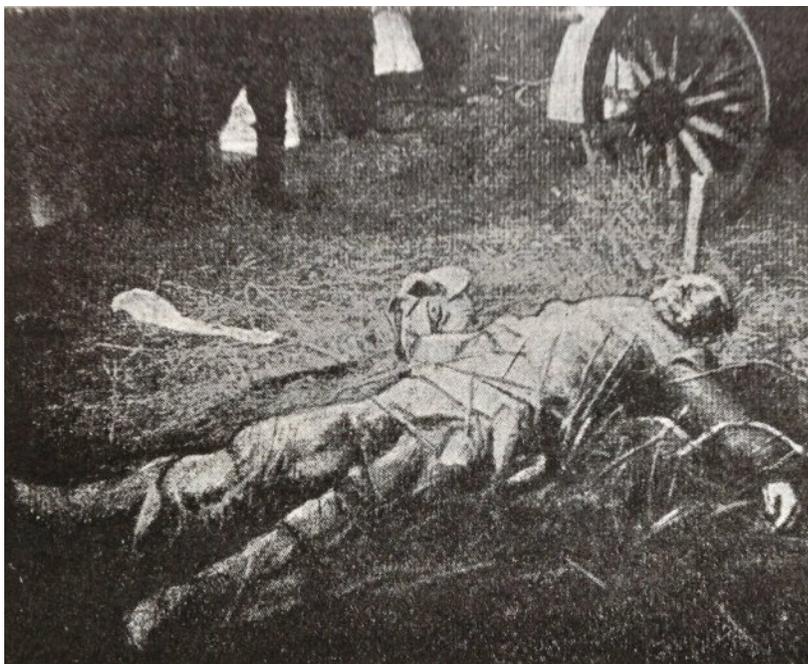
Как бы там ни было, итоги перелёта стоит признать удовлетворительными, достаточно сравнить его с подобными перелётами в Западной Европе. На перелет Петербург–Москва записалось 12 авиаторов, вылетело восемь, в Москву прилетел один. Потери: один погибший

---

<sup>4</sup> Здесь и далее даты приводятся, как они указаны в российских газетах того периода, т. е. по старому стилю.

<sup>5</sup> Хроника: Лекция о перелете Петербург–Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 27 июля.

<sup>6</sup> А. М. Полет Петербург–Москва // Современное слово. 1911. 15 июля.



*Ил. 1. Тело авиатора К. Н. Шиманского на месте катастрофы. Голос Москвы: иллюстрированное обозрение. 1911. 31 июля*

(К. Н. Шиманский, *ил. 1*), двое получили тяжелые ранения, один ранен, семеро потерпели серьезные аварии<sup>7</sup>.

На перелете Париж–Мадрид с обязательными спусками на этапах из 16 записавшихся авиаторов прилетел только один (Ведрин), один авиатор погиб, несколько получили ранения. На перелет Париж–Рим–Турина записалось 40 человек, до Рима долетело лишь четверо, до Турина — ни одного. При этом случилось пять аварий, две из которых (Лукка и Фрей) были очень тяжелыми. На круговой перелет Париж–Брюссель–Лондон–Париж записалось 60 авиаторов, прилетело всего 9. В первый день четверо разбились насмерть, дальше было еще семь серьезных аварий. Круговой перелет по Северной Германии Берлин–Гамбург–Ганновер–Кёльн–Берлин не смог выполнить ни один авиатор. Из 13 этапов победитель (Кёниг) преодолел лишь 11. И это несмотря на то, что условия полетов были чрезвычайно облегчены: перегоны не превышали 100–150 км, а после каждого пройденного этапа полагалось 1–2 дня

<sup>7</sup> Вель. Итоги // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 июля.

отдыха<sup>8</sup>. Весь перелет был рассчитан на 30 дней. Эта неспешность позволила немцам обойтись без серьезных катастроф и без жертв.

Следует отметить еще один важный момент. Несмотря на то, что перелет по Северной Германии был организован по инициативе газеты «Berliner Zeitung am Mittag», он имел вполне практические военные цели. Во-первых, маршрут полета был составлен с учетом «возможного в будущем театра войны»<sup>9</sup>:

Были выбраны такие пункты, как военный порт Киль и германо-французская граница на Рейне. Полет захватил и Северо-Германскую низменность и побережья омывающих Германию морей, несколько горных кряжей, в том числе Гарц и Рейнский фабрично-заводской район<sup>10</sup>.

Во-вторых, «почти все авиаторы имели в качестве пассажиров офицеров генерального штаба»<sup>11</sup>. В-третьих, часть авиаторов проверяла в перелете аппараты немецкого производства. И именно на них были достигнуты наилучшие результаты, что было отмечено дополнительными денежными призами от прусского военного министерства. Авиаторы Кёниг, Фолмеллер и Бюхнер, используя аппараты «Альбатрос» (мотор «Gnome», 70 л. с.), «Голубь» Румплера-Этриха (мотор завода Даймлера, 70 л. с.) и «Aviatik» (мотор «Argus», Германия, 100 л. с.) соответственно, обошли фаворитов, летевших на французских аэропланах<sup>12</sup>. Если сравнивать отношение немецкого военного ведомства к круговому германскому перелету с отношением российского военного ведомства к перелету Петербург–Москва, то становится очевидным, что российское военное ведомство не проявило должного интереса к данному событию.

Не оценило должным образом наше военное ведомство и разработанный Глебом Евгеньевичем Котельниковым ранцевый парашют для летчиков. В августе 1911 г. Котельников передал чертежи своего изобретения в воздухоплавательный отдел инженерного ведомства, но отношением от 13 сентября 1911 г. за № 715 тот уведомил изобретателя, что его прибор «принят быть не может, так как он ничем не обеспечивает надежности открытия парашюта после его выбрасывания из ранца, тогда как основным качеством спасательного прибора должна быть безот-

---

<sup>8</sup> Перелет Петербург–Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 15 июля.

<sup>9</sup> *Иванович Г.* Германские аэропланы и результаты германского кругового полета // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 13 июля.

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Там же.

казность его действия»<sup>13</sup>, а произведенные «опыты с моделью не могут считаться убедительными, так как они производились в малом количестве и с моделью малых размеров»<sup>14</sup>.

Общественный запрос на создание средства спасения для авиаторов появился сразу после трагической гибели капитана Л. М. Мациевича во время Всероссийского праздника воздухоплавания в сентябре 1910 г. Через несколько дней после трагического события, свидетелями которого было огромное количество зрителей, редакцией газеты «Новое время», взявшей на себя заботу по сбору средств на помощь семье погибшего авиатора и увековечивание его памяти, «было получено несколько писем от людей с высшим техническим образованием, в которых они предлагают специалистам разработать парашюты для летунов»<sup>15</sup>. Отношение авиаторов к идее парашюта, как ни странно, было в то время скептическим. Автор статьи в «Новом времени» писал:

Я обратился к нашим летчикам с вопросом, насколько, по их мнению, такой парашют применим. Мнение было чрезвычайно единодушно: при настоящем устройстве аэропланов никакой парашют устроен быть не может<sup>16</sup>.

Испытания Воздухоплавательным отделом прибора Котельникова начались лишь 6 июня следующего года в деревне Сализи. Испытания проводились с аэростата. Вместе с тем в Севастополе М. Н. Ефимов с высоты 100 м провел успешный опыт сбрасывания манекена с прибором с «Фармана», а 26 сентября штабс-капитан Горшков сделал это с высоты 80 м с «Блерио». Результаты были блестящие. В докладной записке на имя военного министра В. А. Сухомлинова, датированной 6 октября 1912 г., Г. Е. Котельников писал:

Несмотря на очевидный успех моего прибора при разнородных испытаниях его, в настоящее время г<осподин> начальник Воздухоплавательной школы в донесении своем на имя Воздухоплавательного отдела Генерального штаба дает о моем приборе отзыв, из которого видно, что: 1) вообще спуск на парашюте надо считать опасным, так как при ветре, имея достаточную поступательную скорость, спускающийся может разбиться о встречное дерево или забор; 2) что пилот при аварии аэроплана предпочитает планирующий спуск и 3) что парашют применим исключительно на войне при гибели всего экипажа управляемого шара, но и в этом случае авиатор, отдавший предпочтение спуску на парашюте в плен неприятелю, перед смертью все равно

---

<sup>13</sup> Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. — 2 изд., перераб. — М.: Машиностроение, 1981. С. 268–269. Прил. 12 (Докладная записка изобретателя парашюта Котельникова военному министру Сухомлинову).

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Кр-ко И. Праздник авиации // Новое время. 1910. 28 сентября.

<sup>16</sup> Там же.

будет расстрелян неприятельскими пулями. Приняв во внимание, что все человечество озабочено изысканием средств обезопасить летчиков от гибели именно в мирное время, когда они готовятся к серьезной деятельности на войне и часто гибнут напрасно, тогда как могли бы оказаться в нужный момент полезными сынами родины и что именно на войне-то никто не думает заботиться о спасении, а горя единым желанием исполнить свой долг перед Родиной, идя на верную смерть, подобные заключения г<осподина> начальника Воздухоплавательной школы представляются по меньшей мере <...> странными и наивными. <...> Считаю долгом положить <sic!> вашему высокопревосходительству, что такое странное отношение к столь важному и полезному делу, как спасение нужных людей и аппаратов для меня, русского офицера, и непонятно и обидно<sup>17</sup>.

Возмущение изобретателя вполне понятно — вопрос с финансированием не решен, больше года было фактически потеряно. Остается загадкой, почему военное ведомство проигнорировало столь нужную и перспективную разработку ещё в 1911 г., почему оно не профинансировало, хотя бы минимально, данный проект, почему не попыталось подключить к работам нужных специалистов, таких, как, например, аэронавт Ю. М. Древницкий? На счету Ю. М. Древницкого на момент окончания Первого всероссийского праздника воздухоплавания уже было 459 спусков с шара на парашюте, в том числе и опыт спуска, правда, не специально подготовленного, а вынужденного, в силу сложившихся обстоятельств, с высоты 4000 м<sup>18</sup>. Конечно, Ю. М. Древницкому не могли отдать приказ — он не был военным, но если бы удалось вовлечь его в это дело, если бы была создана конструкторско-испытательная команда, наделенная определенными возможностями и ресурсами, то к первой мировой войне российская авиация могла подойти с большим потенциалом.

31 июля Николай II утвердил рисунок флага для летательных аппаратов и строений Отдела воздушного флота Комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования:

Флаг имеет форму равнобедренного треугольника; по длине флаг разделен на две части: в первой части три горизонтальные полосы <...>: белая, синяя и красная; остальная часть флага белая и в ней помещен синий вензель из инициалов Отдела воздушного флота (ОВФ)<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Дузь П. Д. Указ. соч. С. 268–269. Прил. 12. (Докладная записка изобретателя парашюта Котельникова военному министру Сухомлинову).

<sup>18</sup> К. Ш. Праздник авиации // Новое время. 1910. 2 октября.

<sup>19</sup> Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 6 августа.

Накануне, 30 июля 1911 г., авиация впервые участвовала в военном параде<sup>20</sup>. Парад по случаю дня рождения наследника цесаревича Алексея Николаевича проходил в лагерях 1-й бригады 13-й пехотной дивизии под Севастополем. На учебном лётном поле школы авиации, находившемся неподалеку от лагерей, в 7:30 утра были поставлены в одну линию 15 аэропланов. На правом фланге выстроились руководители и офицеры специального и общего классов школы, а перед фронтом летательных аппаратов — нижние чины школы авиации. В 8 часов к фронту подъехал принимавший парад начальник 13-й пехотной дивизии генерал-лейтенант Ф. М. Вебель. Его встретил рапортом начальник школы авиации полковник генерального штаба С. И. Одинцов. Поздоровавшись с нижними чинами, генерал-лейтенант Ф. М. Вебель обратился с приветственной речью к офицерам школы, после чего отбыл к войскам своей дивизии. Сразу после его отъезда на старт были выведены 6 аппаратов и поставлены в две линии. В одной линии располагались два «Блерио» (гоночный и двухместный), в другой — четыре «Фармана». Размеры поля не позволяли одновременно выпустить большее количество аэропланов. Первым взлетел на гоночном «Блерио» лейтенант Дыбовский, вслед за ним поднялся на двухместном «Блерио» лейтенант барон Буксгевден с пассажиром штабс-ротмистром Миллером. Затем на «Фарманах» поднялись в воздух штабс-капитан Виктор-Берченко, поручик Макеев с пассажиром подпоручиком Гаусманом, штабс-капитан Земитан и поручик Туношенский.

Пока авиаторы взлетали, на лагерном поле 13-й пехотной дивизии прошел торжественный молебен, и принимавший парад генерал-лейтенант Ф. М. Вебель обошел фронт и поздравил войска с торжественным днем. В момент, когда полковой оркестр исполнял государственный гимн, над строем уже кружили 6 аэропланов, «сливая шум своих винтов со звуками гимна и восторженным “ура”»<sup>21</sup>. По окончании мероприятия все аппараты без происшествий благополучно вернулись на воздухоплавательное поле.

Севастопольская школа Отдела воздушного флота стала главным поставщиком летных кадров для армии. Качество подготовки авиаторов было отменным. Обучающиеся должны были сначала освоить биплан («Фарман»), сдать экзамен, а затем научиться управлять монопланом («Блерио»). Обилие аппаратов обеих систем и большое количество пригодных для полетов дней позволяло учащимся в совершенстве освоить

---

<sup>20</sup> Парад войскам 13-й пехотн. дивизии при участии школы авиации // Крымский вестник. 1911. 31 июля.

<sup>21</sup> Там же.

летное дело. Успешное участие в военных маневрах подтвердило высокий уровень подготовки. «Вестник воздухоплавания» писал:

На маневрах они произвели фурор. Еще оттуда полк<овник> Одинцов телеграфировал в школу: «Маневры кончились блестяще, вызывая общий восторг от командующего войсками до рядового включительно; школа подержала свое доброе имя; выпущенные ею летчики, участники маневров варшавских, киевских и петербургских, покрыли ее славой»<sup>22</sup>.

10 сентября «Новое время» опубликовало беседу с авиатором М. Н. Ефимовым<sup>23</sup>, только что возвратившимся в Петербург из Киева, где он с 30 августа по 1 сентября принимал участие в военных маневрах. Из беседы можно узнать некоторые подробности о тех событиях. В киевских воздушных маневрах участвовали со стороны, наступавшей на Киев, М. Н. Ефимов, штабс-ротмистр Миллер и кондуктор Жуков; с другой стороны — офицеры севастопольской школы Ильин, Линно, Никифоров и Макаров, всего 6 аэропланов Отдела воздушного флота. Машины поднялись из Киева и летели двумя треугольниками (2 аппарата впереди и 1 сзади). Пролетев 40 верст, авиаторы спустились на поле, где проходили маневры. Летчики получили задания по выявлению местонахождения неприятеля. М. Н. Ефимов отметил, что полеты совершались на небольшой высоте, в случае же войны все то же самое придется выполнять на значительных высотах. В одном из эпизодов маневров М. Н. Ефимов не рассчитал количество бензина и вынужден был опуститься на территории между своим и неприятельским лагерями. К нему подскочила конница и объявила, что он в плену, а аппарат его уничтожен. Сам авиатор сказал:

Я думаю, что в военное время я успел бы добраться до своих раньше, нежели подоспел бы неприятель. Вообще же маневры удались чрезвычайно, летали во всякое время — днем и ночью, в безветрие и при ветре; аварий не было ни одной<sup>24</sup>.

Что касается маневров Варшавского военного округа, в которых принимали участие части 14-го (генерал-лейтенанта Брусилова), 19-го (инженер-генерала Саранчова) и 23-го армейских корпусов<sup>25</sup>, то отде-

---

<sup>22</sup> *Вестник*. В школе О. В. Ф. в Севастополе // Вестник воздухоплавания. 1911. № 13–14. С. 49–50.

<sup>23</sup> *К. Ш.* Воздушные маневры. (Беседа с М. Н. Ефимовым) // Новое время. 1911. 10 сентября.

<sup>24</sup> Там же.

<sup>25</sup> К большому маневру войск Варшавского военного округа // Варшавский дневник. 1911. 28 августа.

лом воздушного флота было командировано туда 13 аэропланов. Они были разбиты на два авиационных отряда, один в составе восьми аппаратов «Блерио», другой — пяти «Фарманов». Начальниками отрядов были штабс-капитан Виктор-Берченко и лейтенант барон Буксгевден. Под их началом летали товарищи по школе — офицеры Земитан, Дыбовский, Андреади, Никольский, Макеев, Прищепов, Туношенский, Абрамович, Гельгар и Бахмутов. Общее руководство осуществляли начальник авиационной школы полковник генерального штаба С. И. Одинцов и управляющий делами Отдела воздушного флота, адъютант великого князя Александра Михайловича капитан 2 ранга Н. Ф. Фогель. Полеты продолжались в течение семи дней. Они проходили на большой высоте, в отличие от киевских, в условиях боевой обстановки. Аэропланы использовались только для разведки и связи<sup>26</sup>.

Участники маневров поручики Линно, Никольский и Никифоров высочайшим приказом по Военному ведомству от 1 октября были произведены с 10 августа в штабс-капитаны<sup>27</sup>.

Утром 17 сентября другие участники недавних маневров, поручик Андреади и штабс-капитан Земитан на двух «Блерио», и поручики Туношенский и Прищепов на двух «Фарманах» совершили полет в Южную бухту Севастополя и сделали несколько кругов над императорской яхтой «Штандарт», на которой отдыхала царская фамилия<sup>28</sup>. Это был последний день пребывания государя с семьей в Севастополе. В середине того же дня «Штандарт» ушел в Ялту.

А спустя ровно месяц, в полдень 26 октября, в Ливадии великий князь Александр Михайлович представил Николаю II постоянный и переменный составы Севастопольской офицерской школы воздухоплавания Отдела воздушного флота<sup>29</sup>. *Постоянный состав*: начальник школы полковник генерального штаба Одинцов, заведующий хозяйством штабс-капитан 52-го Виленского пехотного полка Земитан, заведующий хозяйством капитан гатчинского отряда корпуса инженеров-механиков флота Александров, штабс-капитан лейб-гвардии Преображенского полка Виктор-Берченко, лейтенант 2-го Балтийского флотского экипажа барон Буксгевден, лейтенант Черноморского флотского экипажа Дыбовский и поручик лейб-гвардии саперного батальона Макеев. *Переменный состав* (специальный класс): штабс-ротмистр лейб-гвардии

<sup>26</sup> Хроника: Воздухоплавание // Новое время. 1911. 9 сентября.

<sup>27</sup> Высочайший приказ по военному ведомству: Октября 1-го дня, в Ливадии // Русский инвалид. 1911. 7 октября.

<sup>28</sup> *Винтик*. В школе О. В. Ф. в Севастополе // Вестник воздухоплавания. 1911. № 13–14. С. 49–50.

<sup>29</sup> Севастопольская школа авиации в Ливадии // Крымский вестник. 1911. 30 октября.

Драгунского полка Миллер, поручик лейб-гвардии Семеновского полка Лобановский, поручик лейб-гвардии Конного полка Ильин, штабс-капитан 7-й воздухоплавательной роты Линно, штабс-капитан Сибирского воздухоплавательного батальона Никифоров, штабс-капитан 1-й Кавказской воздухоплавательной роты Никольский, поручик 3-й воздухоплавательной роты Туношенский, поручики 11-го гренадерского Фанагорийского полка Прищепов и Поплавко, поручик 4-й Сибирской воздухоплавательной роты Макаров, поручик 51-го Литовского пехотного полка Андреади, поручик корпуса инженеров-механиков флота Стаховский, корнет лейб-гвардии Гродненского гусарского полка Бахмутов, подпоручик запасного конно-артиллерийского дивизиона Гельгар, адъютант 50-го Белостокского пехотного полка подпоручик Абрамович, подпоручик 49-го Брестского пехотного полка Якубов и вольнонаемный руководитель школы потомственный почетный гражданин Севастополя М. Н. Ефимов.

При представлении присутствовали: Свиты Его Величества генерал-майор князь Орлов, флигель-адъютант полковник А. А. Дрентельн, дежурный флигель-адъютант ротмистр граф Ф. М. Нирод и адъютант великого князя Александра Михайловича капитан 2 ранга Н. Ф. Фогель<sup>30</sup>.

Его Величество обходил офицеров, удостоивая их милостивыми вопросами, благодарил за ревностное отношение, усердие и приложенные ими труды на пользу русской авиации и пожелал им полного успеха в этом новом деле. По окончании представления Государь Император изволил сняться с офицерами в общей группе<sup>31</sup>.

Сразу после встречи Александр Михайлович в своем дворце в Ай-Тодоре дал завтрак для всех чинов школы. Около 4 часов дня офицеры переменного и постоянного составов возвратились в Севастополь<sup>32</sup>. К этому времени в школу подъехал военный министр генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов. Вернувшиеся из Ялты авиаторы продемонстрировали ему фигурные полеты на аппаратах «Фарман» и «Блерио». Одновременно в воздухе находилось до десяти аэропланов, некоторые летали до Балаклавы и обратно и до Херсонесской бухты. «Военный министр смотрел полеты в продолжение часа, оставшись весьма довольным достигнутыми школой успехами»<sup>33</sup>. Вечером того же дня В. А. Сухомли-

---

<sup>30</sup> Там же.

<sup>31</sup> Телеграммы министра императорского двора. I // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 27 октября.

<sup>32</sup> Севастопольская школа авиации в Ливадии // Крымский вестник. 1911. 30 октября.

<sup>33</sup> Хроника // Крымский вестник. 1911. 28 октября.

нов в отдельном салон-вагоне курьерского поезда отбыл из Севастополя в Петербург<sup>34</sup>.

С середины июля в Императорском всероссийском аэроклубе началась подготовка к авиационным состязаниям в Царском Селе, приуроченным к открывающейся 10 августа Юбилейной царскосельской выставке. В организационный комитет вошли граф Я. Н. Ростовцев, инженер Л. А. Розенцвейх и С. С. Усов. Для соревнования авиаторов было отведено место на Софийском плацу<sup>35</sup>. Для платной публики предполагалось устроить скамейки и расставить стулья. Было запланировано первые три дня авиационной недели посвятить фигурным состязаниям, а далее организовать перелеты в ближайшие пригороды с вручением почетных призов<sup>36</sup>. Лучшего из летчиков, помимо денежного приза, ждал «высочайший» подарок — ценная фарфоровая ваза Императорского завода. На самой выставке аэроклуб решил на своем стенде представить всю свою деятельность в трех отделах: научно-техническом, спортивном и комитете по сбору пожертвований, выставив летательные аппараты тяжелее и легче воздуха, фотографии, имеющие отношение к воздухоплаванию, диаграммы полетов<sup>37</sup>.

После закрытия записи желающих принять участие в состязаниях, в списке участников царскосельской авиационной недели оказалось 12 авиаторов: братья М. Н. и Т. Н. Ефимовы, В. А. Лебедев, Г. В. Янковский (*ил. 2*), М. Г. фон Лерхе (*ил. 3*), М. Ф. де Кампо-Сципио, А. А. Агафонов, В. С. Масленников (*ил. 4*), Н. Д. Костин, А. Е. Раевский, поручик Г. В. Алехнович и женщина-пилот Л. В. Зверева<sup>38</sup>. В состязаниях предполагали принять участие также авиаторы Г. С. Сегно и А. М. Габер-Влынский, но ввиду незначительности суммы призов, не позволяющих покрыть расходы по перевозке аппаратов и содержанию механиков, отказались от участия. По той же причине к ним чуть было не присоединился и Б. С. Масленников<sup>39</sup>.

Авиационная неделя в Царском Селе открылась 15 августа. Началась она с инцидента. Между авиаторами и организационным комитетом аэроклуба возникло недоразумение по поводу условий участия летчиков в состязаниях. Организаторы не соглашались удовлетворить требования

---

<sup>34</sup> Хроника // Крымский вестник. 1911. 28 октября.

<sup>35</sup> Хроника: Царскосельская авиационная неделя // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 27 июля.

<sup>36</sup> Хроника: Авиационная неделя в Царском Селе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 3 августа.

<sup>37</sup> Хроника: В аэроклубе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 10 августа.

<sup>38</sup> К. Ш. Царскосельская авиационная неделя // Новое время. 1911. 13 августа.

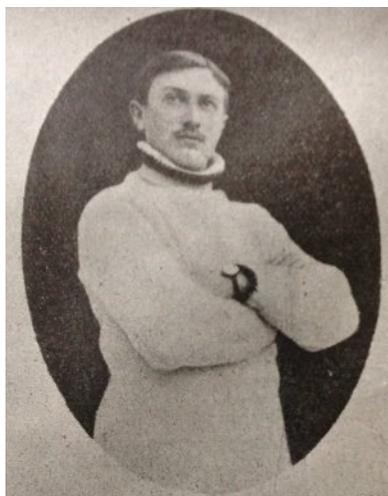
<sup>39</sup> Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 августа.



*Ил. 2. Авиатор Г. В. Янковский.  
Голос Москвы: иллюстрированное обозре-  
ние. 1911. 18 сентября*



*Ил. 3. Авиатор М. Г. фон Лерхе.  
Голос Москвы: иллюстрированное обо-  
зрение. 1911. 18 сентября*



*Ил. 4. Б. С. Масленников.  
Голос Москвы: иллюстрированное обо-  
зрение. 1911. 17 июля*

авиаторов, и те, в свою очередь, отказались участвовать в соревнованиях. Переговоры длились около двух часов. Лишь к 7 часам вечера стороны пошли друг другу на уступки и публика, собравшаяся еще к 5 часам, наконец, увидела полеты<sup>40</sup>.

Первым поднялся поручик Г. В. Алехнович на биплане системы Я. М. Гаккеля с надписью на хвосте «1911. Гаккель. Гатчина» и большим национальным флагом. Следом за ним взлетели М. Ф. де Кампо-Сципио на «Мо-

<sup>40</sup> Царскосельская авиационная неделя: Первый день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 августа.

ране», М. Г. фон Лерхе на «Этрихе» и Г. В. Янковский на «Блерио». В разгар полетов, когда уже начало темнеть, из Гатчины прилетел М. Н. Ефимов и под громовые аплодисменты публики красиво по спланировал на летное поле. Пробыв на земле всего 6 минут, Ефимов вновь поднялся с целью вернуться в Гатчину, но, проплутав в темноте, вынужден был вернуться на Софийское поле. В конце дня случилось два небольших происшествия. Сначала у Кампо-Сципио при посадке соскочила шина и его «Моран» потерпел небольшую аварию. Затем у фон Лерхе лопнула тяга. Было уже темно. Не разобравшись, вызвали карету скорой помощи, но тревога оказалась ложной<sup>41</sup>. До того, как лопнула тяга, фон Лерхе успел поучаствовать в оригинальном состязании: расстреле аэроплана с автомобиля. За «Этрихом» гнался автомобиль с офицерами, которые выпускали по нему ракеты из пулемета. Это действие, при наступившей темноте, представляло очень красивую картину. Победа осталась за аэропланом — офицерам не удалось ни разу попасть в него. Первый однодневный приз за продолжительность полета без спуска выиграл М. Ф. де Кампо-Сципио, продержавшись в воздухе 45 минут. Первое место за высоту полета занял Г. В. Янковский (650 м)<sup>42</sup>.

На следующий день полеты возобновились. Летали Г. В. Алехнович, М. Ф. де Кампо-Сципио, Б. С. Масленников и Г. В. Янковский. Полет поручика Алехновича на «Гаккеле» закончился неудачей. Вследствие порчи мотора авиатору пришлось садиться в канаву. Разломанный аппарат солдаты перенесли на руках к ангарам<sup>43</sup>. У аэроплана были сломаны шасси, пропеллер и левое крыло. Сам авиатор не пострадал. В разгар полетов взлетел поручик Никольский и улетел в направлении Гатчины. На несколько минут поднялся и Н. Д. Костин, но официальные полеты на тот момент уже были завершены, поэтому его полет не был засчитан.

Г. В. Янковский и Б. С. Масленников соревновались на приз за военную разведку. Им нужно было сверху различить разложенные фигуры и их цвета. За высоту первый приз взял Г. В. Янковский, за продолжительность полета — Б. С. Масленников и Г. В. Янковский, за военную разведку — они же.

Общее сочувствие и сожаление вызвала на аэродроме гибель в Ельце поруч<ика> Золотухина. <...> В школе авиации Щетинина он сдал недавно

---

<sup>41</sup> К. III. Царскосельская авиационная неделя: Первый день // Новое время. 1911. 16 августа.

<sup>42</sup> Царскосельская авиационная неделя: Первый день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 августа.

<sup>43</sup> К. III. Царскосельская авиационная неделя: Второй день // Новое время. 1911. 17 августа.

пилотский экзамен на «Фармане». В Ельце у него был 2-местный «Блерио». Первый же полет на нем оказался для него роковым<sup>44</sup>.

Третий день царскосельской авиационной недели пришелся на 20 августа. Было большое стечение публики и много иностранных гостей, среди которых были сиамский принц Чахрабон, сербские гости и болгарская миссия. Всех почетных гостей встречал генеральный комиссар юбилейной выставки полковник С. Н. Вильчковский. Полеты открыл М. Н. Ефимов, прилетевший из Гатчины. Он присоединился к своему брату Т. Н. Ефимову, М. Ф. де Кампо-Сципио, Г. В. Алехновичу и Г. В. Янковскому. В таком составе пять аэропланов стартовали для перелета в Красное Село и обратно. Пока они отсутствовали, публику развлекали полетами Б. С. Масленников и М. Г. фон Лерхе. Все участники перелета благополучно вернулись из Гатчины, затратив на перелет от 20 до 24 минут. Чуть позже Ефимов младший и Кампо-Сципио соревновались в фигурных полетах. Первый приз за красоту полета присудили Т. Н. Ефимову. Г. В. Янковский совершил полет в соревновании на высоту. Ему удалось подняться на 1100 м. Вечером из Гатчины на двух «Фарманах» прилетели авиаторы А. А. Агафонов и П. В. Евсюков<sup>45</sup>.

21 августа прошел заключительный день полетов. Погода испортилась, порывы ветра доходили до 10 м/с, все время накрапывал дождь. Летать было трудно и опасно. Публику на трибунах обходил солдат с черной доской, на которой было написано, что до полного окончания дождя полеты не начнутся. Тем ни менее, в начале седьмого вечера поручик Г. В. Алехнович рискнул взлететь на «Гаккеле». При выходе на линию трибун, по словам авиатора, ветер сносил аэроплан прямо на публику с такой силой, что противодействовать ему было почти невозможно. Все же через 6 минут Г. В. Алехнович благополучно садится. Его примеру следует М. Ф. де Кампо-Сципио. При посадке его «Моран» левым крылом коснулся земли. Казалось, что авария неминуема, но, качнувшись несколько раз как «ванька-встанька», аэроплан остановился и принял правильное положение. Три раза пытался подняться на «Фармане» А. А. Агафонов. Все три раза неудачно, вследствие проблем с мотором. Н. Д. Костину, в отличие от Агафонова, взлететь удалось, но на втором вираже его снесло за трибуны. Ему пришлось сесть в огороде около деревни Комиссарово в 8 верстах от Павловска. К счастью, удалось не повредить аппарат. Конкурсный перелет с военной разведкой по маршруту Царское Село—Гатчина и обратно, а также состязание

---

<sup>44</sup> Царскосельская авиационная неделя: Второй день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 17 августа.

<sup>45</sup> Царскосельская авиационная неделя: Третий день // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 21 августа.

в метании снарядов с аэроплана, вследствие неблагоприятной погоды, были отменены<sup>46</sup>.

Но главным событием того дня стали не эти полеты. Тимофей Ефимов около семи часов вечера взлетает на «Блерио» на приз за высоту. Исчезнув за низкими облаками, аэроплан исчез с поля зрения и до ночи на аэродром не вернулся. Уже в темноте Янковский тоже полетел на приз за высоту, понимая, что если Ефимов не сядет на аэродроме, то приз достанется ему, и сел уже через 4 минуты. Для Ефимова зажгли костры, а публика покидала Софийский плац с чувством тревоги за судьбу авиатора. Высказывались всевозможные предположения и догадки. В отчете о заключительном дне авиационной недели корреспондент газеты «Новое время» писал:

Несколько дней назад Т. Н. Ефимов говорил мне, что, может быть, он полетит на всемирный рекорд высоты; но трудно было предположить, что авиатор пойдет на столь большую высоту в такой поздний час и при такой неблагоприятной погоде<sup>47</sup>.

Очевидно, что когда Т. Н. Ефимов озвучивал в том разговоре идею побить всемирный рекорд высоты, он еще не знал, что нужно будет превзойти не рекорд Марселя Лоридана 3280 м от 25 июня (8 июля)<sup>48</sup> и даже не рекорд полковника Феликса 3350 м от 23 июля (5 августа)<sup>49</sup>, а установленный буквально в эти же дни рекорд авиатора Гарро — 4250 м<sup>50</sup> («Вестник воздухоплавания» дает цифру полета Гарро чуть ниже — 4080 м и приводит диаграмму полета)<sup>51</sup>.

Ввиду того, что ко времени закрытия официального хронометража на аэродроме не было получено никаких сведений о судьбе улетевшего авиатора, организационным комитетом была послана губернатору Санкт-Петербурга телеграмма с просьбой отдать местной администрации распоряжение о его розыске. Были сделаны соответствующие распоряжения всем уездным полицейским управлениям<sup>52</sup>. В 6 часов утра 22 августа в жюри царскосельской авиационной недели было доставлено донесение от комиссара С. А. Мезенцева, в котором он сообщал, что

---

<sup>46</sup> Полеты в Царском Селе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 23 августа.

<sup>47</sup> К. III. Царскосельская авиационная неделя: Четвертый день // Новое время. 1911. 22 августа.

<sup>48</sup> Н. В. Новости воздухоплавания за границей // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 31 июля.

<sup>49</sup> Н. В. Еще новый рекорд // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 2 августа.

<sup>50</sup> События дня // Новое время. 1911. 23 августа.

<sup>51</sup> Новый рекорд высоты — 4080 м // Вестник воздухоплавания. 1911. № 13–14. С. 57.

<sup>52</sup> Полеты в Царском Селе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 23 августа.

авиатор Т. Н. Ефимов благополучно опустился около поселка Колпино. Сесть на аэродроме авиатор не мог из-за темноты и тумана. Сданный ему барограф показал 1100 м<sup>53</sup>.

Призы царскосельской авиационной недели распределились приблизительно так: Г. В. Янковский получил около 3000 рублей, М. Ф. де Кампо-Сципио — около 2000 рублей, М. Г. фон Лерхе — около 700 рублей. Императорский приз — фарфоровую вазу, переданную генеральным комиссаром Юбилейной выставки полковником С. И. Вильчковским оргкомитету, получил Г. В. Янковский как взявший наибольшее количество призов<sup>54</sup>. Императорский всероссийский аэроклуб планировал продолжить состязания авиаторов 28, 29 и 30 августа на Коломяжском аэродроме, но на заседании вечером 25 августа принял решение дополнительные дни отменить<sup>55</sup>.

Первая русская женщина-пилот Л. В. Зверева в неделе участия так и не приняла. Зверева сдала пилотский экзамен лишь в начале августа 1911 г. Экзаменовал ее ответственный секретарь Императорского всероссийского аэроклуба И. С. Аствацатуров в присутствии пилотов А. А. Агафонова и Ф. Ф. Колчина и офицеров воздухоплавательной школы. Л. В. Зверева совершила два полета, причем при втором полете она достигла высоты 60 м, а спустилась в самый центр посадочного круга, поразив этим присутствующую публику<sup>56</sup>.

Несколько участников царскосельской авиационной недели (Янковский, фон Лерхе, Масленников, братья Ефимовы) получили приглашения от Московского общества воздухоплавания (МОВ) принять участие во 2-й московской авиационной неделе, начало которой было запланировано на 10 сентября<sup>57</sup>. А до начала недели военным комитетом Московского общества воздухоплавания было организовано участие авиации в маневрах гренадерского корпуса. Участию сопутствовала серьезная подготовка. Члены военного комитета В. П. Рябушинский, М. И. Шишкевич, С. П. Михеев, ученик авиационной школы И. А. Калинин и инструктор А. М. Габер-Влынский произвели разведку местности до деревни Никольской, где планировали базироваться авиационные разведчики. По пути предполагаемого полета были отмечены и нанесены на карту ориентиры и намечены места, удобные для спуска<sup>58</sup>.

---

<sup>53</sup> Хроника: Царскосельская авиационная неделя // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 24 августа.

<sup>54</sup> К. Ш. Царскосельская авиационная неделя // Новое время. 1911. 23 августа.

<sup>55</sup> Хроника: В аэроклубе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 27 августа.

<sup>56</sup> По России: Первая русская женщина-пилот // Варшавский дневник. 1911. 19 августа.

<sup>57</sup> Московская жизнь: Авиационная неделя // Голос Москвы. 1911. 6 сентября.

<sup>58</sup> Воздухоплавание на маневрах // Голос Москвы. 1911. 1 сентября.

Вечером 1 сентября А. М. Габер-Влынский вылетел в район маневров на аппарате «Дух» системы Фармана, построенного (кроме мотора «Гном») из русских материалов на заводе Ю. А. Меллера. Этот аэроплан был приобретен в собственность Московским обществом воздухоплавания на пожертвования казанской железной дороги. Перед полетом председатель военного комитета генерал М. И. Шишкевич вручил авиатору карту с ориентирами. На месте ожидаемой посадки выехавшие ранее В. П. Рябушинский, С. П. Михеев, В. А. Юнгмейстер и механик Докучаев разложили костер и выставили белый флаг. Преодолев порядка 15 верст А. М. Габер-Влынский, несмотря на то, что уже над деревней мотор стал давать перебои, благополучно спустился.

Утром следующего дня авиатор, имея пассажиром-разведчиком причисленного к генеральному штабу капитана Калинина, вылетел с задачей определения линии сторожевого охранения противника и направления его движения. Из-за недостаточной тяги мотора аэроплан вынужден был через 2–3 версты спуститься и был атакован «неприятельским» разъемом, но высланный в помощь взвод гусар выручил и отогнал «противника». Дальше для облегчения аппарата А. М. Габер-Влынский летел без пассажира. Кое-какие наблюдения авиатору произвести удалось, но мотор опять начал работать с перебоями, и пилоту стало не до разведки. Почти у цели полета мотор окончательно отказался работать, и аэроплан был принужден спуститься. Позже причиной слабой работы мотора было признано загрязнение бензина<sup>59</sup>.

6 сентября А. М. Габер-Влынский на военном «Фармане» с пассажиром генерал-майором М. И. Шишкевичем и штабс-капитан В. А. Юнгмейстер (*ил. 5*) на «Дух» вылетели с аэродрома и опустились на бивуаке 1-й гренадерской дивизии. Ещё в пути М. И. Шишкевич определил и нанес на карту расположение двух батарей и трех рот. Следующий полет совершил ученик военной авиационной школы Московского общества воздухоплавания подпоручик Самойлов на «Дух», имея задачу определения пунктов расположения бивуаков «противника» (2-й гренадерской дивизии с артиллерией и казачьим полком). Разведка была успешной. Суть проходивших маневров заключалась в том, что более слабый отряд получил задание задержать наступление сильного противника на Москву.

Удачное разрешение таких пассивных задач исключительно основывается на удачности разведки, позволяющей своевременно разгадать пути наступления противника и, таким образом, дающей время подвести к главному

---

<sup>59</sup> Воздухоплавание на маневрах гренадерского корпуса // Голос Москвы. 1911. 3 сентября.



*Ил. 5. Авиатор штабс-капитан Юнгмейстер. Голос Москвы: иллюстрированное обозрение. 1911. 18 сентября*

пункту удара резервы. Таким образом, для аэропланов представляется отличный случай показать свою работу<sup>60</sup>.

7 сентября разведчики совершили 6 полетов: три — А. М. Габер-Влынский с пассажиром, офицером генерального штаба капитаном Калининым, и три — без пассажира штабс-капитан Юнгмейстер и подпоручик Самойлов. По результатам разведки было установлено, что противник готовит обход левого фланга. На разборе маневров начальник московского отряда отметил, что все 6 донесений летчиков впоследствии подтвердились разведкой пехоты и конницы. Вечером оба аэроплана, управляемые А. М. Габер-Влынским и штабс-капитаном В. А. Юнгмейстером, благополучно

вернулись на аэродром<sup>61</sup>.

2-я московская авиационная неделя открылась в воскресенье 11 сентября. В списке участников состязаний было много опытных авиаторов: инструктор московской военной авиационной школы А. М. Габер-Влынский («Фарман»), Б. С. Масленников («Фарман»), Б. И. Россинский («Фарман»), М. Г. фон Лерхе («Этрих»), Г. В. Янковский («Блерио»), Т. Н. Ефимов («Блерио»). Анонсировалось также участие победителя перелета Петербург–Москва А. А. Васильева, однако этого не случилось. Вне конкурса летали только что выдержавшие экзамен ученики военной авиационной школы штабс-капитан Юнгмейстер и подпоручик Самойлов<sup>62</sup>.

В первый день недели прошли привычные соревнования: на продолжительность и высоту полета (оба первых приза у Г. В. Янковского), на планирующий спуск и фигурные полеты (дважды победил А. М. Габер-Влынский)<sup>63</sup>. Во второй авиационный день было много

<sup>60</sup> С. М. Московская жизнь: Воздухоплавание на маневрах гренадерского корпуса // Голос Москвы. 1911. 8 сентября.

<sup>61</sup> Там же.

<sup>62</sup> Вторая авиационная неделя: 1-й день // Голос Москвы. 1911. 13 сентября.

<sup>63</sup> Там же.

зрелищных интересных состязаний: взрыв порохового погреба (победил Б. И. Россинский), расстрел аэроплана римскими свечами с автомобиля (приз разделили поровну М. Г. фон Лерхе, Б. И. Россинский, Б. С. Масленников и А. М. Габер-Влынский), подъем по спирали в высоту (победил Г. В. Янковский), преследование аэростата (1-й приз у Г. В. Янковского)<sup>64</sup>. Любопытно, что Б. И. Россинский именно в дни 2-й московской авиационной недели (13 сентября) выдержал испытание экзаменационной комиссии Московского общества воздухоплавания на звание пилота<sup>65</sup>.

Всем 2-я московская авиационная неделя запомнилась не рекордными полетами, а скандалом. Авиатор М. Г. фон Лерхе сделал секретарю Московского общества воздухоплавания Н. И. Штробиндеру от лица авиаторов заявление, что им не внушает достаточного доверия контроль по продаже билетов, установленный обществом. Дело в том, что авиаторы, согласно договору с обществом, должны были получать 75% сбора. В результате между фон Лерхе и Штробиндером «произошло объяснение, которое в результате г. Штробиндер признал некорректным со стороны г. Лерхе»<sup>66</sup>. Из-за инцидента были отменены полеты. Собрание спортивного комитета общества воздухоплавания под председательством полковника С. П. Михеева постановило исключить М. Г. фон Лерхе из числа участников 2-й московской авиационной недели<sup>67</sup>.

21 сентября газета «Голос Москвы» опубликовала открытое письмо М. Г. фон Лерхе, в котором он объяснил суть инцидента с Н. И. Штробиндером. Фон Лерхе выразил недоумение по поводу того, что личный конфликт был подан господином Штробиндером как оскорбление Московского общества воздухоплавания. Извиняясь перед спортивным комитетом за то, что инцидент имел место в помещении общества, М. Г. фон Лерхе, тем ни менее, заявил, что «всегда готов принять условия г. Штробиндера, если он чувствует себя оскорбленным»<sup>68</sup>.

Сами авиаторы выразили сожаление по поводу несправедливого решения комитета, всецело обрушившегося на М. Г. фон Лерхе, хотя он сделал заявление не от себя, а от лица всех авиаторов. К тому же, как они считали, в заявлении не было ничего обидного для комитета. Авиаторы готовы были в знак солидарности отказаться от дальнейшего участия в соревнованиях, но, учитывая просьбу самого фон Лерхе не от-

---

<sup>64</sup> Вторая авиационная неделя: Второй день // Голос Москвы. 1911. 14 сентября.

<sup>65</sup> Воздухоплавание // Голос Москвы. 1911. 14 сентября.

<sup>66</sup> Внутренние известия: Московская жизнь // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 20 сентября.

<sup>67</sup> Там же.

<sup>68</sup> Письмо в редакцию // Голос Москвы. 1911. 21 сентября.

казываться из-за него от полетов, решили выразить ему солидарность материально и продолжать состязания<sup>69</sup>.

Третий день авиационной недели открывали А. М. Габер-Влынский и Б. И. Россинский в состязании «захват аэроплана». Авиатор должен был спуститься в условленное место и посадить пассажира, который устроит взрыв. Одновременно со взрывом по знаку распорядителя из леса выскакивали всадники, задача которых — успеть захватить аэроплан до того как он успеет забрать своего пассажира и подняться в воздух. Оба авиатора не смогли выполнить задание, поэтому приз остался неразыгранным. Далее Г. В. Янковский, Т. Н. Ефимов и присоединившийся к участникам соревнований М. Н. Ефимов состязались в полетах на скорость. Победу одержал Г. В. Янковский, показав скорость 79 км/ч. Затем вне конкурса на «Дуксе» летали штабс-капитан Юнгмейстер и поручик Самойлов<sup>70</sup>.

На этом 2-я московская авиационная неделя практически закончилась. В последний день летали всего три авиатора. Сначала Т. Н. Ефимов попытался побить всероссийский рекорд высоты А. А. Васильева, но ему удалось подняться лишь на 650 м. Затем А. М. Габер-Влынский и братья Ефимовы разыграли приз в 250 рублей В. П. Рябушинского на скорость. Все три авиатора летали на одном и том же аппарате («Дукс»). Победил А. М. Габер-Влынский<sup>71</sup>.

Газеты признали авиационную неделю на московском аэродроме неудавшейся, причём как в спортивном, так и в материальном отношении. Прибыль за три дня состязаний составила всего 3300 рублей. Общество получило 825 рублей дохода. Заработавший больше всех из авиаторов А. М. Габер-Влынский получил всего 543 рубля 25 копеек. А Б. С. Масленников после вычетов за бензин ещё остался должен организаторам 10 руб. 25 коп.<sup>72</sup>

М. Ф. де Кампо-Сципио, ещё один участник царскосельской авиационной недели, по ее окончании подал заявление в Императорский всероссийский аэроclub на перелет Варшава–Петербург. Перелет с пассажиром планировался на «Авиате», биплане усовершенствованной конструкции военного типа, с двойным управлением и мотором «Гном» в 70 л. с.<sup>73</sup> Аэроclub на заседании 2 сентября отметил большое практическое значение перелета и принял решение оказать авиатору

---

<sup>69</sup> Московская жизнь: Недоразумения на аэродроме // Голос Москвы. 1911. 18 сентября.

<sup>70</sup> Московская жизнь: Вторая авиационная неделя // Голос Москвы. 1911. 20 сентября.

<sup>71</sup> Московская жизнь: На аэродроме // Голос Москвы. 1911. 27 сентября.

<sup>72</sup> В о-ве воздухоплавания // Голос Москвы. 1911. 28 сентября.

<sup>73</sup> Хроника // Новое время. 1911. 1 сентября.

содействие, а также учредить почетный приз<sup>74</sup>. Совет всероссийского аэроклуба возбудил ходатайство перед министерством внутренних дел о разрешении авиатору М. Ф. де Кампо-Сципио совершить на аэроплане перелет из Варшавы в Петербург, а сам авиатор 31 августа выехал в Варшаву для подготовки перелета<sup>75</sup>.

Рано утром 13 сентября М. Ф. де Кампо-Сципио с пассажиром А. Венцели вылетел на аппарате типа «Фарман», построенном в мастерских «Авиаты» на Мокотовском поле, в направлении на Радзымин. Авиаторов сопровождали два автомобиля с запчастями и инструментом для починки на случай поломки аппарата в пути<sup>76</sup>. Поскольку биплан имел двойное управление, а пассажиром М. Ф. де Кампо-Сципио был один из его московских учеников, то была возможность управлять аппаратом поочередно. Весь запланированный путь составлял расстояние порядка 1200 верст. Для облегчения ориентировки авиаторы летели вдоль шоссе Варшава–Петербург. Перелет должен был занять три дня с двумя ночлегами<sup>77</sup>.

На подлете к Радзымину случилась поломка. Пришлось приземлиться и исправлять поломавшуюся трубку масленки. Потратив на это 20 минут, авиаторы возобновили полет и благополучно долетели до Острова, потом еще 15 верст, но в 20 верстах от Ломжи была замечена поломка, угрожавшая порчей мотора. Около деревни Вышомерж летчики опять опустились на землю и устранили неисправность. При помощи сбежавшихся крестьян аэроплан перетаскили с вспаханного поля на пригорок. Оттуда попытались взлететь, но аппарат не послушался руля и налетел на один из тополей, высаженных вдоль шоссе. Летчики успели остановить мотор и уцепились за ветки дерева. Аэроплан был полностью разбит, уцелел лишь мотор. Авиаторы сидели на дереве, пока крестьяне не разыскали лестницы и не сняли их оттуда. Вскоре прибыли автомобили, потерявшие за Островом аэроплан из вида. Обломки аэроплана и уцелевший мотор были сняты с дерева и вместе с авиаторами были отправлены на машинах в Варшаву<sup>78</sup>.

Следует отметить, что общество «Авиата» вообще проявляло высокую активность в деле организации авиационных мероприятий. Так, в период с 31 июля по 7 августа общество организовало на Мокотовском поле несколько полетных дней.

---

<sup>74</sup> Хроника: Воздухоплавание // Новое время. 1911. 4 сентября.

<sup>75</sup> Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 3 сентября.

<sup>76</sup> Спорт: Перелет Варшава-Петербург // Варшавский дневник. 1911. 14 сентября.

<sup>77</sup> Хроника // Варшавский дневник. 1911. 8 сентября.

<sup>78</sup> Хроника // Варшавский дневник. 1911. 15 сентября.

Открывал первый авиационный день М. Ф. де Кампо-Сципио на моноплане «Этрих» с мотором системы «Даймлер». Следом летали Г. В. Янковский на «Блерио» (мотор «Гном»), Г. С. Сегно с пассажиром на биплане «Авиатик», М. Г. фон Лерхе на «Этрихе» и сверх программы Супневский. Впервые варшавская публика увидела полет выше 500 м (Г. В. Янковский)<sup>79</sup>.

1 августа из-за плохой погоды летали только наиболее опытные М. Ф. де Кампо-Сципио («Этрих») и Г. В. Янковский («Блерио»). Несмотря на неблагоприятные условия, Янковскому удалось подняться на 1200 м<sup>80</sup>. 3 августа ситуация повторилась. Снова была плохая погода, и снова летали только М. Ф. де Кампо-Сципио и Г. В. Янковский. Из-за сильного ветра оба авиатора даже не смогли опуститься перед трибунами и сели за оградой Мокотовского поля<sup>81</sup>.

Триумфальным для общества «Авиата» стал день 6 августа. Первым на «Этрихе» поднялся ученик «Авиаты» Х. Н. Славороссов. Следом тоже на «Этрихе» взлетел М. Г. фон Лерхе в соревновании на время и на высоту. Обе задачи он выполнил с успехом, побив варшавский рекорд С. И. Уточкина. Полет М. Г. фон Лерхе продолжался 1 час 25 минут, а высота достигала 1300 м. Завершал день полетом на высоту Г. В. Янковский, но он даже близко не смог подобраться к результату фон Лерхе<sup>82</sup>.

Последний полетный день открывал на «Этрихе» еще один ученик «Авиаты» — М. Залеский. За ним летали Г. В. Янковский на «Блерио» и Г. С. Сегно с пассажиром на «Этрихе». Последним поднялся М. Ф. де Кампо-Сципио на приобретенном им новом аппарате системы «Морана». Это был последний полет авиационной недели. Далее Мокотовское поле заняли осенние скачки<sup>83</sup>.

Сразу по окончании августовских полетных дней «Авиата» приступила к подготовке запланированного на осень окружного перелета до 600 верст из Варшавы через ряд польских городов обратно в Варшаву. Представители общества выезжали по намеченному маршруту, организуя остановочные пункты. Предполагалось в местах остановок в больших городах устраивать «авиационные дни» с состязаниями участников перелета за особые призы<sup>84</sup>. Планировалось участие более 10 авиаторов: Г. С. Сегно, М. Г. фон Лерхе, М. Залеского и поручика Т. К. Кайданова

---

<sup>79</sup> И. Л. Спорт // Варшавский дневник. 1911. 1 августа.

<sup>80</sup> И. Л. Спорт // Варшавский дневник. 1911. 2 августа.

<sup>81</sup> И. Л. Спорт // Варшавский дневник. 1911. 4 августа.

<sup>82</sup> И. Л. Спорт // Варшавский дневник. 1911. 7 августа.

<sup>83</sup> Спорт // Варшавский дневник. 1911. 8 августа.

<sup>84</sup> Хроника // Варшавский дневник. 1911. 16 августа.

на монопланах «Этрих», Супневского и Г. В. Янковского на «Блерио», М. Ф. Кампо-Сципио на «Моране», Х. Н. Славороссова и Скаржинского на бипланах «Авиата». Из Парижа обещали прибыть авиаторы Минтер и Раценцкий. Окружной перелет планировался с размахом. Организаторы полагали иметь для каждого аэроплана автомобиль с технической помощью и запасом бензина, который следовал бы за аппаратом по ближайшему шоссе. Кроме этого, через каждые 10 верст были запланированы спасательные посты. В Лодзи, Петрокове и Радоме предполагалось выдавать денежные призы первым прилетевшим авиаторам<sup>85</sup>. Но перелет не состоялся. В середине сентября общество «Авиата» приняло решение отложить его до весны будущего года<sup>86</sup>.

23 августа в Харькове в зале Совета съезда горнопромышленников Юга России открылась воздухоплавательная выставка, устроенная воздухоплавательным отделом местного отделения Императорского русского технического общества. На церемонии открытия выставки присутствовали харьковский губернатор камергер М. К. Катеринич, исполняющий обязанности начальника гарнизона генерал-майор князь А. Г. Вачнадзе, городской голова профессор А. К. Погорелко и другие официальные лица Юга России, а также члены Технического общества и выставочного комитета во главе с товарищем председателя воздухоплавательного отдела В. Е. Мороховцем<sup>87</sup>.

Целью выставки помимо популяризации воздухоплавательного дела было основание «фонда капитала, необходимого на устройство в Харькове авиационной школы»<sup>88</sup>. Выставочный зал Совет съезда горнопромышленников Юга России предоставил безвозмездно<sup>89</sup>.

Организаторы выставки направили телеграммы об успешном открытии первой харьковской авиационной выставки председателю Общества воздушного флота великому князю Александру Михайловичу и министру торговли и промышленности С. И. Тимашеву. В телеграмме Александру Михайловичу также выражалась благодарность за помощь в получении ряда выставочных экспонатов<sup>90</sup>. От обоих были получены ответные поздравительные телеграммы<sup>91, 92</sup>.

---

<sup>85</sup> Хроника // Варшавский дневник. 1911. 17 августа.

<sup>86</sup> Хроника // Варшавский дневник. 1911. 23 сентября.

<sup>87</sup> Открытие авиационной выставки // Южный край. 1911. 24 августа.

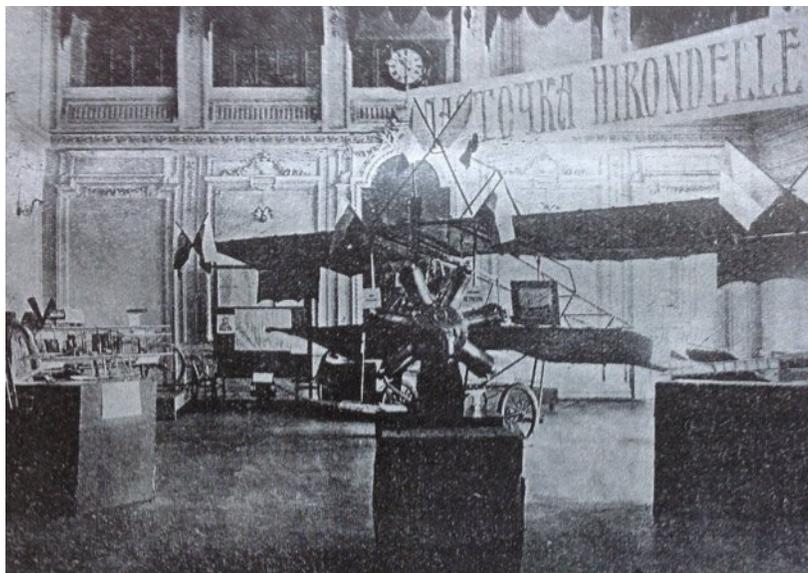
<sup>88</sup> *Н-ский Ал.* Авиационная выставка // Южный край. 1911. 4 сентября.

<sup>89</sup> Закрытие авиационной выставки // Южный край. 1911. 16 сентября.

<sup>90</sup> Открытие авиационной выставки // Южный край. 1911. 24 августа.

<sup>91</sup> *Н-ский Ал.* Авиационная выставка // Южный край. 1911. 25 августа.

<sup>92</sup> Местная хроника: Телеграмма министра // Южный край. 1911. 27 августа.



*Ил. 6. Авиационная выставка в Харькове (левая сторона зала). Южный край: иллюстрированное приավление к № 10394. 1911. 11 сентября*



*Ил. 7. Авиационная выставка в Харькове (правая сторона зала). Южный край: иллюстрированное приավление к № 10394. 1911. 11 сентября*

Главными экспонатами выставки являлись два аэроплана. В левой стороне выставочного зала располагался биплан «Ласточка» инженера-конструктора А. К. Лелье (*ил. 6*), в правой царил биплан Сикорского (*ил. 7*). «Ласточка» была снабжена мотором «Анзани» (25 л. с.), но в последующем А. К. Лелье планировал заменить его на бензиновый ротационный авиационный мотор собственной конструкции. Этот мотор в незавершенном виде также экспонировался на выставке. На «Ласточке» уже производились пробные полеты, но пока аппарат лишь делал прыжки длиной до 150 м на высоте двух метров<sup>93</sup>.

Наибольший интерес на выставке вызывал аэроплан русского конструктора Игоря Ивановича Сикорского, построенный в России и из отечественных материалов. В отличие от «Ласточки», это был «рабочий» аппарат. На нем Сикорский и его ученики совершили около ста полетов<sup>94</sup>.

Ещё одним интересным экспонатом выставки был семицилиндровый мотор «Гном» (50 л. с, 1200 об/мин). Этот агрегат, несмотря на ресурс работы всего 100 часов, в то время считался благодаря достижению большой равномерности движения наиболее перспективным авиационным мотором.

Севастопольская военная авиационная школа с разрешения великого князя Александра Михайловича предоставила в экспозицию около 50 фотографических снимков, а также пропеллеры, стойки и другие элементы аэропланов. Кроме того, в витрине фирмы А. Вернера можно было увидеть высотомеры, барометры, фотографические аппараты для съемок с высоты, специальные компасы и другое оборудование, имеющее отношение к воздухоплаванию, а на стенде магазина Коровина — авиаторские куртки, гамаша, гетры и т. п. Оставшееся пространство занимали модели различных аэропланов<sup>95</sup>.

28 августа в Харьков приехал И. И. Сикорский. При входе в выставочный зал он был встречен музыкой военного оркестра и аплодисментами публики. Сикорский «сел на свой аппарат и прочел популярную лекцию об авиатике вообще и о своем аппарате в частности»<sup>96</sup>. Лекция с восторгом была встречена публикой. Вечером того же дня авиатор уехал обратно<sup>97</sup>. А уже через пару дней Сикорский на аэроплане своей системы вместе с поручиками Ильиным, Линно и Никифоровым

---

<sup>93</sup> Открытие авиационной выставки // Южный край. 1911. 24 августа.

<sup>94</sup> *Н-ский Ал.* Авиационная выставка // Южный край. 1911. 25 августа.

<sup>95</sup> Открытие авиационной выставки // Южный край. 1911. 24 августа.

<sup>96</sup> Местная хроника: Авиационная выставка // Южный край. 1911. 30 августа.

<sup>97</sup> Там же.

на «Фарманах» в качестве разведчиков успешно участвовали в маневрах при Гуровщине<sup>98</sup>.

Успех лекции И. И. Сикорского подвиг организаторов выставки к тому, что начиная с 2 сентября начались бесплатные вечерние лекции по различным вопросам авиации для посетителей выставки. Первую лекцию «О несущих поверхностях» прочел инженер Р. И. Лагунов, вторая (его же) была посвящена условиям равновесия аппаратов в воздухе, третья — авиационным моторам, четвертая — профессора технологического института П. В. Шепелева — гироскопам и способам противодействия их вредному влиянию на аппараты, пятая — метеоролога Д. К. Педаева — атмосферным условиям воздухоплавания. Лекции велись по определенной системе, принятой распорядительным комитетом, и планировалось эти лекции издать отдельным сборником, который представлялся как популярный курс по авиатике<sup>99</sup>. Кроме того, 2 сентября под редакцией секретаря воздухоплавательного отдела Технического общества Г. Я. Окулич-Казарина вышел первый номер авиационного журнала «Тяжелее воздуха»<sup>100</sup>.

Нельзя не отметить, что огромный интерес к выставке проявили учащиеся гимназий и школ. Они приходили большими группами, некоторые достигали 130 человек. Комитет выставки, идя навстречу желанию учащихся познакомиться с авиацией, даже установил для групповых посещений специальный тариф входной платы в 20 копеек с трех человек, что равнялось цене обычного ученического билета<sup>101</sup>.

Выставка, наверное, имела бы ещё больший успех, но ее пик пришелся как раз на даты трагических событий, связанных с покушением на П. А. Столыпина и последовавшей затем его смертью. Надеясь увеличить сбор, распорядительный комитет продлил выставку на три дня до 14 сентября<sup>102</sup>. В итоге выставку посетили 8623 человека<sup>103</sup>.

Несмотря на то, что не удалось собрать достаточное количество средств на открытие школы авиации, 28 сентября под председательством В. Е. Мороховца состоялось заседание комиссии по организации в Харькове школы авиации воздухоплавательного отдела Технического общества, на котором были выработаны положения о школе и намечена программа теоретического курса<sup>104</sup>. Тем же вечером на заседании совета

---

<sup>98</sup> Телеграммы: Полет авиаторов // Южный край. 1911. 2 сентября.

<sup>99</sup> *Н-ский Ал.* Авиационная выставка // Южный край. 1911. 4 сентября.

<sup>100</sup> Авиационная выставка // Южный край. 1911. 3 сентября.

<sup>101</sup> Местная хроника: Авиационная выставка // Южный край. 1911. 1 сентября.

<sup>102</sup> Местная хроника: Авиационная выставка // Южный край. 1911. 11 сентября.

<sup>103</sup> Закрытие авиационной выставки // Южный край. 1911. 16 сентября.

<sup>104</sup> Местная хроника: Школа авиации // Южный край. 1911. 29 сентября.

харьковского отделения Русского технического общества был разработан план мероприятий для изыскания средств. На этом же заседании по итогам выставки было «постановлено, согласно заключению воздухоплавательного отдела, представить авиатора-конструктора И. И. Сикорского к почетной медали Технического общества»<sup>105</sup>. Ближе к концу года стало понятно, что собрать необходимый капитал в 10 000 рублей не получится, поэтому было решено перенести открытие школы на начало мая 1912 г.

Школа будет рассчитана на 20 человек. Приниматься в нее будут лица, получившие образование не ниже 6 классов реального училища. На первых же порах для школы будет приобретено три собственных аппарата систем «Блерио», «Фарман» и обязательно — Сикорского<sup>106</sup>.

О том, какой авторитет имел И. И. Сикорский, можно судить по загадочной мистификации, происшедшей в Харькове. Об этом рассказала газета «Южный край»<sup>107</sup>. Утром 18 сентября к постовому городскому подъехал на извозчике какой-то господин, одетый в авиаторский костюм с авиаторскими очками на глазах, и попросил указать место, где можно было бы приобрести медикаменты для оказания помощи авиаторам, упавшим в 6 верстах от Новой Баварии. Он сообщил, что был в числе трех пассажиров, летевших в Харьков из Киева с И. И. Сикорским. Не долетев до Новой Баварии, аэроплан упал, а два пассажира и сам Сикорский получили повреждения. Городовой через пристава донес об этом полицмейстеру К. Н. Бочарову, а тот, в свою очередь, уведомил вице-председателя воздухоплавательного отдела Технического общества В. Е. Мороховца. Сразу после получения известия воздухоплавательный отдел в полном составе во главе с Мороховцом экстренно выехал в Новую Баварию. С ними выехали заведующий станцией скорой помощи доктор Н. А. Молохов и, в качестве механика, местный авиатор-конструктор С. В. Гризодубов с инструментом. Кроме того, воздухоплавательный отдел отправил в Новую Баварию плотников и слесарей. Но самое тщательное обследование местности, продолжавшееся до самого вечера, ни к чему не привело. Утром следующего дня группа членов воздухоплавательного отдела снова выехала в Новую Баварию, так как полиция снова подтвердила сообщение с деталями, заставлявшими верить в правдоподобность слуха. Позже из агентской телеграммы стало

---

<sup>105</sup> Местная хроника: Заседание совета технического Общества // Южный край. 1911. 29 сентября.

<sup>106</sup> Провинциальная хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 10 ноября.

<sup>107</sup> Местная хроника: Мистификация // Южный край. 1911. 20 сентября.

известно, что «И. И. Сикорский из Киева не выезжал и 18 сентября своим полетом открыл киевскую авиационную неделю»<sup>108</sup>.

Первая киевская авиационная неделя, организованная Киевским обществом воздухоплавания, действительно стартовала 18 сентября на Куреневском аэродроме. Аэродром построили на куреневских лугах на берегу Почайны специально для авиационной недели, возведя буквально за 5 дней трибуны, ангары, сигнальную мачту и буфет. Это место было примечательно тем, что годом ранее здесь «испытывал свои первые аэропланы и учился на них летать И. И. Сикорский»<sup>109</sup>.

Первый день недели вышел неудачным с финансовой точки зрения. Из-за плохой погоды полеты начались лишь после 5 часов вечера и проходили при довольно сильном ветре. Дорогие трибуны и логи были почти пустыми, организаторы понесли убытки. Не побоялся взлететь лишь И. И. Сикорский на своем биплане. Позже к нему присоединился М. Ф. де Кампо-Сципио на «Моране», что было весьма смело, поскольку «Моран» (переделанный Мораном «Блерио») — это моноплан, «заточенный» на скорость, но не обладавший устойчивостью биплана. Публика с тревогой следила за отчаянной борьбой «Морана» с воздушными вихрями. К счастью, полеты завершились благополучно<sup>110</sup>.

Второй день авиационной недели был назначен на 24 сентября. В промежутке на аэродром привезли ещё два биплана Сикорского, что позволило ему 22 сентября провести экскурсию для членов механического и воздухоплавательного кружков при Киевском политехническом институте. Экскурсанты посетили аэродром с целью ознакомления с конструкцией бипланов системы Сикорского. Конструктор продемонстрировал им 3 типа бипланов своей системы: нормальный (мотор «Argus», 50 л. с.), облегченный (мотор «Anzani», 40 л. с.) и учебный (мотор «Hilz», 30 л. с.). Закончив пояснения, Сикорский совершил полет на своем биплане нормального типа. Благодаря тихой погоде, ему удалось установить два всероссийских рекорда:

Высота 500 метров и парящий спуск в продолжение 1 мин. 22 сек. являются рекордными для полета русского авиатора на аэроплане собственной системы<sup>111</sup>.

---

<sup>108</sup> Там же

<sup>109</sup> *Адлер Георгий*. Хроника воздухоплавания: Первая киевская авиационная неделя. Первый день // Киевлянин. 1911. 19 сентября.

<sup>110</sup> Там же.

<sup>111</sup> *А.* Хроника воздухоплавания: Новые рекорды И. И. Сикорского // Киевлянин. 1911. 23 сентября.

Это был уже не первый рекорд И. И. Сикорского. В августе на Сырецком стрельбище авиатор совершил полет на биплане собственной конструкции продолжительностью 36 минут 38 секунд. Этот полет был запротоколирован спортивной комиссией Киевского общества воздухоплавания как первый русский рекорд продолжительности полета русского авиатора на аэроплане собственной системы. А поскольку первый воздухоплавательный съезд постановил, что общества, один из членов которых совершит 30-минутный полет на аэроплане собственной системы, получают два голоса во Всероссийском воздухоплавательном союзе, то благодаря этому полету И. И. Сикорского Киевское общество воздухоплавания стало первой воздухоплавательной организацией, имеющей в союзе два голоса<sup>112</sup>.

Вечером того же второго дня авиационной недели М. Ф. де Кампо-Сципио поднялся на своем «Моране» и взял направление на Киев. Достигнув города, авиатор десять минут кружил над его центром, после чего благополучно вернулся на аэродром<sup>113</sup>. Возможно, это было сделано для того, чтобы подогреть интерес к авиационной неделе и привлечь зрителей на трибуны.

24 сентября полет над Киевом совершил на своем биплане нормального типа и И. И. Сикорский<sup>114</sup>. Дело в том, что организаторы киевской авиационной недели не успели закончить насыпку дороги к аэропорту, поэтому публичные состязания 24 сентября не могли состояться, а второй день авиационной недели был перенесен на 26 сентября. Не желая терять времени, М. Ф. де Кампо-Сципио днем 24 сентября вылетел на «Моране» в сопровождении автомобиля в Житомир. В Житомире и Бердичеве он назначил на 25 сентября публичные полеты, пообещав при этом организаторам киевской авиационной недели вернуться ко второму дню соревнований<sup>115</sup>.

26 сентября погода опять испортилась. С утра всё было обложено тучами, периодически накрапывал дождь. В середине дня сильный ветер тучи разогнал, но летать при таком ветре было невозможно. Второй соревновательный день фактически был сорван. В 5 часов вечера, когда скорость ветра уменьшилась до 6–7 метров в секунду, И. И. Сикорский решил лететь. Ему удалось совершить несколько прекрасных полетов,

---

<sup>112</sup> По России: Рекордный полет И. Сикорского // Варшавский дневник. 1911. 26 августа.

<sup>113</sup> А. Хроника воздухоплавания: Полет графа де Кампо-Сципио над Киевом // Киевлянин. 1911. 23 сентября.

<sup>114</sup> А. Хроника воздухоплавания: Полет И. И. Сикорского над Киевом // Киевлянин. 1911. 25 сентября.

<sup>115</sup> А. Хроника воздухоплавания: Полет графа де Кампо-Сципио из Киева в Житомир // Киевлянин. 1911. 25 сентября.

вытянув на себе весь авиационный день. Кроме него, никто в тот день не летал<sup>116</sup>. Ввиду крайне неблагоприятных погодных условий дальнейшие соревнования авиационной недели были отменены<sup>117</sup>.

5 октября в Белой Церкви состоялся публичный полет И. И. Сикорского, который чуть было не закончился трагически. Авиатор поднялся на биплане своей системы при ветре до 10 м в секунду на незначительную высоту и, пролетев над скаковым ипподромом, на котором собралась в большом количестве публика, направился в сторону товарной станции. Неожиданно мотор прекратил работу. Сикорскому пришлось совершать планирующий спуск на единственно возможную площадку — двор товарной станции, окруженный с трех сторон заборами, постройками и телеграфными проводами, а с четвертой стороны — крутым обрывом. Авиатору хватило хладнокровия и мастерства перелететь телеграфные провода и, круто спустившись вниз, выровнять свой аэроплан уже у самой земли и остановиться в нескольких шагах от обрыва. Аппарат получил лишь незначительные повреждения<sup>118</sup>.

Добралась авиация и до Сибири. 28 и 29 августа прошли два авиационных дня в Новониколаевске (совр. Новосибирск). Полеты на местном ипподроме совершал авиатор Я. И. Седов. Он закончил авиационную школу в Мурмелоне (Франция) и некоторое время состоял помощником главного инструктора отдела воздушного флота, после чего отправился на Дальний Восток. На своем аппарате системы Фармана с мотором 60 л. с. авиатор совершил ряд удачных полетов в Харбине, Владивостоке и Благовещенске. За полеты в Иркутске (6 полетов в июле 1911 г.) и Томске (3 публичных полета в начале августа того же года) Я. И. Седов получил неофициальное звание «Первого авиатора в Сибири»<sup>119</sup>.

В первый день авиатор совершил два полета: первый над ипподромом продолжительностью 4,5 минуты, второй — в сторону города и обратно — был более длительным. Перед полетами механик давал публике объяснения по устройству аэроплана<sup>120</sup>. Во второй день Я. И. Седов совершил всего один полет продолжительностью 8 минут. Он вновь

---

<sup>116</sup> А. Хроника воздухоплавания: Второй день киевской авиационной недели // Киевлянин. 1911. 27 сентября.

<sup>117</sup> А. Хроника воздухоплавания: Прекращение киевской авиационной недели // Киевлянин. 1911. 30 сентября.

<sup>118</sup> Хроника воздухоплавания: Полет И. И. Сикорского в Белой Церкви // Киевлянин. 1911. 6 октября.

<sup>119</sup> П. Ш. Местная жизнь: К полетам авиатора Я. И. Седова // Обская жизнь. 1911. 27 августа.

<sup>120</sup> П. Шмыга. Местная жизнь: Авиация в Н.-Николаевске // Обская жизнь. 1911. 1 сентября.

долетел до города, обогнул Закаменскую церковь и, развернувшись, вернулся на ипподром, совершив путешествие в 5 верст. Публика, несмотря на то, что она видела, по сути, только взлет и посадку, тем ни менее была в восторге<sup>121</sup>. 8 сентября Я. И. Седов продолжил свое турне по Сибири двумя полетами на ипподроме в Омске<sup>122</sup>, а затем 11 сентября поднялся в воздух в Петропавловске. Из Сибири, где в это время уже выпал снег и наступили морозы, авиатор уехал сначала в Самару, где совершил полет 20 сентября, а затем в Оренбург. В Оренбурге он летал 25, 26 сентября и 1 октября<sup>123</sup>.

Впервые реальное использование авиации в военных целях было осуществлено во время Итало-турецкой войны, начавшейся 16 (29) сентября 1911 г. и продолжавшейся чуть больше года. Итальянская армия обладала значительным числом аэропланов и опытными авиаторами, многие из которых участвовали в итальянском круговом полете и в маневрах под Римом. С началом войны большинство итальянских аэропланов было отослано в Сиракузы, а с взятием Триполи — в распоряжение командующего оккупационной армией в организованный на берегу моря под Триполи воздухоплавательный парк. С этого момента началась эра военного применения авиации. 9 (22) октября капитан Пиатца, победитель итальянского кругового полета, вылетев из Триполи, произвел на «Блерио» воздушную разведку. Этот полет был безрезультатным, но уже на следующий день воздушные разведчики сообщили о приближении неприятельской конницы, что позволило успешно отбить нападение<sup>124</sup>. Через несколько дней итальянцы использовали впервые аэроплан для бомбометания: «Авиатор Гавотти бросил в турецкие войска четыре бомбы с высоты 200 метров»<sup>125</sup>.

В отношении военной авиации Италия значительно превосходила своего противника. У Турции было всего два аэроплана, незадолго до войны приобретенных у Германии, а управляемых воздушных шаров не было вовсе. О турецких авиаторах тогда вообще никто ничего не слышал<sup>126</sup>. Турция даже приглашала на военную службу русских авиаторов, обещая оклад в 5000 руб. в месяц<sup>127</sup>. Среди авиаторов ходил слух, что С. И. Уточкин получил предложение из Турции принять участие в военных дей-

---

<sup>121</sup> П. Шмыга. Местная жизнь: Полет над городом // Обская жизнь. 1911. 2 сентября.

<sup>122</sup> Разные известия: Полеты Седова // Вестник воздухоплавания. 1911. № 15. С. 32.

<sup>123</sup> Седов Я. И. По городам Сибири на аэроплане // Вестник воздухоплавания. 1911. № 17. С. 26–28.

<sup>124</sup> Разные известия // Вестник воздухоплавания. 1911. № 15. С. 39–40.

<sup>125</sup> Бросание бомб с аэропланов // Крымский вестник. 1911. 26 октября.

<sup>126</sup> Разные известия // Вестник воздухоплавания. 1911. № 15. С. 40.

<sup>127</sup> Телеграммы: Приглашение авиаторов // Южный край. 1911. 25 сентября.

ствиях в качестве летчика, что в Турцию для переговоров об условиях выезжал его уполномоченный, и даже озвучивалась сумма предложенного Уточкину вознаграждения в 25 000 франков<sup>128</sup>. Но симпатии российских подданных были скорее на стороне итальянцев. В прессе сообщалось о решении авиаторов Г. В. Янковского и М. Г. фон Лерхе «через итальянского посла в Петербурге предложить итальянскому военному министерству свои услуги в качестве добровольцев-авиаторов»<sup>129</sup>. Туркам удалось заполучить двух бельгийских авиаторов: «Ван ден Борн и Тик поступили на турецкую службу и отправились в Триполитанию»<sup>130</sup>. Нашлись желающие поучаствовать в войне с турецкой стороны и в России.

Несколько русских авиаторов, отправившихся из Румынии в Египет для следования в Турцию на театр военных действий, были задержаны в Александрии, где распоряжением местных властей им было воспрещено переходить границу, так как их аэропланы были признаны предметами военной контрабанды. Приговоренные еще к уплате крупных пошлин, авиаторы обратились в александрийский судебный трибунал с иском к турецкому правительству, не заплатившему им договоренные суммы...<sup>131</sup>

В ноябре севастопольская офицерская воздухоплавательная школа торжественно отпраздновала первую годовщину своего существования. В морском собрании, в присутствии председателя Отдела воздушного флота великого князя Александра Михайловича, состоялся торжественный акт, на котором был прочитан доклад о деятельности школы.

Годичный отчет обрисовал прекрасное состояние школы авиации и блестящий успех ее многочисленных учеников — офицеров разных оружий, достигших звания <...> военных летчиков<sup>132</sup>.

В распоряжении школы находилось 40 аэропланов различных систем. Военные авиаторы школы за истекший год смогли установить несколько рекордов. Поручик Андреади 11 августа установил всероссийский рекорд на продолжительность полета с пассажиром без спуска, пробыв в воздухе 2 ч. 35 мин<sup>133</sup>. («Санкт-Петербургские ведомости» приписы-

---

<sup>128</sup> Провинциальная хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 25 ноября.

<sup>129</sup> Разные известия: Авиаторы-добровольцы // Вестник воздухоплавания. 1911. № 15. С. 31.

<sup>130</sup> Иностранная военная хроника: Италия и Турция: В Триполитании // Русский инвалид. 1911. 14 декабря.

<sup>131</sup> Иностранная военная хроника: Африка: Аэропланы — военная контрабанда? // Русский инвалид. 1911. 30 декабря.

<sup>132</sup> Внутренние известия: Севастополь // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 19 ноября.

<sup>133</sup> Телеграммы С. Петербургского агентства: Севастополь // Варшавский дневник. 1911. 21 августа.

вают этот рекорд лейтенанту Дыбовскому)<sup>134</sup>. 30 сентября поручик Андреади, перелетев на гоночном «Блерио» из Севастополя в Симферополь и обратно, «достиг высоты 2500 метров, побив, таким образом, всероссийский рекорд высоты полета на аэроплане, установленный во время петербургской авиационной недели авиатором А. А. Васильевым (1660 метров)»<sup>135</sup>. А уже 9 октября подпоручик Гельгар при полете на «Блерио» через Ай-Петри побил и этот рекорд высоты, поднявшись на 2850 м<sup>136</sup>. 4 декабря подпоручику Альбокринову с пассажиром рядовым Захаровым на «Фармане» удалось подняться на рекордную высоту 2500 м<sup>137</sup>.

28 ноября летчик севастопольской школы поручик Андреади предпринял попытку перелета Севастополь–Одесса. Поднявшись на «Блерио» из Севастополя, он взял курс на Симферополь, но, не долетев до города, заметил неисправность мотора. Пришлось прервать перелет и опуститься в нескольких верстах от Симферополя. Из Севастополя были высланы вспомогательные средства. Несколько дней Андреади, починив аэроплан, ожидал благоприятной погоды, но усилились морозы, и авиатор решил отложить перелет в Одессу на более благоприятное время. «Блерио» был доставлен обратно в Севастополь<sup>138</sup>.

У руководителей школы были вполне прогрессивные по тому времени взгляды на состав обучающихся. К обучению авиационному делу были допущены «несколько рядовых разных частей войск и нижних чинов судов Черноморского флота»<sup>139</sup>. В конце октября блестяще сдал экзамен на звание летчика рядовой л.-гв. Преображенского полка Дмитрий Семишкура, которого, отправляясь в севастопольскую школу, взял с собой штабс-капитан С. И. Виктор-Берченко. Способный солдат быстро усвоил приемы управления аэропланом и получил разрешение на самостоятельные полеты. В результате был назначен экзамен, который рядовой Семишкура выдержал, превосходно выполнив все требования, предъявляемые к военным летчикам<sup>140</sup>.

Правда, с октября вероятность попадания нижних чинов в школу стала практически невозможной. Дело в том, что

Отдел воздушного флота решил всех летчиков, поступающих в севастопольскую авиационную школу отдела, посылать предварительно в Петербург

---

<sup>134</sup> Внутренние известия: Севастополь // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 19 ноября.

<sup>135</sup> Хроника: Всероссийский рекорд высоты полета // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 9 октября.

<sup>136</sup> Внутренние известия: Севастополь // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 19 ноября.

<sup>137</sup> Внутренние известия: Севастополь // Русский инвалид. 1911. 17 декабря.

<sup>138</sup> Внутренние известия: Севастополь // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 10 декабря.

<sup>139</sup> Внутренние известия: Севастополь // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 19 ноября.

<sup>140</sup> Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 30 ноября.

на специально открытые при Политехническом институте офицерские теоретические курсы по воздухоплаванию<sup>141</sup>.

При курсах имелась превосходно оборудованная аэродинамическая лаборатория. Руководить теоретической подготовкой будущих офицеров-летчиков были приглашены известные специалисты: профессор Николаевской инженерной академии полковник В. Ф. Найденов, профессор Санкт-Петербургского политехнического института А. А. Лебедев и заведующий змейковым отделом Константиновской обсерватории профессор В. В. Кузнецов<sup>142</sup>.

Решение готовить из офицеров не только людей, умеющих управлять летательными аппаратами, но и технически грамотных специалистов, было абсолютно правильным. Важно было также во всех аспектах авиационного дела учитывать лучший иностранный опыт. 30 ноября на общем собрании членов Императорского всероссийского аэроклуба преподаватель воздухоплавания Института инженеров путей сообщения профессор Н. А. Рынин прочитал доклад по результатам командировки на 5-й воздухоплавательный конгресс в Турине. Профессор посетил ряд крупных научных западных центров, где познакомился с постановкой дела научного воздухоплавания, с устройством аэродинамических лабораторий и т. д. Свой продолжительный доклад Н. А. Рынин проиллюстрировал диапозитивами<sup>143</sup>. Кстати, участникам туринского конгресса на озере Лаго-Маджоре демонстрировали гидроплан «Форланини», развивший на воде невероятную для того времени скорость 75 км/ч<sup>144</sup>.

Как раз об использовании авиации в войне на море был доклад военного инженера механика Н. А. Яцука, состоявшийся в начале декабря в помещении Императорского всероссийского аэроклуба. Он так и назывался: «Воздухоплавание в морской войне». Рассказав о том, каким подспорьем для нашего флота при отсутствии необходимого количества линейных кораблей явятся воздухоплавательные аппараты в борьбе с более сильным флотом, докладчик отметил, что

Русский морской военный флот должен в возможно ближайшем будущем обзавестись достаточным количеством боевых летательных аппаратов, специально приспособленных для морских сражений<sup>145</sup>.

---

<sup>141</sup> Хроника: Высшее образование летчиков // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 19 октября.

<sup>142</sup> Там же.

<sup>143</sup> Хроника: В аэроклубе // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 2 декабря.

<sup>144</sup> Хроника: Возвращение проф. Н. А. Рынина // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 2 ноября.

<sup>145</sup> Хроника: О роли воздухоплавания в морской войне // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 14 декабря.

Кроме того, Н. А. Яцук считал, что необходимо готовить кадры военных летчиков специально для флота, и готовить их исключительно из морских офицеров. Говоря о подготовке личного состава, он также указал на «необходимость практического инженерного образования для летчиков»<sup>146</sup>. В первом выпуске Севастопольской авиационной школы было 4 морских офицера, которых направили на работу по обучению моряков для воздухоплавательных парков флота. А отдел воздушного флота передал морскому ведомству 5 летательных аппаратов: 2 — системы «Антуанет», 2 — Мориса Фармана и 1 — «Бреге»<sup>147</sup>. Инженеру-механику капитану Александрову, поставленному во главе образованного при Морском министерстве специального воздухоплавательного отдела, было поручено заняться практическими вопросами применения летательных аппаратов во флоте<sup>148</sup>.

Дать импульс развитию военной авиационной промышленности был призван организованный в сентябре 1911 г. Военным ведомством конкурс летательных аппаратов, построенных (за исключением двигателей) русскими конструкторами на русских заводах. Проходил он на военном Корпусном аэродроме за Московской заставой. На участие в конкурсе записались: московский воздухоплавательный завод «Дукс» Ю. А. Меллера, киевский конструктор И. И. Сикорский, инженер Я. М. Гаккель, инженер Н. В. Ребиков и авиатор В. А. Лебедев<sup>149</sup>.

Ряд конкурсных требований был сформулирован ещё при перелете Петербург–Москва для так и оставшегося неразгаданным конструкторского приза. Основными были: удобство сборки-разборки и перелет на 90 верст с посадкой для заправки и возвращения, т. е. всего 180 верст. Срок испытаний был назначен в 20 дней начиная с 1 сентября. Руководство испытаниями было поручено специальной комиссии из представителей Главного инженерного управления, Генерального штаба и Отдела военных сообщений с начальником авиационного отдела Санкт-Петербургской воздухоплавательной школы подполковником С. А. Ульяниным во главе<sup>150</sup>. «Санкт-Петербургские ведомости» писали:

В деле нашего отечественного воздухоплавания испытания эти должны составить целую эпоху, так как, во-первых, дадут возможность воочию убедиться, насколько шагнула у нас вперед эта отрасль промышленности,

---

<sup>146</sup> Там же.

<sup>147</sup> *Никар*. Военная авиация // Вечернее время. 1911. 29 ноября.

<sup>148</sup> Спорт: Воздухоплавание // Вечернее время. 1911. 29 ноября.

<sup>149</sup> Хроника: Конкурс летательных аппаратов // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 28 августа.

<sup>150</sup> Хроника: Первый военный конкурс русских аэропланов // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 2 сентября.

а, во-вторых, помогут ей двигаться дальше еще более усиленным темпом при помощи денежных субсидий<sup>151</sup>.

К сожалению, конкурс не оправдал надежд. К 1 сентября на аэродром были доставлены и собраны лишь три аэроплана: моноплан системы «Дукс» типа Блерио (мотор «Гном», 50 л. с.), построенный на заводе Ю. А. Меллера, биплан системы «Пта» типа Анри Фармана (мотор «Гном», 70 л. с.), построенный в Петербурге в мастерских товарищества «Русское воздухоплавание», и биплан оригинальной конструкции инженера Я. М. Гаккеля (мотор «Аргус», 70 л. с.). И. И. Сикорский и Н. В. Ребиков свои аппараты не представили. Кроме того, на Корпусной аэродром был доставлен незаявленный русский биплан системы Фармана, построенный в Риге на Русско-Балтийском заводе<sup>152</sup>. Но он не был допущен к состязаниям, так как не являлся складным<sup>153</sup>.

Вскоре выяснилось, что снимать с состязаний, если следовать требованиям конкурса, нужно и всех остальных конкурентов. Дело в том, что при осмотре аэропланов оказалось, что они все снабжены винтами заграничного производства. Это нарушало условия конкурса, поскольку исключение делалось только для моторов, которые у нас промышленным способом не производились<sup>154</sup>.

Впрочем, все участники выбыли из конкурса сами. Аппарат Гаккеля получил сильные повреждения вследствие падения от ветра палатки, в которой он хранился<sup>155</sup>. 9 сентября в присутствии комиссии потерпел аварию «Пта», пилотируемый авиатором Костиным. Костин поднялся на 10 м, но при первом же повороте аэроплан стал давать сильный крен и упал на землю. Аппарат был разбит вдребезги. Авиатор в бессознательном состоянии был отправлен в лечебницу Красного Креста за Московской заставой. Врачи констатировали общие ушибы тела и рассеченную рваную рану головы<sup>156</sup>. А 20 сентября разбился А. А. Васильев на моноплане «Дукс». При первом взлете на высоте около 25 м аппарат клонул носом и перевернулся. Авиатор оказался на земле, а сверху его практически накрыл аэроплан<sup>157</sup>. Рентгеновское исследование в клини-

---

<sup>151</sup> Н. В. К конкурсу русских аэропланов. I // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 1 сентября.

<sup>152</sup> Хроника: Воздухоплавание // Новое время. 1911. 2 сентября.

<sup>153</sup> Хроника: Конкурс русских летательных аппаратов // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 13 сентября.

<sup>154</sup> Хроника: Воздухоплавание // Новое время. 1911. 13 сентября.

<sup>155</sup> Хроника: Конкурс аэропланов // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 23 сентября.

<sup>156</sup> Хроника: Воздухоплавание: Падение авиатора Костина // Новое время. 1911. 10 сентября.

<sup>157</sup> Хроника: Воздухоплавание: Падение авиатора А. А. Васильева // Новое время. 1911. 21 сентября.

ческом военном госпитале показало два сложных перелома левой ноги и подозрение на повреждение одного из позвонков. Несмотря на сильные боли в ноге и во всем организме, а также разбитую правую сторону лица, Васильев смог рассказать о катастрофе:

Ветер был сравнительно невелик, но порывы очень сильные. Поднявшись по прямой, я начал делать вираж, но аппарат на повороте потерял продольную остойчивость и дал сильнейший крен. Тогда, видя неминуемую гибель, я хотел выключить мотор и, приблизившись к земле, сесть на хвост. Было поздно! Моноплан наклонился, клюнул носом и перевернулся. Я все-таки успел вылезти из сидения и <...> прыгнул с аппарата<sup>158</sup>.

К счастью, к концу года Васильеву удалось оправиться от полученных увечий, и 14 декабря он даже выехал в Париж на открывшуюся 3 (16) декабря 3-ю воздухоплавательную выставку<sup>159</sup>.

13 и 14 сентября в Гатчине комиссия главного инженерного управления под председательством полковника Н. И. Утешева производила дополнительное испытание на конструкторский приз русского «Фармана» завода С. С. Щетинина. На этом аэроплане авиатор А. А. Агафонов при перелете Петербург–Москва получил первый приз за перелет с пассажиром. В этот раз аппарат пилотировал старший пилот завода и главный инструктор гатчинской школы летчиков С. С. Щетинина И. В. Евсюков. Аэроплан выполнил все условия блестяще: посадка и взлет на засеянном овсом поле, полет с максимальной грузоподъемностью, взлет с помощью одного пассажира-механика, достигнутая скорость в полете — 70 верст в час. Сборка аппарата была произведена за 1 час 10 минут при нормативе в 2 часа. Стоверстный перелет без спуска был выполнен А. А. Агафоновым с пассажиром Ф. Ф. Колчиным ещё на первом этапе перелета Петербург–Москва от Петербурга до Чудова (112 верст)<sup>160</sup>.

Понимая, что конкурс не задался, главное военное управление сначала продлило его до 1 октября, а в середине октября по представлению управления военный министр разрешил русским конструкторам, «представившим аэропланы на <...> конкурс, но не успевшим выполнить условий последнего, вследствие аварии или по другим причинам, вновь

---

<sup>158</sup> К. Ш. Катастрофа с авиатором А. А. Васильевым // Новое время. 1911. 22 сентября.

<sup>159</sup> Общественная жизнь: Состояние здоровья авиатора Васильева // Русский инвалид. 1911. 17 декабря.

<sup>160</sup> Хроника: Воздухоплавание // Новое время. 1911. 18 сентября.

приступить к демонстрационному вне конкурса своих летательных аппаратов на корпусном аэродроме в присутствии специальной комиссии»<sup>161</sup>.

Параллельно было принято решение о проведении весной 1912 г. в окрестностях Петербурга нового военно-конструкторского конкурса летательных аппаратов тяжелее воздуха, построенных в России. При Главном военно-инженерном управлении была образована комиссия под председательством начальника воздухоплавательного отдела военного ведомства полковника В. А. Семковского, которой было поручено разработать подробную программу и условия будущего конкурса<sup>162</sup>.

На страницах «Русского инвалида» был поднят вопрос о том, каким должен быть новый военный конкурс. Рассматривалось два варианта: французский и английский. Французский конкурс, который проходил в октябре–ноябре 1911 г., был национальным, т. е. к участию допускались аппараты только французского производства (включая моторы). Англия свой конкурс, намеченный на июнь 1912 г., объявила интернациональным, допустив к участию в нем заграничные фирмы, обеспечив себе возможность получить лучшие в мире аэропланы, а не только лучшие в своем отечестве. При этом английское военное министерство оставило за собой право передать заказы любой фирме, аппараты которой выполнят все поставленные требования. А каждый аэроплан, который будет заказан правительством выступавшим на конкурсе фирмам, должен быть построен обязательно в Англии<sup>163</sup>.

Все эти требования английского конкурса представляются в высшей степени симпатичными и для русского конкурса. Ведь и для нас важно увидеть и получить тип аэроплана, наиболее отвечающего военным целям вообще, а не только поощрить ту русскую фирму, которая сумеет лучше построить чужую или собственную модель...<sup>164</sup>

Удручающие результаты нашего первого конструкторского конкурса показали, что пока наши аэропланы не могут конкурировать с лучшими мировыми образцами.

Следовательно, было бы, пожалуй, рискованно, если бы, не допустив к участию в конкурсе несомненно более технически развитых иностранцев, наше военное ведомство связало себя обязательством приобрести порядочное количество таких машин, относительно которых не может быть никакой

---

<sup>161</sup> Хроника: К конкурсу русских летательных аппаратов // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 19 октября.

<sup>162</sup> Хроника: Воздухоплавательный конкурс // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 22 октября.

<sup>163</sup> К. В. Задачи русского конкурса военных аэропланов // Русский инвалид. 1911. 8 декабря.

<sup>164</sup> Там же.

уверенности в их преимуществах перед другими типами аппаратов, строящихся исключительно за границей. Раз вопрос идет о выборе типа аэроплана для армии, нельзя думать только об одном поощрении аэропланного строительства<sup>165</sup>.

В частности, при интернациональном конкурсе предлагалась следующая схема:

Из премированных в конкурсе, владельцы аэропланов русского производства получают определенные заказы, а заграничные конструкторы или фирмы, вместе с продажей своих аппаратов, уступают Военному министерству право воспроизводства их моделей на русских заводах<sup>166</sup>.

Военный конкурс 1911 г. Россия провела по французскому варианту. Но насколько оправдано это было? Для Франции закрытый тип конкурса был логичен. У французов в конкурсе участвовало 36 аппаратов, а число записавшихся достигло 120. Причем все аэропланы были не только произведены, но и разработаны во Франции и снабжены исключительно отечественными моторами. После предварительных испытаний осталось 9 претендентов, остальные не смогли выполнить условий конкурса. Предварительные испытания заключались в посадке на три различных типа полей, в испытании на скорость (не менее 60 км/ч на протяжении 60 км) и подъем на высоту 500 м за 15 минут с полезной нагрузкой в 300 кг. Главным испытанием было состязание на скорость с той же полезной нагрузкой на протяжении 300 км между Реймсом и Амьеном и обратно. Безоговорочную победу одержал моноплан «Ньюпор», оснащенный мотором «Гном» 100 л. с.. «Ньюпор» опередил на 35 минут ближайшего конкурента (биплан «Бреге»), показав среднюю скорость почти 117 км/ч. Пилотировал «Ньюпор» авиатор Вейман, но эксперты отметили, что этот аэроплан победил не потому, что его пилот обладал наибольшим искусством или мотор имел наибольшую мощность, а благодаря конструктивным особенностям и великолепной аэродинамике<sup>167</sup>.

Надо сказать, что Отдел воздушного флота мгновенно отреагировал на результаты французского конкурса и уже в ноябре купил 14 аэропланов «Ньюпор» для Севастопольской авиационной школы. Для приемки новых аэропланов и для обучения особенностям полета на «Ньюпоре» во Францию были командированы лейтенант Дыбовский и поручик Ильин.

---

<sup>165</sup> Там же.

<sup>166</sup> К. В. О задачах русского конкурса военных аэропланов // Русский инвалид. 1911. 22 декабря.

<sup>167</sup> *Helice*. Итоги военного конкурса аэропланов в Реймсе // Вестник воздухоплавания. 1911. № 17. С. 2–7.

Французский конкурс скорректировал и программу обучения пилотов. Если офицеры первого выпуска севастопольской школы уделяли в учебе большое внимание «Фарманам», то вторая группа обучающихся в количестве 25 человек, приступивших к занятиям осенью, и 20 офицеров, прибывших в Севастополь в январе после теоретических курсов при Санкт-Петербургском политехническом институте, сделали ставку на обучение полетам на монопланах. Начальник севастопольской школы полковник С. И. Одинцов сообщил в беседе с корреспондентом газеты «Вечернее время», что «в ближайшее время решено приобретать лишь монопланы; “Фарманы” и другие бипланы признаны устарелыми»<sup>168</sup>.

По итогам 1911 г. Франция, безусловно, являлась ведущей мировой авиационной державой. По данным газеты *Matin*, в распоряжении французского военного министерства в 1912 г. предполагалось иметь 234 аэроплана, а на покупку и содержание аппаратов, содержание аэродромов и на дирижабли было ассигновано 4 421 750 фр. (около 1 650 000 руб.)<sup>169</sup>. Всего с учетом авиационных школ, содержания личного состава и других расходов палата депутатов ассигновала на военную авиацию 7 200 000 франков<sup>170</sup>. На конец 1911 г. Франция имела 10 дирижаблей (плюс 6 в постройке и на испытаниях), 170 казенных аэропланов и 76 офицеров-летчиков<sup>171</sup>.

Россия считала себя второй авиационной державой, основываясь на количестве аэропланов и подготовленных пилотов, а Германию — третьей. Формально это действительно было так. Германия на конец 1911 г. насчитывала 9 военных дирижаблей, 15 аэропланов и 50 офицеров-летчиков<sup>172</sup>. Но у Германии уже сложилась мощная авиационная промышленность, которая производила конкурентоспособные аэропланы собственных оригинальных систем. К середине 1911 г. в Германии было официально зарегистрировано 16 аэроплановых заводов, которые еще и готовили пилотов<sup>173</sup>. Кроме того Германия имела несколько мощных заводов, производивших авиационные моторы. Немецкие моторы были менее известны, но объективно были лучше французских. Моторы ведущих немецких производителей — Даймлера и общества «Аргус» — были не ротативными, а построенными по перспективному типу «блок»

---

<sup>168</sup> Никар. Военная авиация // Вечернее время. 1911. 29 ноября.

<sup>169</sup> Военная авиация во Франции в 1912 г. // Вечернее время. 1911. 26 ноября.

<sup>170</sup> Иностранная военная хроника: Франция: Военная авиация // Русский инвалид. 1911. 30 декабря.

<sup>171</sup> 1911-й военный год за границей // Русский инвалид. 1912. 1 января.

<sup>172</sup> Там же.

<sup>173</sup> Иванович Г. Германские аэропланы. V // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 11 октября.

с возможностью водяного охлаждения. Эти моторы были более безопасными, экономичными и дешевыми<sup>174</sup>. Исходя из всего вышесказанного, второй авиационной державой на тот момент считать Россию было бы, наверное, неправильно.

Самым слабым местом российской авиации было отсутствие отечественного авиационного мотора. В случае войны зависеть от иностранных поставок было слишком рискованно. Нельзя сказать, что в России не пытались создать аэропланый двигатель. В августе 1911 г. на Гатчинском аэродроме производились опыты с ротационным мотором оригинальной конструкции для аэроплана, построенным на одном из заводов в Риге<sup>175</sup>. Но этот мотор был слишком «сырой», и авиационный отдел офицерской воздухоплавательной школы обнаружил в нем несколько дефектов.

Еще один ротационный мотор сконструировал в Киеве штабс-капитан Гриницкий. Двигатель был схож с «Гномом», но обычный «гномовский» карбюратор был заменен на карбюратор Клоделя. На стенде мотор давал хорошую тягу. К разработке проявил интерес И. И. Сикорский, пообещав испытать мотор на своем аэроплане. А Главное инженерное управление поручило следить за ходом испытаний специальной комиссии<sup>176</sup>.

Брянский завод также построил двигатель для аэроплана. Этот мотор был сделан по проекту русского изобретателя А. Г. Уфимцева<sup>177</sup>, который в сентябре 1911 г. получил патент (№ 19997) на это изобретение<sup>178</sup>.

Новому конструкторскому конкурсу явно требовалось расширение, и, прежде всего, распространение его на область моторостроения. В «Вестнике воздухоплавания» также была озвучена мысль, что ненужно в конкурсе пытаться получить все лучшие качества в одной модели аэроплана, а необходимо поощрять конструкторов частичными призами за конкретные конструкторские решения<sup>179</sup>. Уже тогда следовало, например, подумать о вооружении аэропланов. Конструкторский конкурс вполне мог помочь в этом плане. Но, к сожалению, в то время наше

---

<sup>174</sup> *Иванович Г. Германские аэропланы. I // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 26 августа.*

<sup>175</sup> *Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 30 августа.*

<sup>176</sup> *Хроника: Важное русское изобретение // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 6 октября.*

<sup>177</sup> *Внутренние известия. Московская жизнь: Выставка воздухоплавания // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 16 ноября.*

<sup>178</sup> *Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. — 2 изд., перераб. — М.: Машиностроение, 1981. С. 211.*

<sup>179</sup> *Конструктор. Конкурс русских летательных аппаратов // Вестник воздухоплавания. 1911. № 13–14. С. 44–46.*



Ил. 8. Новый французский аэроплан с пулеметом. *Zeitbilder: Beilage zur Vossischen Zeitung*. — Berlin, 1914. — № 21. — 17 Feb.; (приложение к газете *Vossische Zeitung* от 17 февраля)

военное ведомство рассматривало аэроплан лишь как средство разведки. И это при том, что было известно, что во Франции уже в 1911 г. делались попытки устанавливать на аэропланах небольшие скорострельные орудия и пулеметы. В частности, над этим работали Вуазен и французский офицер Андрэ, сконструировавший особый тип авиационной митральезы (пулемет)<sup>180</sup>. В итоге это позволило французам к началу 1914 г. воплотить в жизнь некоторые оригинальные конструкторские идеи по установке пулемета на аэроплан (ил. 8).

В России авиационный год закончился все же на мажорной ноте. В последних числах декабря в Киеве И. И. Сикорский на новом трехместном биплане военного типа своей конструкции совершил полет с пассажирами со скоростью 111 км/ч, «установив новый всероссийский рекорд скорости аэропланов всех систем и всемирный рекорд для бипланов с двумя пассажирами»<sup>181</sup>. Закончить обзор событий 1911 года хочется цитатой из газеты «Санкт-Петербургские ведомости», воспроизводящей реакцию газеты на данное событие: «Всемирный... Первый всемирный рекорд. Сколько радости и гордости заключается в этом одном слове!»<sup>182</sup>

## Список литературы

Сафаев А. Е. Начало российской авиации. 1910–1911 гг. Хроника событий по материалам газетных публикаций // Военная история России XIX–XX веков: Материалы XI Международной военно-исторической конференции 23–24 ноября 2018 г. СПб., 2018.

Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. — 2 изд., перераб. — М.: Машиностроение, 1981.

<sup>180</sup> Н. Я. О бое в воздухе // Вестник воздухоплавания. 1911. № 13–14. С. 18–19.

<sup>181</sup> Телеграммы: Киев, 29 декабря // Русский инвалид. 1911. 30 декабря.

<sup>182</sup> А. Воздухоплавание в новом году // Санкт-Петербургские ведомости. 1911. 31 декабря.

*Виттик. В школе О. В. Ф. в Севастополе // Вестник воздухоплавания. 1911. № 13–14.*  
*Седов Я. И. По городам Сибири на аэроплане // Вестник воздухоплавания. 1911. № 17.*

## **Anatoly SAFAEV**

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

*E-mail: safaev.ae@gmail.com*

### **The beginning of Russian aviation. The latter half of the year 1911. Chronicle of events according to Russian newspapers.**

The article is concerned with an early period of Russian aviation history — events during the second half of 1911. The subject of the investigation is the material contained in Chronicles of leading Russian Newspapers. This article is a sequel of the article entitled “The beginning of Russian aviation. 1910–1911. Chronicle of events according to Russian newspapers” to have been published in the XI conference proceedings.

**Keywords:** Imperial All-Russian Air Club; repercussions of the St. Petersburg-Moscow Flight; Kotelnikov’s parachute; first participation of aviation in a military parade; Sevastopol’ School of the Air Fleet Department; Aviation Week in Tsarskoye Selo; L. V. Zvereva; participation of aviation during the grenadier corps maneuvers near Moscow; Second Moscow Aviation Week; Air Reconnaissance; air-operations during military maneuvers near Kiev and Warsaw; M. F. de Campo-Scipio’s Flight from Warsaw up to St. Petersburg; «Aviata» Society; Kharkov Aviation Exhibition; I. I. Sikorsky; First Kiev Aviation Week; Aviation Days in Novo-Nikolaevsk; air-operations during Italo-Turkish War of 1911–1912; naval aviation; Aircraft engineering awards.