

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)
Научное издание

*Печатается по решению Оргкомитета конференции
в соответствии с условиями созыва
XIII Международной военно-исторической конференции
«Военная история России XIX–XX вв.»*

Военная история России XIX–XX веков. Материалы XIII Международной военно-исторической конференции / Под ред. Д. Ю. Алексеева, А. В. Арановича. Санкт-Петербург, 4 декабря 2020 г.: Сб. научных статей. — СПб.: СПбГУПТД, 2020. — 758 с.

ISBN 978-5-7937-1980-3

Конференция «Военная история России XIX–XX вв.» посвящена различным аспектам военной отечественной истории двух прошедших веков: социально-политических, экономических, культурных. Участники конференции из России, Ближнего и дальнего зарубежья рассматривают в своих докладах как чисто военные вопросы, так и частные проблемы, в том числе связанные с историей военной повседневности. Особое внимание уделено важным для отечественной военной истории событиям, годовщины которых приходится на 2020 год: окончанию Гражданской войны в европейской части России и Советско-польской войне.

На обложке:

Орден «Красное Знамя» РСФСР. Учрежден 16 сентября 1918 г. декретом «О знаках отличия» ВЦИК Советов рабочих, крестьянских, казачьих и красноармейских депутатов. Эскиз ордена выполнен художником Даниловым. В 1924 г. в связи с учреждением единого для СССР ордена награждение орденом «Красное Знамя» РСФСР было прекращено.

Серебро, эмаль. Образец. Московский монетный двор.

Собрание Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи

ISBN 978-5-7937-1980-3

© СПбГУПТД, 2020

© Коллектив авторов, 2020

УДК 94 (47).083

ББК 63.3 (2) 523

Анатолий Евгеньевич САФАЕВ

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

E-mail: safaev.ae@gmail.com

ПЕРЕЛЕТЫ СЕВАСТОПОЛЬ — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ЛЕЙТЕНАНТА В. В. ДЫБОВСКОГО И ШТАБС-КАПИТАНА Д. Г. АНДРЕАДИ ЛЕТОМ 1912 Г.

Статья посвящена героическим перелетам офицеров севастопольской школы Отдела воздушного флота лейтенанта Виктора Владимировича Дыбовского и штабс-капитана Дмитрия Георгиевича Андреади из Севастополя в Санкт-Петербург в мае — июле 1912 года. Предметом рассмотрения является материал, содержащийся в публикациях ведущих российских газет, позволяющий восстановить историю и хронологию событий, понять их значение для развития военной авиации России.

Ключевые слова: лейтенант Виктор Владимирович Дыбовский, штабс-капитан Дмитрий Георгиевич Андреади, севастопольская школа Отдела воздушного флота, аэроплан «Ньюпор», перелеты Севастополь — Петербург 1912 года, военная авиация России.

В севастопольской офицерской школе авиации Отдела воздушного флота в мае 1912 года состоялся очередной третий выпуск летчиков. Курс окончило 16 летчиков, в том числе 13 офицеров и 3 нижних чина¹. Из учебного процесса временно высвободились офицеры руководящего состава. В середине мая на заседании постоянного состава школы было принято решение, что руководители школы совершат несколько дальних полетов². Одним из кандидатов на дальний перелет был лейтенант Виктор Владимирович Дыбовский (*ил. 1*). Первоначально В. В. Дыбовский планировал осуществить перелет в Одессу, но начальник школы полковник С. И. Одинцов предложил ему лететь северным направлением в Харьков, и Дыбовский согласился. 25 мая³ лейтенант Виктор Владимирович Дыбовский вылетел на аэроплане «Ньюпор» на качинский аэродром, чтобы оттуда начать перелет на Харьков. Полет в Одессу поручили штабс-капитану Дмитрию Георгиевичу Андреади (*ил. 2*).

¹ Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 2 июня. С. 4.

² Крымская жизнь: Полет Севастополь — Харьков // Крымский вестник. 1912. 26 мая. С. 3.

³ Здесь и далее даты приводятся, как они указаны в российских газетах того периода, т. е. по старому стилю.



Ил. 1. Лейтенант В. В. Дыбовский.
Новое время. 1912. 3 июля. С. 3



Ил. 2. Штабс-капитан Д. Г. Андреади.
Вечерне время. 1914. 8 марта. С. 1

Маловероятно, что изначально перелеты Дыбовского и Андреади планировались дальше Харькова и Одессы. Дело в том, что они совпали по времени с моментом перевода офицерской школы авиации из Севастополя на Качу в Александро-Михайловское. Комиссией государственной обороны был принят законопроект об ассигновании 900 000 рублей на перенос и устройство школы⁴. 4 июня перевод должен был быть завершен полностью. И уже 15 июня ожидалось прибытие новой группы офицеров в количестве 31 человека для прохождения курса воздухоплавания⁵. Поэтому длительное отсутствие в такой момент, когда обычно каждый человек на счету, двух офицеров руководящего состава, скорее всего, не входило в планы С. И. Одинцова. Но как минимум два обстоятельства привели к тому, что маршруты и сроки перелетов были существенно продлены.

Во-первых, стояла задача испытать в деле новый тип аэроплана — недавно полученные аппараты «Ньюпор». О том, что такая задача действительно стояла, а точнее был приказ, сказал в приветственной речи генерал А. В. Каульбарс, когда вечером 5 июля лейтенанта Дыбовского встречали на Комендантском аэродроме в Петербурге⁶. Сам Дыбов-

⁴ Хроника // Крымский вестник. 1912. 25 мая. С. 3.

⁵ Хроника // Крымский вестник. 1912. 3 июня. С. 4.

⁶ Лейт. Дыбовский в Петербурге // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 7 июля. С. 2–3.

ский уже после завершения перелета тоже говорил об этом: «Возвратившись из-за границы с партией самолетов, я получил от начальника Севастопольской офицерской воздухоплавательной школы полк[овника] С. И. Одинцова приказ испытать новые военные аппараты. План большого перелета был уже обдуман и составлен заранее. Содержание полученного мною приказа было таково: лететь на север до Харькова, а затем дальше — на Москву и Петербург»⁷. Важно было убедиться, что безоговорочная победа аэроплана этой системы на французском конкурсе в октябре-ноябре 1911 года⁸ не была случайной.

А во-вторых, достаточно легко давшиеся нашим военным летчикам первые этапы перелетов, можно сказать, предоставили отличную возможность, продолжив перелеты до новых пунктов, испытать аэропланы «Ньюпор» на более серьезном уровне. Отдел воздушного флота не мог не воспользоваться такой возможностью. Все прекрасно помнили, насколько трудно дался нашим авиаторам годом ранее перелет Петербург — Москва. Но тогда, во-первых, летали не военные авиаторы, а, во-вторых, аэропланы были других систем. Поэтому в случае успеха нынешних перелетов наше Военное ведомство не только получило бы подтверждение правильности выбора для нужд армии аэропланов «Ньюпор», но и удостоверилось бы в качестве подготовки наших военных летчиков.

Благодаря докладу лейтенанта В. В. Дыбовского в Техническом обществе в Харькове подробности этапа его перелета до Харькова хорошо известны⁹.

Понимая, что залогом успеха является бесперебойная работа двигателя, В. В. Дыбовский при подготовке полета полностью перебрал мотор. Он отмечал, что французы производят сборку мотора с некоторой неряшливостью и неаккуратностью¹⁰.

На рассвете 25 мая при ветре 8–10 м/с В. В. Дыбовский с механиком унтер-офицером Рябыкиным¹¹ вылетел из Севастополя. Горы были покрыты туманом, поэтому над Инкерманскими высотами авиатор под-

⁷ Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: I // Россия. 1912. 11 июля. С. 3.

⁸ Сафаев А. Е. Начало российской авиации. Вторая половина 1911 года. Хроника событий по материалам газетных публикаций // Военная история России XIX–XX веков. Материалы XII Международной военно-исторической конференции / Под ред. Д. Ю. Алексеева, А. В. Арановича, В. А. Мосунова, Санкт-Петербург, 22–23 ноября 2019 г.: Сб. научных статей. — СПб.: СПбГУИТД. 2019. С. 247.

⁹ Как летел В. В. Дыбовский: (Доклад авиатора в Техническом о-ве) // Южный край. 1912. 7 июня. С. 5.

¹⁰ Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: I // Россия. 1912. 11 июля. С. 3.

¹¹ В некоторых газетах фамилия напечатана как Рябидин. Например: *Лейтенант Дыбовский. Полет на Север* // Русское Слово. 1912. 26 июня. С. 2.

нялся выше облаков. Над бухтой у «Ньюпора» неожиданно остановился мотор, и возникла опасность упасть в море. К счастью, мотор не заглох полностью, а просто стал работать с перебойми. В. В. Дыбовскому удалось дотянуть до Качи (18 верст от Севастополя)¹². Из доклада не понятно, вылетал ли В. В. Дыбовский целенаправленно на качинский аэродром или изначально стартовал на Харьков, но из-за плохой работы мотора вынужденно оказался на Каче.

Два дня погода не располагала к полету, но вечером 27 мая, видя, как с моря наползает туман, В. В. Дыбовский решает «убежать» от него. Несмотря на сильный ветер, он взлетает и берет направление на Симферополь. Лететь было очень тяжело. Из-за специфического ландшафта местности и неравномерного прогревания верхних и нижних слоев атмосферы аппарат то падал в воздушную яму, то поднимался восходящим потоком. Около Симферополя опять начались перебои мотора. Перелетев реку Альму, авиатор, при боковом ветре по его оценке около 8 м/с, вынужден был спуститься на пахотное поле, но при посадке у «Ньюпора» сломалась ось колеса¹³. Аэроплан сел недалеко от имени генерала Чабовского, который гостеприимно встретил авиаторов и дал им приют¹⁴.

К счастью, поломка оказалась не серьезной. Исправив поломку и перебрав мотор, В. В. Дыбовский вечером 28 мая вылетел в направлении Джанкоя. Из-за сильного ветра полет получился очень утомительным. Как отмечал сам авиатор, из-за постоянного усилия при удержании штурвала, сильно устали руки. Поздно вечером «Ньюпор» благополучно сел в Джанкое. Полет занял 1 час 25 минут¹⁵.

Из Джанкоя В. В. Дыбовский вылетел на следующий день в половине четвертого утра, но далеко улететь не удалось. Сильнейший ветер, в 15–18 м/с, заставил авиатора спуститься на станции Таганаш. При посадке в трудных условиях опять погнулась ось колеса¹⁶. В момент спуска сила ветра уже достигала 20–22 м/с. Чудом севшие авиаторы едва успели слезть с «Ньюпора» как налетевший шквал ветра чуть не опрокинул аппарат¹⁷.

Утром следующего дня скорость ветра упала до 8–10 м/с, что позволило продолжить полет. Дальше лететь пришлось вдоль полотна

¹² Как летел В. В. Дыбовский: (Доклад авиатора в Техническом о-ве) // Южный край. 1912. 7 июня. С. 5.

¹³ Там же.

¹⁴ Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: I // Россия. 1912. 11 июля. С. 3.

¹⁵ *Лейтенант Дыбовский*. Полет на Север // Русское Слово. 1912. 26 июня. С. 2.

¹⁶ Как летел В. В. Дыбовский: (Доклад авиатора в Техническом о-ве) // Южный край. 1912. 7 июня. С. 5.

¹⁷ *Р-ичь*. Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: II // Россия. 1912. 12 июля. С. 2.

железной дороги, по обеим сторонам которой лежал Сиваш. В случае поломки или непогоды сесть было бы некуда. Миновав опасное место, все же пришлось из-за сильного тумана и дождя опуститься в овес вблизи станции Рыково. Через час погодные условия позволили снова подняться в воздух. Бензина хватило долететь до станции Акимовка¹⁸. По пути из Рыково в Акимовку «Ньюпор» догнал и оставил позади шедший по железной дороге поезд. В. В. Дыбовский дождался прибытия этого поезда и уехал на нем за бензином в Мелитополь¹⁹. Возвратясь из Мелитополя и пополнив бак бензином, Дыбовский третий раз в этот день взлетает и добирается до станции Федоровка, где останавливается на ночлег. Отрезок пути от Акимовки до Федоровки авиатор позже назвал самым трудным за весь перелет: «Внезапно налетевший степной шквал не позволял никак опуститься на землю без неминуемой катастрофы. Я едва не бросил руля, так как не оставалось никакой надежды на спасение. Аппарат так выворачивало, так швыряло из стороны в сторону, что явилось опасение за целостность крыльев и стальных частей, несмотря на их надежность и крепость»²⁰.

31 мая «Ньюпор» Дыбовского, сделав разбег с проселочной дороги, летит дальше на Александровск (ныне Запорожье), но по всё той же причине плохой погоды вынужден сесть в Васильевке около станции Попово (ныне Тавричеськ)²¹.

Утром следующего дня авиаторы продолжили полет на Александровск. До момента посадки полет проходил благополучно. Подлетая к Александровску, В. В. Дыбовский принял решение сесть на дорогу и начал спускаться с высоты 400 метров. Но осуществить свой план он не смог, поскольку по дороге тянулся обоз. Пришлось срочно поменять решение и сесть в поле. Выбирая место, В. В. Дыбовский думал, что садится в ячмень, но оказалась пшеница. Колеса «Ньюпора» увязли в пшенице, и аппарат стал переворачиваться. В. В. Дыбовский попытался выключить мотор, но не успел. Мотор удалось выключить уже в перевернутом состоянии. Сами авиаторы не пострадали, не считая ушиба механиком груди о стенку переднего сидения, но у аэроплана был сломан винт и погнута «тарелка» — крышка мотора²². Это стало понят-

¹⁸ Как летел В. В. Дыбовский: (Доклад авиатора в Техническом о-ве) // Южный край. 1912. 7 июня. С. 5.

¹⁹ *Речь*. Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: II // Россия. 1912. 12 июля. С. 2.

²⁰ Там же.

²¹ *Дыбовский В.* Мой перелет Севастополь — Петербург: I // Русский инвалид. 1912. 15 июля. С. 4–5.

²² Как летел В. В. Дыбовский: (Доклад авиатора в Техническом о-ве) // Южный край. 1912. 7 июня. С. 5.



Илл. 3. В. В. Дыбовский. Южный край: иллюстрированное прибавление к № 10826. 1912. 17 июня. С. 1. Фото Н. С. Попова

но после того, как подоспевшие крестьяне помогли перевернуть и оттащить аппарат к железнодорожной казарме, где авиаторы смогли его осмотреть. Телеграммой В. В. Дыбовский донес о случившемся С. И. Одинцову²³.

Для приведения аэроплана в порядок винт и новая «тарелка» были высланы из Севастополя школой авиации²⁴.

Через два дня всё было исправлено, но заболел механик. В. В. Дыбовский отправил его в Севастополь и запросил телеграммой прислать ему другого механика. «Но, не дождавшись механика, Дыбовский 5-го июня вечером решил сам лететь в Харьков, и, продержавшись в воздухе 3 часа 24 минуты, пролетев свыше 300 верст, он благополучно прибыл в Харьков» (*илл. 3*)²⁵. На самом деле посадка в Харькове далась авиатору не просто. Погода

в очередной раз испытывала В. В. Дыбовского на профессионализм. На подлете к городу начался сильный дождь, защитные очки постоянно покрывались каплями воды. К тому же лететь пришлось в облаках. Ориентироваться авиатору было практически не возможно. К счастью, ему удалось без аварии посадить аэроплан в овес. К месту посадки сбегались местные мальчишки, от которых В. В. Дыбовский узнал свое местонахождение²⁶. Позже два крестьянина обратились с заявлением к харьковскому уездному исправнику о возмещении им убытков за вытоптанные аэропланом и любопытствующими посевы овса²⁷.

²³ Дыбовский В. Мой перелет Севастополь — Петербург: I // Русский инвалид. 1912. 15 июля. С. 4–5.

²⁴ Полет Севастополь — Харьков // Крымский вестник. 1912. 4 июня. С. 3.

²⁵ Как летел В. В. Дыбовский: (Доклад авиатора в Техническом о-ве) // Южный край. 1912. 7 июня. С. 5.

²⁶ Прибытие лейтенанта В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 6 июня. С. 5.

²⁷ Местная хроника. Отголоски полета Дыбовского // Южный край. 1912. 24 июня. С. 6.

В Харькове В. В. Дыбовский сел вовсе не там где ему было предписано и где его ждали. На подлете к городу летчик должен был ориентироваться по колокольне собора и лететь от нее на север-северо-восток, но из-за сильного дождя и меняющегося направления ветра В. В. Дыбовский вынужден был оставить полет по прямой линии и свернуть вправо, чтобы, держась железнодорожной линии, не сбиться с пути.

Местом спуска в Харькове В. В. Дыбовскому согласно посланной ему телеграмме был назначен скаковой ипподром. К восьми вечера там собрались члены воздухоплавательного отдела Технического общества во главе с его председателем В. Е. Мороховцом и секретарем Г. Л. Окулич-Казариным, а также сотрудник «Южного края» Е. М. Бабецкий и представители полиции. Встречавшие были в курсе текущего местонахождения аэроплана, поскольку получали телефонные сообщения со станций и населенных пунктов, над которыми пролетал «Ньюпор». В поле около ипподрома был разложен сигнальный костер, но так как авиатор изменил маршрут, то костра он не увидел. В итоге В. В. Дыбовский сел недалеко от товарной станции Балашовского вокзала, где его с шампанским встретил начальник станции²⁸. Через час на автомобиле подъехали члены харьковского воздухоплавательного отдела и увезли летчика в город.

На этапе Александровск — Харьков В. В. Дыбовский установил новый всероссийский рекорд продолжительности полета без спуска. «Санкт-Петербургские ведомости» указывают чуть меньшее время этого рекорда — 3 часа 10 минут, но и эта цифра существенно превосходит время предыдущего рекорда двухлетней давности 2 часа 32 минуты, установленного авиатором В. А. Лебедевым²⁹. «Голос Москвы», по данным которого В. В. Дыбовский затратил на перелет в 320 верст 3 часа 11 минут, отметил интересный факт: «срочная телеграмма, отправленная из Александровска в момент вылета Дыбовского, пришла в Харьков спустя полтора часа после прилета авиатора»³⁰.

Утром 6 июня В. В. Дыбовский должен был перелететь на ипподром, но из-за сильного ветра вылет перенесли на вечер. Авиатор на время разместился в гостинице «Гранд-Отель». К месту стоянки аэроплана прибыл механик для осмотра машины, туда же был доставлен запас бензина³¹. Около 7 часов вечера В. В. Дыбовский перелетел на ипподром,

²⁸ Прибытие лейтенанта В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 6 июня. С. 5.

²⁹ Хроника: К прилету лейт. Дыбовского // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 23 июня. С. 4.

³⁰ Телеграммы: Полет лейтенанта Дыбовского // Голос Москвы. 1912. 7 июня. С. 3.

³¹ Местная хроника: К полету В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 6 июня. Вечерний выпуск. С. 2.

где собралась толпа около 5 тысяч человек. Перед посадкой «Ньюпор» сделал несколько показательных кругов над публикой. Встречали авиатора члены воздухоплавательного отдела Технического общества под шумные овации присутствующих³².

Вечером лейтенант Дыбовский принял участие в публичном заседании воздухоплавательного отдела харьковского отделения Технического общества под председательством А. М. Ильева. Присутствовало более 500 человек, среди которых были профессора высших учебных заведений, инженеры, офицеры, студенты. Встреченный продолжительными рукоплесканиями, авиатор сделал доклад о перелете из Севастополя в Харьков и кратко рассказал о состоянии военной авиации в России. Во время доклада пришла телеграмма от начальника севастопольской школы авиации полковника С. И. Одинцова, в которой от имени школы он поздравил В. В. Дыбовского с отличным полетом и пожелал успеха в дальнейшем маршруте: Курск, Орел, Тула, Москва. В ответ было решено полковнику Одинцову также послать приветственную телеграмму. Собрание выразило благодарность начальнику Южных железных дорог В. И. Стульгинскому за содействие перелету³³.

На следующий день на 10 часов утра у Дыбовского была запланирована на скаковом ипподроме небольшая лекция с демонстрацией своего аппарата. Но из-за сильного переутомления авиатор почувствовал себя плохо, поэтому по его поручению собравшейся публике объяснения давал новый механик, накануне прибывший из Севастополя³⁴.

8 июня в седьмом часу вечера В. В. Дыбовский в сопровождении членов воздухоплавательного отдела Технического общества прибыл на ипподром с целью опробовать работу мотора для дальнейшего полета. Для этого он на 18 минут поднялся в воздух и проделал несколько упражнений. Почти не отдыхая, авиатор по просьбе членов воздухоплавательного отдела согласился полетать над городом, чтобы показать полет всем жителям. Полет над городом продолжался более 20 минут, при этом в наивысшей точке высота полета превышала 800 м. Публика останавливалась на улицах, провожая летчика восторженными криками и аплодисментами³⁵.

В. В. Дыбовский планировал вылететь из Харькова 9 июня. Но, разобрав утром, с помощью механика, мотор для проверки, он понял, что мо-

³² Местная хроника: Перелет В. В. Дыбовского на ипподром // Южный край. 1912. 7 июня. С. 5.

³³ Перелет лейт. Дыбовского // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 10 июня. С. 2.

³⁴ Местная хроника: Болезнь авиатора Дыбовского // Южный край. 1912. 7 июня. Вечерний выпуск. С. 3.

³⁵ Полеты В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 9 июня. С. 4.

тор «утомлен» и требует небольшого отдыха и дополнительной проверки. В тот же день лейтенант Дыбовский получил очередную телеграмму от полковника Одинцова. Тот информировал, что великий князь Александр Михайлович разрешает ему совершить перелет Харьков — Петербург. В Петербурге предписывается спуститься на военном поле в Красном Селе. От себя С. И. Одинцов советовал хорошо продумать участок перелета Москва — Петербург³⁶.

Администрации Южных железных дорог и Московско-Курской дороги дали распоряжение по всей линии оказывать лейтенанту Дыбовскому при пролете содействие и сообщать о пути его следования³⁷.

Параллельно с перелетом лейтенанта В. В. Дыбовского Севастополь — Харьков проходил перелет штабс-капитана Д. Г. Андреади Севастополь — Одесса.

Штабс-капитан Андреади вылетел из Александрo-Михайловского на моноплане «Ньюпор» (мотор «Гном» 50 л. с.) с механиком солдатом Семеном Дорогим (ил. 4) рано утром 2 июня. В Одессу они должны были лететь через Перекоп, Херсон и Николаев³⁸. Взяв направление вдоль берега, авиаторы долетели, легко ориентируясь по местности, до соленых озер на линии Евпатории, держась высоты 500 м. Дальше их встретил густой туман, пришлось взять направление по компасу. Д. Г. Андреади надеялся через полтора-два часа быть в Перекопе, но сильный северо-восточный ветер снес аппарат к западному берегу Крыма. Выйдя из тумана, авиаторы поняли, что находятся у берега Крыма недалеко от Тарханкута. Тогда они повернули на вос-



Ил. 4. Штабс-капитан Андреади со своим механиком рядовым Семеном Дорогим. Искры. 1912. 17 июня. № 24. С. 186. Фото И. М. Шнейдера

³⁶ Местная хроника: К отлету В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 10 июня. С. 7.

³⁷ Местные сведения: К пролету через Курск лейтенанта Дыбовского // Курская газета 1912. 14 июня.

³⁸ Полет Севастополь — Одесса // Крымский вестник. 1912. 3 июня. С. 4.

ток и, держась берега, долетели до Перекопского перешейка. Миновав перешеек, через три с половиной часа после вылета из Севастополя, «Ньюпор» благополучно опустился в деревне Каланчак. Продолжение полета в этот день было невозможно из-за поднявшегося шторма³⁹.

Из расспросов местных жителей штабс-капитан Андреади узнал, что выбранное им направление на Херсон неудобно, так как в этом районе постоянно дуют ветры и часто свирепствуют штормы, а весь путь до Днепра проходил бы над камышами, болотами и плавнями, что практически исключало спуск, в случае если бы возникла такая необходимость. Поэтому он принял решение лететь в Херсон через Берислав, увеличив первоначальный маршрут на целых 200 верст, о чем уведомил телеграммой руководство⁴⁰. Получив разрешение от начальства, 3 июня в 5 часов утра «Ньюпор» вылетел по новому направлению. Для летчиков этот отрезок оказался самым трудным участком пути. Пришлось бороться с сильнейшим штормом. Аппарат швыряло из стороны в сторону, приходилось усиленно работать, чтобы сохранять равновесие. Усилившийся дождь заставил авиаторов спуститься в Каховке, где они и заночевали⁴¹.

На следующий день, несмотря на дождь и сильный ветер, Д. Г. Андреади решил пересечь Днепр и двигаться на Херсон. Но уже через пять минут полета на высоте 200 м аэроплан попал в облака. И так как дождь и тряска усилились, то, перелетев Днепр, «Ньюпор» вынужден был сразу сесть около деревни Тягинка. К вечеру погода улучшилась, и авиаторы полетели дальше. Всего через полчаса в половине восьмого вечера, сделав круг над городом, аэроплан спустился в Херсоне в районе тюрьмы и губернской больницы.

Переночевав в Херсоне, авиаторы 5 июня в четыре часа утра полетели дальше. Через 45 минут они сели около Варваровки, предместья Николаева⁴². В Николаеве Д. Г. Андреади не смог найти бензин, пригодный для мотора «Ньюпора». Поэтому в ожидании доставки выписанного из Одессы бензина, авиаторы вынуждены были задержаться в Николаеве⁴³. Автомобиль одесской школы с бензином прибыл только вечером, лететь дальше было поздно, поэтому ночевать пришлось в Николаеве.

³⁹ Крымская жизнь: Перелет Севастополь — Одесса // Крымский вестник. 1912. 9 июня. С. 3.

⁴⁰ Полет Севастополь — Одесса // Крымский вестник. 1912. 4 июня. С. 3.

⁴¹ Крымская жизнь: Перелет Севастополь — Одесса // Крымский вестник. 1912. 9 июня. С. 3.

⁴² Там же.

⁴³ Крымская жизнь: Полеты военных авиаторов: Севастополь — Одесса // Крымский вестник. 1912. 6 июня. С. 3.

На рассвете следующего дня в начале пятого «Ньюпор» штабс-капитана Андреади вылетел из Николаева. От Николаева до Одессы Д. Г. Андреади 120 верст пролетел над морем. Он шел на приличной высоте (1200 м), чтобы в случае проблем с мотором иметь возможность приблизиться к берегу⁴⁴. В половине шестого «Ньюпор» благополучно сел в Одессе на безлюдном Стрельбищном поле⁴⁵. Так как никого на поле не было, Д. Г. Андреади в 7 часов вновь поднялся в воздух и полетел «будить»⁴⁶. Сделав над городом большой круг, он приземлился на том же месте. Вскоре поприветствовать авиаторов прибыли многие члены местного аэроклуба. Отдохнув после дороги, штабс-капитан Андреади на автомобиле к 5 часам вечера прибыл на беговое поле, где встреченный военным маршем оркестра он был представлен президенту одесского аэроклуба А. А. Анатре. После торжественной встречи А. А. Анатра пригласил авиатора в свой автомобиль, на котором они прибыли на Стрельбищное поле. Д. Г. Андреади поднялся на своем аппарате в воздух, продемонстрировав всем собравшимся возможности «Ньюпора». Сделав два круга для набора высоты, авиатор облетел вокруг города и сделал красивый планирующий спуск. Военные летчики, ученики одесской школы пригласили Д. Г. Андреади на товарищеский обед в «Аркадию»⁴⁷.

Вечером 7 июня состоялось официальное чествование штабс-капитана Андреади. На аэродроме собрались члены одесского аэроклуба, воспитанники одесской авиационной школы и почетные гости. Среди почетных гостей присутствовали президент одесского аэроклуба А. А. Анатра, почетный член аэроклуба градоначальник камергер И. В. Сосновский, чиновник особых поручений М. П. Бырдин и другие. После того как гости осмотрели аэропланы, состоялось несколько полетов. Помимо штабс-капитана Андреади летали инструктор одесской школы В. Н. Хиони на «Фармане» и несколько учеников школы. В. Н. Хиони поднимался в воздух несколько раз, в качестве пассажиров с ним летали и почетные гости И. В. Сосновский, М. П. Бырдин и другие. Д. Г. Андреади летал 2 раза, второй его полет завершал авиационную программу. По завершении полетов было сделано на память несколько фотографических снимков, после чего штабс-капитан

⁴⁴ *Р-ичь*. Рассказ шт.-кап. Андреади // Россия. 1912. 20 июля. С. 3.

⁴⁵ Крымская жизнь: Перелет Севастополь — Одесса // Крымский вестник. 1912. 9 июня. С. 3.

⁴⁶ *Штабс-кап. Андреади*. Воздухоплавание: 2100 верст в воздухе // Русское Слово. 1912. 30 июня. С. 4.

⁴⁷ Перелет Севастополь — Одесса // Одесский листок. 1912. 7 июня. С. 4.

Андреади и все гости были приглашены к столу. Чествование продолжалось до половины десятого вечера⁴⁸.

Утром 10 июня штабс-капитан Андреади посетил лагерь Одесского военного училища. Это было его родное училище, курс которого он окончил в 1904 году⁴⁹. Там он был тепло встречен офицерами и юнкерами. После того как был отслужен напутственный молебен, временно исполняющий обязанности начальника училища генерал-майор Г. В. Путята произнес приветственную речь, в которой отметил заслуги выпускника училища и пожелал ему благополучия в дальнейшем пути. Выступивший за ним с небольшим докладом преподаватель училища полковник генерального штаба П. М. Андрианов рассказал присутствующим об огромной роли авиации в военном деле, а про Д. Г. Андреади сказал, что его имя должно быть занесено на страницы истории училища наряду с именами других питомцев, совершивших подвиг на поле брани, «так как борьба с воздухом — та же война, сопряженная со смертельной опасностью»⁵⁰. После завтрака в офицерском собрании училища штабс-капитан Андреади поблагодарил своих бывших наставников и в 3 часа дня покинул лагерь. От генерал-майора Г. В. Путяты полковнику С. И. Одинцову ушла телеграмма: «Одесское военное училище, чувствуя сегодня своего питомца, отважного летчика [штабс-] капитана Андреади, приветствует севастопольскую школу, так плодотворно и самоотверженно работающую на пользу родине и во славу родной армии. Да здравствует севастопольская школа и ее бесстрашный летчик Андреади, установивший первым воздушный путь Севастополь — Одесса. Одесское военное училище радостно гордится своим доблестным воспитанником — пионером русской военной авиации»⁵¹.

«Крымский вестник» 10 июня сообщил, что штабс-капитан Андреади получил разрешение от полковника С. И. Одинцова продолжать полет дальше вдоль линии железной дороги через Николаев — Кременчуг — Полтаву в Харьков, откуда опять же вдоль железнодорожной линии вернуться назад в Александро-Михайловское⁵². А вот газета «Санкт-Петербургские ведомости», причем на день раньше, известила, что «военному летчику Андреади разрешено совершить перелет Одесса — Москва

⁴⁸ Воздухоплавание: Чествование шт.-кап. Андреади. Полет г. градоначальника И. В. Соновского // Одесский листок. 1912. 8 июня. С. 4.

⁴⁹ Воздухоплавание: Чествование шт.-кап. Андреади в Одесском военном училище // Одесский листок. 1912. 12 июня. С. 3.

⁵⁰ Там же.

⁵¹ Там же.

⁵² Крымская жизнь: Севастополь — Одесса — Харьков // Крымский вестник. 1912. 10 июня. С. 3.

с этапами в Кременчуге, Полтаве и Харькове»⁵³. В Харьков в адрес воздухоплавательного отдела Технического общества полковник Одинцов послал телеграмму, в которой, известив о маршруте полета штабс-капитана Андреади, попросил оказать ему всяческое содействие⁵⁴.

11 июня в 3 ч. 58 мин. утра штабс-капитан Андреади со своим механиком в качестве пассажира вылетел из Одессы в направлении Николаева⁵⁵. Проследовав Николаев без остановки, авиаторы из-за небольшой проблемы с мотором опустились у станции Явкино Харьково-Николаевской железной дороги⁵⁶. Следующая остановка была на станции Долинская, где их задержали сильный дождь, гроза и туман⁵⁷. Переждав непогоду «Ньюпор» штабс-капитана Андреади 13 июня в 5 вечера вылетел с Долинской и в 19:40 при шумных овациях тысячной толпы сел в Кременчуге⁵⁸. При попытке на следующий день вылететь из Кременчуга, при взлете ударом о бугор был поврежден аппарат. Авиаторы, к счастью, не пострадали. Снова пришлось немного задержаться⁵⁹. Это была не последняя неприятность на пути в Харьков. По причине поломки винта пришлось сесть на станции Козельщина. Д. Г. Андреади отправил в Харьков, где его уже ждали, в адрес редакции журнала «Тяжелее воздуха», орган воздухоплавательного отдела Технического общества, телеграмму следующего содержания: «Опустился на станции Козельщина Южных [железных] дорог. Винт разлетелся в воздухе»⁶⁰. Севастопольская авиационная школа, узнав о поломке, сразу выслала в Харьков на имя начальника станции новый винт для Д. Г. Андреади⁶¹. Винт прибыл в Харьков 15 июня и немедленно был выслан В. Е. Мороховцем авиатору⁶². Высланный пропеллер оказался непригодным, пришлось ждать другой, из-за чего пришлось задержаться еще на несколько дней⁶³.

⁵³ Телеграммы: От 8-го июня: Одесса // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 9 июня. С. 6.

⁵⁴ Местная хроника: К прилету авиатора Андреади // Южный край. 1912. 10 июня. С. 7.

⁵⁵ Телеграммы: От 11-го июня: Одесса // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 12 июня. С. 6.

⁵⁶ Крымская жизнь: Полет Одесса — Харьков // Крымский вестник. 1912. 12 июня. С. 3.

⁵⁷ Крымская жизнь: Полеты военных авиаторов // Крымский вестник. 1912. 14 июня. С. 3.

⁵⁸ Телеграммы: От 14-го июня: Кременчуг // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 14 июня. С. 6.

⁵⁹ Телеграммы: От 14-го июня: Кременчуг // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 15 июня. С. 6.

⁶⁰ Телеграммы: От 15-го июня: Харьков // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 16 июня. С. 6.

⁶¹ Местная хроника: К прилету Андреади // Южный край. 1912. 15 июня. С. 4.

⁶² Местная хроника: К прилету Андреади // Южный край. 1912. 16 июня. С. 4.

⁶³ *Р-ичь*. Рассказ шт.-кап. Андреади // Россия. 1912. 20 июля. С. 3.

Последним городом на пути в Харьков стала Полтава, где по просьбе авиатора заранее были приготовлены бензин и масло⁶⁴. Вылетев рано утром 19 июня с Козельщины, Д. Г. Андреади уже не испытывавший необходимость в дозаправке, пролетел над Полтавой, но уже сделал около 20 верст от города в сторону Харькова, вспомнил, что его ждут в Полтаве и решил совершить визит вежливости и вернуться в Полтаву. Д. Г. Андреади в воздухе развернул аэроплан в районе станции Божков и через некоторое время опустился возле Шведской могилы. Отдав дань уважения полтавчанам, в тот же день в 6 часов 12 минут вечера «Ньюпор» вылетел в Харьков, где через час с небольшим благополучно сел на скаковом ипподроме⁶⁵.

На ипподроме аэроплан штабс-капитана Андреади встречали представители воздухоплавательного отдела Технического общества во главе с В. Е. Мороховцем, члены Харьковского автомобильного клуба во главе с его председателем П. П. Кулжинским, представители прессы и разнообразная публика. Все бросаются к аэроплану, приветствуют и жмут авиатору руку. В. Е. Мороховец первым приветствовал летчика. Д. Г. Андреади представился коменданту города полковнику Г. С. Горбаневу (*ил. 5*) и передал аппарат под его попечение. «Ньюпор» оттранспортировали под навес, где Д. Г. Андреади его бегло осмотрел. После осмотра авиатор под гром аплодисментов сел с В. Е. Мороховцем в приготовленный автомобиль, над которым развевался флаг авиационного отдела. Автомобиль выехал с ипподрома, за ним следовал автомобиль П. П. Кулжинского, далее целая вереница автомобилей членов автомобильного клуба. Во время проезда по городу жители провожали автомобиль, в котором находился Д. Г. Андреади, овациями⁶⁶.

20 июня штабс-капитан Андреади сделал доклад о перелете Севастополь — Одесса — Харьков в собрании воздухоплавательного отдела харьковского отделения Технического общества⁶⁷. Собрание проходило в зале заседаний совета Съезда горнопромышленников юга России. Зал был переполнен, толпы слушателей стояли даже у дверей в коридорах. Первым приветствовал Д. Г. Андреади председатель собрания В. Е. Мороховец. Следующим выступал председатель харьковского отделения Императорского русского технического общества Н. Ф. фон Дитмар. Он поблагодарил Д. Г. Андреади как одного из пионеров покорения воздуха и высказал тезис про то, что военные летчики выполняют достойную

⁶⁴ Местная хроника: К прилету Андреади // Южный край. 1912. 14 июня. С. 3.

⁶⁵ Прилет Д. Г. Андреади // Южный край. 1912. 20 июня. С. 3.

⁶⁶ Там же.

⁶⁷ Телеграммы: От 20-го июня: Харьков // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 21 июня. С. 6.



Ил. 5. Член Екатеринославского автомобильного клуба И. С. Тихонович (слева), Д. Г. Андреади (в центре), комендант Харькова полковник Г. С. Горбанев (справа). Южный край. 1912. 23 июня. Вечерний выпуск. С. 3. Фото Карпиновского

задачу по обеспечению «защиты развития и даже существования нашего отечества»⁶⁸. Следующим с докладом о перелете выступил Д. Г. Андреади. Он подробно рассказал обо всех этапах своего перелета, начиная с того момента, как 1 июня он получил приказ лететь в Одессу. Особый интерес у публики вызвала оценка авиатором летных качеств аппарата, на котором он совершал перелет. В качестве недостатков «Ньюпора» Д. Г. Андреади указал, что аппарат «тяжел для управления, тяжело поднимается вверх и долго катится по земле»⁶⁹. После доклада Д. Г. Андреади поехал на устраиваемый в Померках в его честь воздухоплавательным отделом Технического общества совместно с Харьковским автомобильным клубом банкет⁷⁰. На ужине присутствовало около пятидесяти человек. Авиатора речами приветствовали от имени автомобильного клуба П. П. Кулжинский, от воздухоплавательного отдела Технического общества В. Е. Мороховец, от газеты «Южный край» Ю. С. Волин.

⁶⁸ Воздушный гость (Доклад Д. Г. Андреади в техническом обществе) // Южный край. 1912. 21 июня. С. 3–4.

⁶⁹ Там же.

⁷⁰ Телеграммы: От 21-го июня: Харьков // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 22 июня. С. 6.

От автомобильного клуба штабс-капитану Андреади был вручен золотой жетон⁷¹.

21 июня, уступая просьбам собравшейся на ипподроме публики, Андреади в начале восьмого вечера совершил десятиминутный полет на высоте 300 метров над городом. Когда авиатор после полета осматривал свой аппарат, то обнаружил, что пропеллер местами расклеился. Так как за время перелета уже было два случая, когда винт разлетался в воздухе, то присутствовавшие на аэродроме члены авиационного отдела стали уговаривать Д. Г. Андреади, собиравшегося утром вылететь в Москву, исправить пропеллер прежде, чем лететь дальше. Торопившийся авиатор отказался⁷².

На момент прибытия штабс-капитана Андреади в Харьков лейтенанта Дыбовского там уже не было. У В. В. Дыбовского вылет из Харькова был запланирован на утро 11 июня, но помешала непогода. Сначала авиатор из-за сильного ветра отложил полет до вечера, а вечером началась гроза, пришлось всё отложить до следующего дня. 12-го утром вылететь опять не удалось. Снова был сильный ветер и гроза. В пять вечера В. В. Дыбовский решает взлететь и ему даже удается уйти от дождя⁷³. Перед отлетом состоялось краткое чествование. Было подано шампанское, В. Е. Мороховец и ещё три официальных лица из числа провожавших произнесли небольшие речи, а аэроплан поклонники авиатора забросали цветами. В 17:15 «Ньюпор» берет направление на Курск⁷⁴. Но, около 7 часов вечера сильный ветер заставляет его опуститься около села Толокнское в 30 верстах от Белгорода и в 4 верстах от станции Наумовка Южных железных дорог⁷⁵. Там В. В. Дыбовский переночевал в имении управляющего медным заводом.

Несмотря на то, что всю ночь был шторм, лейтенант Дыбовский 13 июня около 4 часов утра поднимается в воздух. В районе Белгорода из-за воздушных течений аппарат стало сильно бросать. Это потребовало физического напряжения. А тут ещё мотор стал работать с перебоями. Уставшему авиатору не оставалось ничего другого как спуститься. Аэроплан сел в 6 часов утра у станции Клейнмихелево (ныне Ржава) в 72 верстах от Курска. Дыбовский вызвал из Курска своего механика. Приведя мотор в порядок, в седьмом часу вечера лейтенант Дыбовский продолжил свой полет в Курск⁷⁶. Вскоре авиатор благополучно опустился на ипподроме в Курске. Там его встречал губернатор Н. П. Муратов, ко-

⁷¹ Андреади у автомобилистов // Южный край. 1912. 21 июня. Вечерний выпуск. С. 2.

⁷² Полет Д. Г. Андреади // Южный край. 1912. 23 июня. С. 4.

⁷³ Крымская жизнь: Рассказ лейт. Дыбовского // Крымский вестник. 1912. 16 июня. С. 3.

⁷⁴ Отлет В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 13 июня. С. 4.

⁷⁵ Местная жизнь // Курская быль. 1912. 13 июня. С. 2.

⁷⁶ Крымская жизнь: Рассказ лейт. Дыбовского // Крымский вестник. 1912. 16 июня. С. 3.

торый поздравил летчика с успешным перелетом. Полковником Писанко лейтенант Дыбовский был приглашен в лагерное офицерское собрание для отдыха. Аэроплан остался на ипподроме под охраной солдат⁷⁷.

14 июня в 4 часа 50 минут утра «Ньюпор» вылетел вдоль железнодорожного полотна в направлении Орла. На ипподроме лейтенанта Дыбовского провожали начальник 44 дивизии генерал-лейтенант Ф. А. Волошинов, исправник В. П. Пожидаев, офицеры местного гарнизона и оркестр Каменецкого полка. Несмотря на ранний час, собралось так же до 500 человек публики. Авиатор поблагодарил офицеров за радушный прием, попрощался с присутствующими и под звуки оркестра и крики «ура» поднялся в воздух⁷⁸. Через два часа В. В. Дыбовский сел в Глазунке Орловской губернии, приблизительно на полдороге между Курском и Орлом⁷⁹. А в Орел авиатор прибыл лишь в 8 часов вечера⁸⁰. Еще находясь в Курске, В. В. Дыбовский заявлял, что из Орла он планирует лететь в Москву без остановок, для чего собирался в Орле задержаться на сутки и провести тщательный осмотр мотора и всего аппарата. Остановка в Туле или где-нибудь в другом месте рассматривалась им только в контексте вынужденной посадки. Утром 15-го числа В. В. Дыбовский рассчитывал уже быть в Москве⁸¹. Незапланированная посадка в Глазунке слегка подкорректировала эти планы.

Утро 15 июня В. В. Дыбовский посвятил проверке мотора. Заниматься всем ему пришлось самому, так как его механик не прибыл из Курска. Инструменты были взяты «на прокат» у местных жителей. Из Орла авиатор вылетел только во второй половине дня. Провожали его все начальствующие лица города, включая губернатора, вице-губернатора, губернского и уездного предводителей дворянства⁸². По телеграфу на Московский аэродром пришло оповещение из Орла, что «военный летчик лейт[енант] Дыбовский в 4 ч. 30 м. вечера плавно поднялся и полетел в Москву»⁸³.

В Туле все же пришлось сесть. В 7 часов вечера «Ньюпор» спустился на беговом кругу⁸⁴. В. В. Дыбовскому пришлось прервать полет для мел-

⁷⁷ Перелет Дыбовского // Курская быль. 1912. 14 июня. С. 2.

⁷⁸ Местная жизнь // Курская быль. 1912. 15 июня. С. 4.

⁷⁹ Телеграммы: От 14-го июня: Курск // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 15 июня. С. 6.

⁸⁰ Телеграммы: От 14-го июня: Орел // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 15 июня. С. 6.

⁸¹ Крымская жизнь: Рассказ лейт. Дыбовского // Крымский вестник. 1912. 16 июня. С. 3.

⁸² Эль. Отлет лейт. Дыбовского // Орловский вестник. 1912. 16 июня. С. 2–3.

⁸³ Телеграммы: От 15-го июня: Орел // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 16 июня. С. 6.

⁸⁴ Телеграммы: От 15-го июня: Тула // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 16 июня. С. 6.

кого ремонта и чистки аппарата. Путь от Орла до Тулы «Ньюпор» преодолел за 2 часа 27 минут. Во время спуска на ипподроме не было никого кроме нескольких наездников, делавших проездку лошадям, владельцев этих лошадей и чинов полиции во главе с полицмейстером Б. В. фон Вернером. Чуть позже прибыли вице-губернатор А. К. Багвут и военные чины⁸⁵. Оставаться на беговом кругу было нельзя, потому что на следующий день на ипподроме должны были пройти юбилейные бега, о чем В. В. Дыбовского сразу предупредили⁸⁶. С бегового круга авиатор сначала перелетел на площадь около лагерей местного гарнизона и, переждав грозу и сильный дождь, вылетел 16 июня в 17:25 в Москву⁸⁷.

Взлетев в Туле, В. В. Дыбовский поднялся на высоту 500 м. Благополучно пролетел Пахомово, в половине седьмого миновал Серпухов⁸⁸, затем Подольск. Но, за 20 с небольшим верст от Москвы на него налетел вихрь, заставивший снизиться до 200 м. Это не спасло — пришлось выдержать борьбу со шквалом и в начале седьмого сесть около станции Царицыно. Местные жители оказали ему помощь, а полицейские организовали охрану⁸⁹.

Тем временем, получив известие от губернатора Тулы о вылете лейтенанта Дыбовского, на аэродром Московского общества воздухоплавания стали съезжаться члены общества и разная публика. Прибыли также московский губернатор генерал-майор В. Ф. Джунковский и командующий войсками Московского военного округа генерал П. А. Плеве⁹⁰. Московское общество воздухоплавания активно готовилось к встрече авиатора. По просьбе общества несколькими днями ранее по всему пути перелета в Московской губернии были даны распоряжения уездной полиции о содействии на случай спуска аппарата. Так же по просьбе общества начальником Московско-Курской дороги инженером В. П. Рейслером было дано указание сообщать по телефону в Москву со станций дороги о времени пролета лейтенанта Дыбовского. Московским губернатором на всякий случай были уведомлены земские врачи⁹¹. В ожидании прилета В. В. Ды-

⁸⁵ Прилет в Тулу лейтенанта Дыбовского // Тульская молва. 1912. 16 июня. С. 2.

⁸⁶ Дыбовский В. Мой перелет Севастополь — Петербург: I // Русский инвалид. 1912. 15 июля. С. 4–5.

⁸⁷ Телеграммы: От 16-го июня: Тула // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 17 июня. С. 6.

⁸⁸ Тульская жизнь: Отлет лейтенанта Дыбовского // Тульская молва. 1912. 17 июня. С. 2.

⁸⁹ Перелет Севастополь — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 19 июня. С. 3.

⁹⁰ *Спиро С.* Воздухоплавание: Перелет лейт. Дыбовского // Русское Слово. 1912. 17 июня. С. 5.

⁹¹ Внутренние известия: Московская жизнь: В ожидании лейт. Дыбовского // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 14 июня. С. 5.

бовского на поле около старта был разожжен большой костер из облитых смолой хвойных веток, дым от которого был виден на большом расстоянии. Навстречу Дыбовскому на аппарате «Дукс № 7» вылетел авиатор А. М. Габер-Влынский. Но, поднявшись вверх, А. М. Габер-Влынский заметил надвигавшийся с северо-запада вихрь. Это заставило его развернуться и спуститься на землю. Пока пережидали вихрь, пришли сообщения, что лейтенант Дыбовский пролетел над станцией Столбовой Курской железной дороги, а позже миновал Подольск. Чуть позже к разочарованию встречавших пришло известие, что «Ньюпор» Дыбовского из-за плохой погоды вынужденно сел между платформой Битца и Царицыно около деревни Шадрово. «Немедленно туда выехали на двух автомобилях член спортивного комитета Ю. А. Меллер, командоры поля кн[язь] В. В. Оболенский и С. И. Оссоветский с механиками и бензином. Немного спустя с места спуска летчика сообщили, что он опустился вполне благополучно на поляне и предполагает вылететь на следующий день»⁹². В автомобиле Ю. А. Меллера, который он вёл лично, находились лучший аэродромный механик Плотников, а также два представителя прессы, одним из которых был корреспондент «Русского Слова» С. Спиро. Ему В. В. Дыбовский дал небольшое интервью. О причинах посадки авиатор сказал: «Я летел на высоте 500 метров. В этом месте на меня внезапно налетел сильный шквал. Стал опускаться... На высоте 200 метров страшно стало бросать... Думал, что погибну... Кое-как удалось спуститься. Как видите, спуск вполне благополучный...»⁹³.

Несмотря на то, что на Ходынском поле лил дождь и были резкие порывы ветра, «инструктор военно-авиационной школы авиатор Габер-Влынский решил лететь к месту спуска Дыбовского, чтобы, в случае перемены в его решении, проводить его на аэродром. <...> Вечером инженер Курской жел[езной] дор[оги] сообщил по телефону, что Габер-Влынский, не долетев до места спуска Дыбовского всего одной версты, повернул и полетел обратно в Москву. Оказалось, что приказ зажечь костры у места спуска Дыбовского опоздал, и поэтому Габер-Влынский в темноте этого места не нашел»⁹⁴. На Ходынское поле вернуться ему тоже не удалось. Из-за порчи мотора авиатору пришлось опуститься в одной версте от Брянского вокзала.

Утром 17 июня лейтенант Дыбовский предпринял попытку перелета в Москву, но по причине сильного тумана вынужден был сесть

⁹² Перелет Севастополь — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 19 июня. С. 3.

⁹³ Спиро С. Воздухоплавание: Перелет лейт. Дыбовского // Русское Слово. 1912. 17 июня. С. 5.

⁹⁴ Там же.

в болото недалеко от станции Люблино (*ил. 6*) в 6 верстах от города. Для авиатора стало сюрпризом, что выбранная им для посадки поляна, на которой мужики косили траву, оказалась болотом. При посадке, у аэроплана был сломан пропеллер, а сам аппарат перевернулся, накрыв собой выпавшего в болотную трясину Дыбовского. Придя в себя, авиатор кое-как вылез из-под крыла и попросил сбежавшихся крестьян помочь вытащить аэроплан из болота на сухое место⁹⁵. Московский губернатор В. Ф. Джунковский, ожидавший лейтенанта Дыбовского на аэродроме, после получения известия со станции Люблино о посадке аэроплана в болото проявил участие и лично выехал на автомобиле в сопровождении двух членов Московского общества воздухоплавания к месту аварии. Следом выехал еще один автомобиль, в котором находились врач А. И. Бакунин, брат В. В. Дыбовского — юнкер московского Александровского училища и механик Дыбовского П. П. Томчани⁹⁶. К их приезду крестьяне уже вытащили аппарат на сухое место (*ил. 7*), а авиатор занимался его починкой. У аэроплана был сломан пропеллер, и погнут конец винта. Московское общество воздухоплавания быстро организовало доставку всего необходимого. В. Ф. Джунковский к семи часам вечера вернулся на аэродром⁹⁷. Приведя машину в порядок, Дыбовскому в половине восьмого вечера все же удалось благополучно приземлиться на московском аэродроме (*ил. 8*).

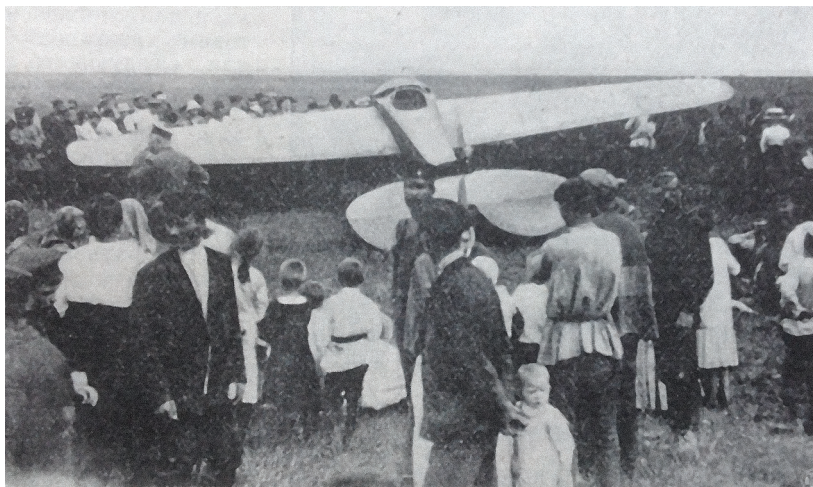
Встречавшая публика устроила авиатору шумную овацию. Московский губернатор В. Ф. Джунковский вручил от имени почетного председателя Московского общества воздухоплавания великого князя Михаила Александровича кубок с надписью: «Смелому летчику лейтенанту Виктору Владимировичу Дыбовскому, Севастополь — Москва, 1912 год», а профессор Н. Е. Жуковский от имени Московского общества воздухоплавания преподнес золотой жетон с надписью: «Отважному летчику Виктору Владимировичу Дыбовскому. Севастополь — Москва, 1912 год, июнь. Московское воздухоплавательное общество». Офицеры на руках внесли лейтенанта Дыбовского в служебную беседку, где было подано шампанское⁹⁸. Из Тулы авиатор привез большой букет живых роз, которые раздал бывшим на аэродроме дамам. Во время фуршета между тостами В. В. Дыбовский сказал несколько слов о значении перелета. По его словам, «значение его перелета заключается, главным образом,

⁹⁵ *Р-ичь*. Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: III // Россия. 1912. 13 июля. С. 3.

⁹⁶ Прилет В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 19 июня. Вечерний выпуск. С. 2–3.

⁹⁷ С. С. Воздухоплавание: Прилет лейт. Дыбовского // Русское Слово. 1912. 19 июня. С. 4.

⁹⁸ Перелет Севастополь — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 19 июня. С. 3.



Ил. 6. У аппарата лейтенанта Дыбовского на ст. Люблино 17 июня. Голос Москвы: иллюстрированное обозрение. 1912. 24 июня. С. 7. Фото С. И. Манухина



Ил. 7. Перенесение аппарата Дыбовского, опустившегося в болотистой местности. Искры. 1912. 24 июня. № 25. С. 196–197

в том, что доказана полная безопасность [по] лёта при бережливом отношении к машине и осторожности»⁹⁹. Не забыли поблагодарить и матроса-механика Дыбовского Петра Томчани. П. П. Томчани был не просто классным механиком, а хорошо образованным человеком. Уроженец

⁹⁹ Прилет В. В. Дыбовского // Южный край. 1912. 19 июня. Вечерний выпуск. С. 2–3.



Ил. 8. В. В. Дыбовский с букетом цветов в кругу членов Московского общества воздухоплавания. Искры. 1912. 24 июня. № 25. С. 197. (фрагмент)

Владикавказ, П. П. Томчани до отбытия воинской повинности слушал лекции в вольном политехникуме в Англии. Полковник С. П. Михеев объявил, что матросу Томчани Обществом воздухоплавания будет изготовлен жетон в память перелета. После чествования В. В. Дыбовского на аэродроме продолжение празднования было перенесено в «Яр»¹⁰⁰.

Воздухоплавательный отдел харьковского отделения Русского технического общества по случаю благополучного прилета в Москву послал лейтенанту Дыбовскому телеграмму: «Горды приветствовать нашу первую ласточку русской практической авиации с прилетом в Первопрестольную». Приветственная телеграмма была отправлена так же механику летчика П. П. Томчани «как достойному споспешнику славного авиатора»¹⁰¹.

Императорский всероссийский аэроклуб после получения известия, что В. В. Дыбовский намерен закончить свой перелет из Севастополя в Петербурге, собрал экстренное заседание. На нем было решено оказать содействие авиатору на отрезке пути Москва — Петербург. В частности, в Москву Московскому обществу воздухоплавания для передачи лейтенанту Дыбовскому была отослана подробная карта, использовавшаяся при перелете Петербург — Москва в июле 1911 года. Теперь она была исправлена и дополнена. Аэроклуб предоставил в распоряжение авиатора ангары с запчастями для аэропланов и запасами бензина и масла. Эта информация так же была нанесена на карту¹⁰². Позже, когда стало извест-

¹⁰⁰ Там же.

¹⁰¹ Местная хроника: Авиационное заседание // Южный край. 1912. 19 июня. С. 4.

¹⁰² Хроника: Перелет Севастополь — Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 17 июня. С. 4.

но, что в Петербург В. В. Дыбовский собирается лететь в четыре этапа с остановками в Твери, Валдае и Новгороде, Императорский всероссийский аэроклуб решил встретить его в Валдае и далее сопровождать на автомобилях¹⁰³. Кроме того, для встречи В. В. Дыбовского в Новгороде туда лететь выразили желание несколько петербургских авиаторов¹⁰⁴.

В свою очередь Московское общество воздухоплавания обратилось к петербургскому аэроклубу с предложением разделить сферу участия в оказании поддержки перелета Дыбовского. Петербургскому аэроклубу предлагалось взять на себя ответственность за участок Вышний Волочек — Петербург, а Московское общество воздухоплавания обязалось всё организовать на участке Москва — Вышний Волочек¹⁰⁵.

Вылет лейтенанта Дыбовского из Москвы затянулся. Он планировался на разные даты (сначала на 21 июня¹⁰⁶, потом на 24-е¹⁰⁷, затем на конец месяца¹⁰⁸). В. В. Дыбовскому откровенно не везло. Дата вылета смещалась из-за мелких аварий.

18 июня на аэродроме Московского общества воздухоплавания состоялись показательные полеты лейтенанта Дыбовского. Посмотреть полеты «Ньюпора» собрались члены общества, ученики Московской авиационной школы и просто любопытная публика. Первый полет авиатор совершил один, во второй взял пассажиром штабс-капитана Захарченко¹⁰⁹. Третий полет чуть не закончился трагически. В качестве пассажира с В. В. Дыбовским летел абитуриент военной авиационной школы поручик Н. С. Голубицкий. На этот раз аэроплан Дыбовского вылетел за пределы аэродрома в сторону лагерей и стрельбищного поля. Мотор работал плохо. Пролетая над Брестской железной дорогой, Дыбовский увидел, что у «Ньюпора» треснул поставленный накануне пропеллер, и часть его вообще отскочила. В результате аппарат начало дергать, а его корпус стал дрожать. Делать планирующий спуск было опасно, так как внизу мчался поезд. Опытный авиатор не растерялся

¹⁰³ Хроника: Перелет лейт. Дыбовского // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 22 июня. С. 4.

¹⁰⁴ Хроника: К прилету лейт. Дыбовского // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 23 июня. С. 4.

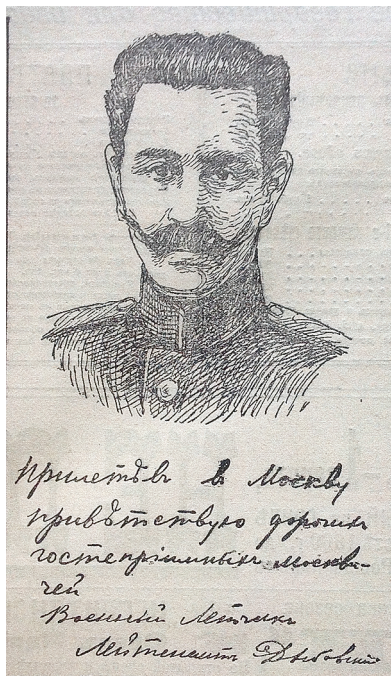
¹⁰⁵ Внутренние известия: Московская жизнь // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 23 июня. С. 5.

¹⁰⁶ Телеграммы: От 16-го июня: Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 19 июня. С. 6.

¹⁰⁷ Хроника: К прилету лейт. Дыбовского // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 23 июня. С. 4.

¹⁰⁸ Хроника: К прилету лейт. В. В. Дыбовского // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 27 июня. С. 4.

¹⁰⁹ Московское утро: Полет Дыбовского // Вечернее время. 1912. 19 июня. С. 3.



Ил. 9. Автограф В. В. Дыбовского с приветствием москвичам. Голос Москвы. 1912. 19 июня. С. 2

и, отвернув в сторону, жестко сел, а практически упал с 10 метров, на картофельное поле. Лейтенант Дыбовский и поручик Голубицкий не пострадали, но у аппарата было помято правое крыло и повреждены пропеллер и шасси¹¹⁰.

На следующий день В. В. Дыбовский снял и разобрал двигатель для выяснения причины плохой работы. В одном из цилиндров поршень оказался оторванным от штока. В результате поршень заело. Это могло произойти, как считал сам авиатор, из-за испорченного бензина, давшего на стенках цилиндров большой осадок. Лакмусовая бумажка показала присутствие кислоты. Каким образом кислота попала в бак, осталось неизвестным. Мотор заменили на новый¹¹¹.

22 июня во время выверки мотора, вследствие плохого закрепления аэроплана, «он вырвался из рук державших его людей, побежал по полю и с большой силой ударился в забор»¹¹². В результате разлетелся пропеллер и был поврежден мотор. Самого авиатора на аэродроме в этот момент не было. Он приехал позже. К его приезду пропеллер поменяли на новый, и В. В. Дыбовский сам приступил к регулировке мотора¹¹³.

На следующий день в 6 вечера лейтенант Дыбовский вновь приехал на аэродром для окончательной проверки аппарата перед отлетом. С первых оборотов запущенного мотора авиатору стало ясно, что он работа-

¹¹⁰ Телеграммы: От 18-го июня: Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 20 июня. С. 6.

¹¹¹ Дыбовский В. Мой перелет Севастополь-Петербург: II // Русский инвалид. 1912. 22 июля. С. 5.

¹¹² Внутренние известия: Московская жизнь: Авиация // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 24 июня. С. 4.

¹¹³ Московское утро: Несчастье с аппаратом Дыбовского // Вечернее время. 1912. 23 июня. С. 2.

ет не правильно. Кроме того, Дыбовский обнаружил вследствие падений смещение камеры аппарата. Двигатель сильно бил вследствие перекоса поддерживавших его рам. Исправить это можно было только в заводских условиях. В. В. Дыбовский отправил запрос С. И. Одинцову о дальнейших действиях. Нужно было либо отдавать аэроплан в ремонт на завод либо прекращать перелет, а аппарат по железной дороге отправлять в Севастополь¹¹⁴.



Ил. 10. В. В. Дыбовский в редакции «Русского Слова». Авиатор диктует редакционной переписчице свои записки для «Русского Слова». Искры. 1912. 24 июня. № 25. С. 198

Из Севастополя было получено разрешение передать аппарат на завод. 25 июня «Ньюпор» был перевезен на завод «Дукс» для разборки, выверки и повторной сборки по чертежам¹¹⁵. В. В. Дыбовский лично наблюдал за проведением работ. Обрато на аэродром отремонтированный аэроплан был возвращен 28 июня¹¹⁶.

Во время своего пребывания в Москве В. В. Дыбовский посетил редакцию газеты «Русское Слово» (*ил. 10*). Там он продиктовал редакционной переписчице свои записки о перелете из Севастополя в Москву. 26 июня материал объемом в половину страницы вышел под заголовком «Полет на север»¹¹⁷.

Тем временем 23 июня в 3 часа 47 минут штабс-капитан Андреади вылетел из Харькова. Расклеившийся пропеллер он все же успел поменять на новый, присланный из Севастополя. Летел Д. Г. Андреади один. Механика Семёна Дорогого он отправил в Белгород ожидать его там. Но в 4:10 авиатор без остановки пролетел над Белгородом и в 5:24 ввиду

¹¹⁴ Авиация: К полету Дыбовского // Голос Москвы. 1912. 24 июня. С. 4.

¹¹⁵ Авиация: К отлету Дыбовского // Голос Москвы. 1912. 26 июня. С. 4.

¹¹⁶ Авиация: К отлету В. В. Дыбовского // Голос Москвы. 1912. 29 июня. С. 3.

¹¹⁷ *Лейтенант Дыбовский. Полет на Север* // Русское Слово. 1912. 26 июня. С. 2.

усилившегося ветра сел на станции Сажное Южных железных дорог в 107 верстах от Харькова и 122 верстах от Курска¹¹⁸.

Следующая остановка Д. Г. Андреади по причине сильного ветра была в селе Плоском около станции Полевая в 26 верстах от Курска¹¹⁹, где неподалеку он переночевал в имении барона Розена, расположенного близ разъезда Шумаково в 32 верстах от Курска. В имении барона Розена авиатор провел и 24 июня. Туда же подъехал и его механик для осмотра и чистки аппарата. Вечером штабс-капитан Андреади сделал два пробных полета. Убедившись, что аэроплан в порядке, он запланировал вылет на 4 часа утра следующего дня¹²⁰. В самом Курске авиатор уже не останавливался. 25 июня в 5 часов утра он пролетел над городом в направлении Орла. Вскоре, из-за неполадок в моторе, «Ньюпор» Андреади совершил вынужденную посадку около станции Золотухино Московско-Курской железной дороги на 62-й версте от Курска¹²¹. В Москве была получена телеграмма: «Пришлите Горбачево моё имя два пуда бензина. Сижу станции Золотухино. Задержка — бензин». Общество воздухоплавания по телефону связалось с находящимся в Туле своим членом и поручило ему на автомобиле доставить бензин¹²². В тот же день Д. Г. Андреади полетел дальше и вынужден был сесть по причине нехватки бензина около 5 часов вечера на станции Змиевка, где он и заночевал¹²³.

В Орле надеялись, что Д. Г. Андреади в городе сядет, и сядет там же, где ранее приземлялся В. В. Дыбовский. С раннего утра 26 июня на этом месте его поджидали помощник исправника, заведующий конно-полицейской стражей и 5 конных стражников. На бугре в качестве сигнальщиков стояли еще 4 пешеходных стражника с трехцветными флагами на длинных шестах. В 4:35 на горизонте показался «Ньюпор». Сигнальщики стали активно махать флагами, привлекая внимание авиатора. Но тот и не собирался садиться в Орле. Через десять минут аэроплан скрылся с глаз в направлении Тулы¹²⁴. Около 7 часов утра Андреади опустился вследствие холода около элеватора на станции Паточная в Сергиевском

¹¹⁸ Отлет Д. Г. Андреади // Южный край. 1912. 23 июня. Вечерний выпуск. С. 2.

¹¹⁹ Местная хроника: К полету шт.-капитана Андреади // Южный край. 1912. 25 июня. С. 3.

¹²⁰ Воздухоплавание: Полет шт.-капитана Андради // Русское Слово. 1912. 26 июня. С. 5.

¹²¹ Местная жизнь // Курская быль. 1912. 26 июня. С. 3.

¹²² Авиация: Перелет Одесса — Москва // Голос Москвы. 1912. 26 июня. С. 4.

¹²³ Местная хроника: Прилет шт.-кап. Андреади // Орловский вестник. 1912. 26 июня. С. 3.

¹²⁴ *P-p-рв*. Пролет шт.-кап. Андреади // Орловский вестник. 1912. 27 июня. С. 3.

(ныне Плавск)¹²⁵. Станцию Горбачево ему прешлось пролететь, так как там он не нашел удобного места для спуска¹²⁶.

Из Сергиевского Д. Г. Андреади отправил в Тулу сообщение, что вечером, если позволит погода, он туда вылетает. Ему ответили, что у места спуска у военных лагерей будет вывешен белый флаг. С середины дня к лагерям стала стекаться публика. В 6 вечера пришло телеграфное сообщение, что штабс-капитан Андреади вылетел. Приблизительно через час «Ньюпор», сделав круг над городом, благополучно садится на выгоне у военных лагерей близ Всехсвятского кладбища. Андреади сразу с поздравлениями окружают офицеры. Из официальных лиц авиатора встретил тульский вице-губернатор А. К. Багговут. Он лично пишет телеграмму на аэродром в Москву о благополучном спуске аэроплана и о планах штабс-капитана быть в Москве завтра в 7 часов вечера. Вице-губернатор спросил, не возьмет ли Андреади его завтра на несколько минут с собой. Летчик вежливо отказал, сославшись на запрет руководства. Там же на месте посадки Д. Г. Андреади дал небольшое интервью корреспонденту «Тульской молвы». На вопрос «сколько можно лететь на “Ньюпоре” не спускаясь», авиатор ответил: «Пять часов»¹²⁷. Далее он рассказал, что в полете управляет машиной обеими руками и ногами, но болит только правое плечо. Правда тут же заметил, что настолько привык к полетам, что ему безразлично находится ли он в воздухе или на земле¹²⁸.

27 июня в 4:10 утра штабс-капитан Андреади вылетел в Москву. На поле его провожали вице-губернатор А. К. Багговут, городской голова А. А. Смирнов и полицмейстер Б. В. фон Вернер. Через 1 час 20 минут «Ньюпор» Андреади сел у Подольска¹²⁹. Авиатор отправил в Москву сообщение: «Опустился в Подольске. Буду в 7 час. вечера»¹³⁰. «Заведующий аэродромом просил летчика указать желательные способы сигнализации, на что последний ответил, что он рассчитывает без труда найти аэродром, так как не будет лететь по линии окружной жел[езной] дороги, а полетит над городом, взяв направление на Симонов монастырь, а оттуда на храм Христа Спасителя. На аэродроме же он просит флагами или костром указать ему удобное для спуска место»¹³¹.

В 19:02 Д. Г. Андреади вылетел из Подольска, в 19:15 миновал Царицыно. На аэродроме аэроплан заметили еще на подлете к храму

¹²⁵ В. К. Прилет капитана Андреади // Тульская молва. 1912. 27 июня. С. 2.

¹²⁶ Московская жизнь: Перелет Одесса — Москва // Голос Москвы. 1912. 27 июня. С. 2.

¹²⁷ В. К. Прилет капитана Андреади // Тульская молва. 1912. 27 июня. С. 2.

¹²⁸ Там же.

¹²⁹ Тульская жизнь: Отлет капитана Андреади // Тульская молва. 1912. 28 июня. С. 2.

¹³⁰ Авиация: Перелет Одесса — Москва // Голос Москвы. 1912. 28 июня. С. 4.

¹³¹ Там же.

Христа Спасителя. Андреади шел на высоте 1000 м, чтобы в случае непредвиденных обстоятельств иметь возможность спланировать за черту города. Поравнявшись с храмом, он поворачивает в сторону аэродрома и в 19:40 спускается на землю почти у самого старта. К аппарату сразу бросается большая толпа, окружая его плотным кольцом. Первыми с поздравлениями пробиваются к Д. Г. Андреади его товарищи по школе лейтенант Дыбовский и штабс-капитан Никольский. Следом с официальным приветствием — секретарь Московского общества воздухоплавания Н. Н. Лебеденко. Он вручает авиатору золотой жетон с изображением парящего орла и надписью: «Военному летчику шт.-кап. Андреади — М. О. В. 1912 г.», а также «сообщает ему о решении спортивного комитета предложить ближайшему общему собранию выбрать его непременно членом общества»¹³². В авиаторской беседе был сервирован холодный ужин (*ил. 11*).

Московское общество воздухоплавания, получив известие о первой задержке отлета лейтенанта Дыбовского, решило организовать в день его вылета в воскресенье 24 июня авиационный день. Тогда рассчитывали, что вместе с ним сможет вылететь штабс-капитан Андреади, прибытие которого в Москву ожидалось накануне в субботу. Им планировали организовать торжественные проводы с участием авиаторов А. М. Габер-Влынского, М. Г. фон Лерхе и штабс-капитана В. А. Юнгмейстера, причем последний должен будет совершить пробные полеты на только что полученном Московским обществом воздухоплавания первом «Ньюпоре»¹³³.

Сообщалось, что узнав о возможном совместном вылете, лейтенант Дыбовский «послал по телеграфу в Севастополь ходатайство, чтобы перелетам его и шт[абс]-кап[итана] Андреади не был придан характер состязаний...»¹³⁴

24 июня авиационный день не состоялся. «Ньюпор» Дыбовского вследствие порчи мотора был не готов к вылету. Что касается штабс-капитана Андреади, то он задержался в пути, а, прибыв в Москву, в тот же день получил приказание к 1 июля вернуться в Севастополь¹³⁵. Текст полученной им телеграммы гласил: «Школа и я приветствуем с окончанием блестящего перелета. К 1 июля возвратитесь в Севастополь. Одинцов»¹³⁶.

¹³² Авиация: Прилет Андреади // Голос Москвы. 1912. 28 июня. С. 4.

¹³³ Внутренние известия: Московская жизнь: Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 22 июня. С. 4.

¹³⁴ Внутренние известия: Московская жизнь // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 23 июня. С. 5.

¹³⁵ Внутренние известия: Московская жизнь: Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 29 июня. С. 5.

¹³⁶ Московское утро: Воздухоплавание // Вечернее время. 1912. 28 июня. С. 2.



Ил. 11. Штабс-капитан Андреади в сопровождении публики направляется в павильон московского аэроклуба. Искры. 1912. 15 июля. № 27. С. 216.
Фото А. И. Савельева

Вследствие установившейся благоприятной погоды импровизированный авиационный день все-таки состоялся. Он прошел 28 июня на аэродроме Московского общества воздухоплавания. В. В. Дыбовский не участвовал, а Д. Г. Андреади на своем «Ньюпоре» москвичам полет продемонстрировал. Испробовал в воздухе новенький «Ньюпор» и штабс-капитан В. А. Югмейстер. Кроме них на «Фарманах» летали А. М. Габер-Влынский с учениками и Б. И. Россинский. Изюминкой авиационного дня стал полет моноплана «ЛЯМ», который пилотировал один из его создателей конструктор Ф. Э. Моска¹³⁷.

«Ввиду запрещения [штабс-] капитану Андреади лететь в Петербург, он уехал в Севастополь. Механики уже занялись разборкой аэроплана, чтобы в разобранном виде отправить его в Севастополь. Совершенно неожиданно, однако, в 11 часов ночи в Москве была получена телеграмма на имя Андреади и Дыбовского от начальника севастопольской военно-авиационной школы Одинцова о том, что высшею властью разрешено им обоим лететь одновременно в Петербург и опуститься также одновременно на Коломяжском ипподроме, первым — Дыбовскому, вторым — Андреади. Этим имелось в виду не придавать характера состязания их полетам. Но телеграмму полк[овника] Одинцова пришлось передать обратно в Севастополь на имя уехавшего уже Андреади»¹³⁸.

¹³⁷ Авиация: На аэродроме // Голос Москвы. 1912. 29 июня. С. 3.

¹³⁸ Внутренние известия: Московская жизнь // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 1 июля. С. 5.

Получив телеграмму, Д. Г. Андреади немедленно извещает Московское общество воздухоплавания о своем возвращении в Москву и просит остановить разборку своего аппарата и привести его в состояние полной готовности¹³⁹.

30 июня лейтенант Дыбовский отослал полковнику Одинцову телеграмму: «Самолет готов. Разрешите лететь на рассвете». В тот же день вечером разрешение приходит и В. В. Дыбовский сообщает Московскому обществу воздухоплавания о предстоящем вылете. Последнее сразу известило по телефону все пункты по пути следования, в которых обществом была организована помощь. Также были приготовлены два автомобиля, на одном из которых должны были ехать доктор А. И. Бакунин и механик Дыбовского с инструментом¹⁴⁰.

На рассвете В. В. Дыбовскому вылететь не удалось. Опять из-за неисправности мотора. Не ложась спать, авиатор и его механик приступили к починке мотора и завершили работу лишь к 5 часам дня. Вылет отложили на ночь¹⁴¹. Двигатель по-прежнему давал перебои, но В. В. Дыбовский все же решил лететь, в надежде, «что в полете двигатель разойдется»¹⁴².

Наконец 2 июля в 04:32 утра Дыбовский вылетел в Петербург. Раз три до этого он поднимался в воздух и снова садился. Оказалось, что аэроплан был сильно перегружен запасом бензина, поскольку у Дыбовского была идея перелететь в Петербург без дополнительных спусков. Пришлось от этой мысли отказаться и разгрузить аппарат, сняв установленный ранее запасной бензобак. Через несколько часов после вылета из Москвы было получено сообщение из Клина, что авиатор вынужденно, вследствие неисправности мотора, опустился на 42-ой (по другим сведениям на 62-ой)¹⁴³ версте от Москвы, в трех верстах в стороне от петербургского шоссе¹⁴⁴. Сам В. В. Дыбовский указывал, что двигатель стал давать перебои на 58 версте¹⁴⁵. «Голос Москвы» приводит

¹³⁹ Внутренние известия: Московская жизнь: Воздухоплавание // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 3 июля. С. 4–5.

¹⁴⁰ Там же.

¹⁴¹ Полет Дыбовского и Андреади: Отлет лейтенанта В. В. Дыбовского // Голос Москвы. 1912. 3 июля. С. 2.

¹⁴² Дыбовский В. Мой перелет Севастополь — Петербург: II // Русский инвалид. 1912. 22 июля. С. 5.

¹⁴³ Хроника: Перелет Севастополь — Петербург // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 4 июля. С. 4.

¹⁴⁴ Внутренние известия: Московская жизнь: Перелет Севастополь — Петербург // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 4 июля. С. 5.

¹⁴⁵ Дыбовский В. Мой перелет Севастополь — Петербург: II // Русский инвалид. 1912. 22 июля. С. 5.

текст телеграммы, отправленной на аэродром, выехавшим на первый этап в Клин на автомобиле, А. И. Бакуниным: «Лейтенант Дыбовский опустился на 62 версте, в 3-х верстах от шоссе, вследствие перебоев мотора. Поломок нет. Здесь распространился слух, что шт[абс] -кап[итан] Андреади вылетел и опустился в Торжке. Правда ли это? Лейтенант Дыбовский предполагает продолжить перелет в 5 вечера»¹⁴⁶. С аэродрома ответили, что слух не верен, Д. Г. Андреади еще не вылетал. К месту спуска В. В. Дыбовского немедленно выехал на автомобиле А. М. Габер-Влынский с механиком, захватив бензин, масло и запчасти. Причем авиатор просил, чтобы доставленный бензин был лучшего качества, так как предполагал, что перебои в работе мотора были именно вследствие плохого качества бензина¹⁴⁷. Вскоре это подтвердилось. Карбюратор вследствие недоброкачества бензина засорился до такой степени, что подача бензина из бака в карбюратор была перекрыта. Дыбовскому пришлось слить бензин и всё вычистить¹⁴⁸. Вернувшийся вечером на аэродром А. М. Габер-Влынский рассказал, что перебои мотора заставили Дыбовского спешно спуститься. Сел он на болото, увязнув наполовину и погнув переднюю вилку. Из болота аппарат успешно вытащили и исправили¹⁴⁹. Местные крестьяне сказали В. В. Дыбовскому, что если бы он направил аппарат немного вправо — спустился бы на сухое место, а если бы на шагов на двадцать влево — провалился бы в трясину¹⁵⁰. После ремонта «Ньюпор» в 18:30 вновь поднялся в воздух¹⁵¹, в 18:48 миновал Подсолонную, в 19:15 пролетел Клин и в районе восьми часов вечера благополучно сел в Твери¹⁵².

На аэродроме в Твери лейтенанта Дыбовского ждали весь день. К вечеру потерявшая надежду встретить авиатора публика почти вся разошлась. Остались только помощник комиссара А. Ф. Смирнов, сотрудники газет, дежурные солдаты и несколько велосипедистов. Но вдруг до их слуха донеслось раскатистое «ура». Это рабочие расположенной неподалеку морозовской фабрики первыми приветствовали проле-

¹⁴⁶ Полет Дыбовского и Андреади: Отлет лейтенанта В. В. Дыбовского // *Голос Москвы*. 1912. 3 июля. С. 2.

¹⁴⁷ Там же.

¹⁴⁸ *Р-ичь*. Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: IV // *Россия*. 1912. 14 июля. С. 3.

¹⁴⁹ Полет Дыбовского и Андреади: Отлет лейтенанта В. В. Дыбовского // *Голос Москвы*. 1912. 3 июля. С. 2.

¹⁵⁰ *Дыбовский В.* Мой перелет Севастополь — Петербург: II // *Русский инвалид*. 1912. 22 июля. С. 5.

¹⁵¹ *Внутренние известия: Московская жизнь: Перелет Севастополь — Петербург* // *Санкт-Петербургские ведомости*. 1912. 4 июля. С. 5.

¹⁵² Полет Дыбовского и Андреади: Отлет лейтенанта В. В. Дыбовского // *Голос Москвы*. 1912. 3 июля. С. 2.

тавший над ними аэроплан. Через несколько минут В. В. Дыбовский, описав над аэродромом большой круг, опускается рядом с сигнальным костром и разложенными белыми простынями. Сразу после посадки авиатору удалось осмотреть аппарат, а уже через полчаса на аэродром прибыли для официальной встречи и поздравлений исполняющий обязанности комиссара тверского пункта ротмистр А. А. Болотов, городской голова М. И. Арефьев и исполняющий должность председателя земской управы А. Л. Кегель. Причем А. Л. Кегель приехал на аэродром на автомобиле, на котором он встречал авиатора ещё на границе Тверского уезда, а затем сопровождал до Твери.

Немного отдохнув, Дыбовский принимает предложение ротмистра Болотова осмотреть на автомобиле город. Под восторженные приветствия жителей Твери, он в сопровождении помощника комиссара А. Ф. Смирнова и корреспондента газеты «Русское Слово» И. П. Гусева совершает триумфальную поездку. А поздно вечером в ресторане «Кукушка» в городском саду на берегу Волги лейтенанта Дыбовского угощали ужином офицеры расположенного в Твери лейб-драгунского Петра Великого полка во главе с полковником Ф. И. Леном¹⁵³. Во время ужина на эстраде в саду играл духовой оркестр тверского Вольно-пожарного общества¹⁵⁴. Ночевать В. В. Дыбовский уехал в Центральную гостиницу. Он намеревался вылететь из Твери в 4 часа утра, но из-за того, что из Москвы не смогли вовремя доставить бензин, пришлось отложить вылет на вечер¹⁵⁵.

Весь этот день Д. Г. Андреади, вернувшийся накануне ночью в Москву, провел на аэродроме (*ил. 12*). Он был удручен своим положением. Лететь в Петербург на предложенных условиях он не видел смысла. Еще утром он отправил С. И. Одинцову телеграмму с просьбой вместо перелета Москва — Петербург совершить перелет Москва — Севастополь, но ответ был отрицательным. Ему было предложено держаться ранее полученных инструкций. В 4 часа дня Д. Г. Андриади отправил С. И. Одинцову вторую телеграмму с просьбой лететь в Севастополь или вернуться туда по железной дороге¹⁵⁶.

Утром 3 июля Д. Г. Андреади получил разрешение не лететь в Петербург и вернуться в Севастополь любым способом на свое усмотрение.

¹⁵³ Внутренние известия: Дыбовский в Твери // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 5 июля. С. 4.

¹⁵⁴ *Покровский Н.* Лейтенант Дыбовский в Твери: Ужин в ресторане «Кукушка» // Тверская газета. 1912. 5 июля. С. 4.

¹⁵⁵ *Покровский Н.* Лейтенант Дыбовский в Твери: Ночлег // Тверская газета. 1912. 5 июля. С. 4.

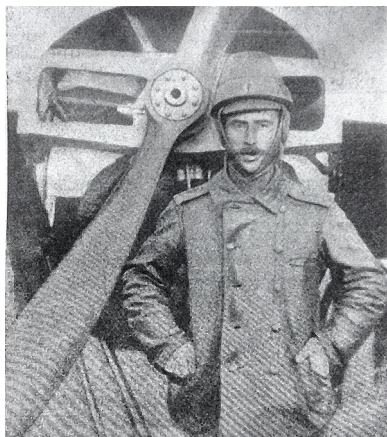
¹⁵⁶ Полет Дыбовского и Андреади: Положение шт.-кап. Андреади // Голос Москвы. 1912. 3 июля. С. 2.

Обрадованный летчик решает вылететь в Севастополь на рассвете, но радовался он не долго. В 4 часа дня ему передают телефонограмму следующего содержания: «Москва. Штаб округа. Прошу сообщить штабс-капитану Андреади, если он еще не вылетел обратно, что Великий Князь [Александр Михайлович] выразил желание, чтобы оба летчика прилетели в Петербург. Генерал барон Каульбарс»¹⁵⁷.

В Твери Дыбовский днем 3 июля в сопровождении вице-комиссара А. Ф. Смирнова нанес визиты к исполняющему обязанности губернатора Ф. Ф. Чернцову, городскому голове М. И. Арефьеву, коменданту города и полковнику Ф. И. Лену. После завтрака

в офицерском собрании, авиатор посетил пещеру митрополита Филиппа в Отрочем монастыре. Перед отъездом В. В. Дыбовский оставил запись в комиссариате: «Приношу свою искреннюю благодарность за встречу и помощь, которую Вы оказали в день остановки на одной из пристаней этого воздушного океанского плавания Севастополь — Петербург. Военный летчик лейтенант Дыбовский. г. Тверь 3-го июля 1912 г.»¹⁵⁸.

Из Твери лейтенант Дыбовский вылетел 3 июля в 17:45, а в 19:05 успешно опустился в Вышнем Волочке¹⁵⁹. На ипподроме в Твери авиатора провожала многочисленная публика. От Тверского общества поощрения коннозаводства ему был поднесен золотой жетон. В Вышнем Волочке В. В. Дыбовский сел потому, что доставленный из Москвы бензин оказался негодным, и ему пришлось вылетать на остатках топлива в баке¹⁶⁰. На месте спуска собралась многотысячная толпа. Первыми приветствовали авиатора помощник исправника В. Э. Шварабович и помощник комиссара А. М. Капусткин. Чуть позже подъехал исправник



Ил. 12. Военный летчик штаб-капитан Андреади, сделавший перелет Севастополь — Москва. Голос Москвы: иллюстрированное обозрение. 1912. 8 июля. С. 2

¹⁵⁷ Отлет шт.-кап. Д. Г. Андреади // Голос Москвы. 1912. 4 июля. С. 3.

¹⁵⁸ Отголоски пребывания авиаторов в Твери // Тверская газета. 1912. 8 июля. С. 4.

¹⁵⁹ Перелет лейт. Дыбовского // Голос Москвы. 1912. 4 июля. С. 3.

¹⁶⁰ Покровский Н. Вылет лейтенанта Дыбовского из Твери: // Тверская газета. 1912. 5 июля. С. 4.

Н. С. Бриллиантов. Накрыв аппарат брезентом, доставленным от комиссара С. П. Рябушинского, и отдав его под охрану, Дыбовский в сопровождении А. М. Капусткина уехал на фабрику Рябушинских.

Точную картину перелета на этапе Вышний Волочек — Красное Село из газет установить не представляется возможным — информация расходится. Сначала приведем описание событий по материалам «Санкт-Петербургских ведомостей».

После Вышнего Волочка у Дыбовского была ещё остановка в Чудово, из которого он вылетел 4 июля в 8:46 утра. В Красном Селе, получив телеграмму о вылете авиатора из Чудово, начали готовиться к встрече. Но около двух часов дня стало известно, что «Ньюпор» Дыбовского сел на Софийском поле в Царском Селе. При этом авиатор сообщил, что намерен, немного отдохнув, перелететь сегодня же в Красное Село. 4 июля в районе девяти часов вечера Дыбовский, сделав круг над военным полем, опустился в Красном Селе около дивизионной церкви, недалеко от лагеря Павловского военного училища. Его криками «ура» встречали представители различных частей войск, стоящих в лагерях, а также многочисленная публика¹⁶¹.

«Русский инвалид» в статье за авторством самого В. В. Дыбовского рассказывает о событиях 4 июля иначе. Авиатор сообщает, что вылетел из Вышнего Волочка на рассвете, взяв запас бензина и масла на 4 часа. Держась над шоссе на высоте 600 м, перелетел Валдай и Крестцы, планируя опуститься в Новгороде. Но так как двигатель работал отлично, а ветра не было, Дыбовский, оставив Новгород слева, перелетел через Волхов и сел около Чудово. Расстояние в 280 верст было пройдено за 3 часа 10 минут. Целый день авиатор провозился с двигателем, очищая и протирая клапаны и свечи. Закончив готовить мотор к дальнейшему полету, Дыбовский в 6 часов вечера вылетел из Чудово в направлении Петербурга. Сначала ему пришлось на 5 минут сесть на Софийском поле в Царском Селе, чтобы разведать дорогу на Красное Село. Солдаты помогли ему держать аппарат, а Дыбовский сам поворотом винта запустил мотор, после чего вскочил на место пилота и взлетел. Буквально через несколько минут авиатор с высоты заметил ряды белых палаток красносельского лагеря, кружась, спустился ниже, заглушил мотор и спланировал на площадку напротив юнкерского училища¹⁶².

Погода благоволила Дыбовскому. Начиная с момента вылета из Твери, установился необычный штиль, что позволило авиатору преодолеть

¹⁶¹ Прилет лейтенанта Дыбовского в Красное Село // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 6 июля. С. 3.

¹⁶² Дыбовский В. Мой перелет Севастополь — Петербург: II // Русский инвалид. 1912. 22 июля. С. 5

более 400 верст за столь незначительный срок¹⁶³. Что касается Царского Села, то там летчик оказался не умышленно. Карта была плохая, а постоянно попадавшиеся по пути скрещивающиеся дороги ввели его в заблуждение¹⁶⁴.

Первым в Красном Селе лейтенанта Дыбовского приветствовал Главнокомандующий войсками гвардии и Санкт-Петербургского военного округа великий князь Николай Николаевич. Вместе с ним к месту посадки прибыла великая княгиня Анастасия Николаевна. Позже они вместе осмотрели аэроплан и «удостоили лейтенанта Дыбовского милостивыми распросами»¹⁶⁵.

После приветствия великого князя авиатора обступили офицеры различных полков, поздравляя его с успешным перелетом. Офицеры лейб-гвардии 3-го стрелкового полка пригласили лейтенанта Дыбовского в свое собрание, где в его честь был дан торжественный ужин, затянувшийся допоздна. В полночь авиатору передали телеграмму: «Императорский всероссийский аэроклуб поздравляет отважного летчика, заканчивающего грандиозный перелет, и жаждет приветствовать его в Петербурге»¹⁶⁶.

5 июля в 4 часа дня в Красном Селе в офицерском собрании лейб-гвардии 3-го стрелкового полка снова был устроен обед в честь лейтенанта Дыбовского. На обеде присутствовали также представители других различных частей войск. В семь вечера «Ньюпор» Дыбовского поднялся с военного поля, сделал над ним несколько кругов и полетел вдоль Нарвского шоссе по направлению к Петербургу.

К этому времени на Комендантском аэродроме для встречи летчика собрались члены Отдела воздушного флота во главе с генералом А. В. Каульбарсом, представители Императорского всероссийского аэроклуба, Офицерской воздухоплавательной школы во главе с генералом А. М. Кованько, члены Русского технического общества, чины Главного инженерного управления, инструкторы и ученики авиационной школы аэроклуба. Долетев до Балтийского вокзала, В. В. Дыбовский повел свой аппарат вдоль Обводного канала и Невского проспекта в сторону Комендантского аэродрома, куда благополучно спланировал с высоты в 300 метров (*ил. 13*). Весь полет занял всего 13 минут.

Первым лейтенанта Дыбовского приветствовал вице-председатель Отдела воздушного флота генерал А. В. Каульбарс. В частности он ска-

¹⁶³ Воздухоплавание: Перелет Севастополь — Петербург // Россия. 1912. 5 июля. С. 3.

¹⁶⁴ *Р-ичь*. Рассказ лейт. В. В. Дыбовского: IV // Россия. 1912. 14 июля. С. 3.

¹⁶⁵ Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 7 июля. С. 3.

¹⁶⁶ Прилет лейтенанта Дыбовского в Красное Село // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 6 июля. С. 3.



Ил. 13. В. В. Дыбовский после спуска на петербургском аэродроме. Искры. 1912. 15 июля. № 27. С. 214. Фото К. К. Буллы

зал: «Августейший председатель Отдела воздушного флота великий князь Александр Михайлович просил меня передать привет первому русскому летчику, который совершил такой громадной важности перелет. Несмотря на все затруднения, вы с честью выполнили полученный приказ — испытать новый тип аэропланов, которым предполагается снабдить всю русскую армию. Вы первый из русских летчиков, который пролетел от пламенной Колхиды до хладных финских скал»¹⁶⁷.

От имени Императорского всероссийского аэроклуба авиатора приветствовал его почетный член В. В. Корн. Он пригласил Дыбовского принять участие в торжественном заседании аэроклуба, устраиваемом в его честь 11 июля.

После целого ряда приветствий и поздравлений от различных организаций и учреждений, на аэродроме в честь лейтенанта Дыбовского были устроены полеты. В них приняли участие авиаторы И. И. Сикорский на биплане собственной конструкции, В. А. Лебедев, Н. Д. Костин и штабс-капитан Н. А. Яцук на «Фарманах». Причем Сикорский летал продолжительное время на приличной высоте 500 м с двумя пассажирами, одним из которых был генерал А. В. Каульбарс. Не остался в стороне и В. В. Дыбовский. На своем «Ньюпоре» он сделал в воздухе несколько

¹⁶⁷ Лейт. Дыбовский в Петербурге // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 7 июля. С. 2–3.

красивых восьмерок, спиралей и других фигур. После посадки толпа в автомобиль несла его на руках¹⁶⁸. Корреспонденту газеты «Вечернее время» после полетов удалось побеседовать с лейтенантом Дыбовским. Авиатор о своем перелете в частности сказал: «Более интересного и приятного путешествия нельзя представить. Я летел на расстоянии шестисот метров от земли и мог видеть места, над которыми пролетал, в мельчайших деталях. Страха я не испытывал ни на минуту, даже тогда, когда попадал в неблагоприятные воздушные течения... <...> Прием везде был самый восторженный. За всё время пути я сделал двадцать семь перелетов, каждый не менее часа и не более четырех, приблизительно по сто верст в час. Если считать только время полетов, то мое путешествие продолжалось немного более суток. Во время полетов я сижу спокойно, ничего не пью и не ем и только зорко слежу за маршрутом. До Москвы всё шло удачно и лишь позже мой “Ньюпор” стал капризничать»¹⁶⁹. С аэродрома В. В. Дыбовского с супругой на автомобиле отвезли в ресторан «Вилла Родэ», где по инициативе М. Н. Лихарева был организован торжественный банкет¹⁷⁰.

Вечером 10 июля, в офицерском собрании Офицерской воздухоплавательной школы состоялось чествование В. В. Дыбовского. На торжестве присутствовали руководители школы, представители Главного военно-инженерного управления и около 150 офицеров-воздухоплавателей. Первым лейтенанта Дыбовского приветствовал начальник школы генерал А. М. Кованько, отметивший в своей речи большое значение состоявшегося перелета. Авиатор ответил краткой благодарственной речью. Как офицеру, окончившему курс воздухоплавательного парка, ему был поднесен большой золотой жетон с эмблемой школы.

На следующий день вечером уже Императорский всероссийский аэроклуб чествовал В. В. Дыбовского на Комендантском аэродроме обедом. После обеда в помещении аэроклуба на Литейном проспекте, 10 состоялось торжественное общее собрание членов аэроклуба, на котором авиатор поделился своими впечатлениями о перелете¹⁷¹. Кроме членов аэроклуба присутствовали авиаторы В. А. Лебедев, Г. В. Янковский, лейтенант Г. В. Пиотровский, авиатор-конструктор И. И. Сикорский, авиатриса Л. А. Галанчикова, капитан 2 ранга Н. К. Подгурский, генерал-майор М. А. Беляев и другие. Первым лейтенанта Дыбовского приветствовал от лица Императорского всероссийского аэроклу-

¹⁶⁸ Там же.

¹⁶⁹ *Ельфимов П.* Встреча Дыбовского // *Вечернее время.* 1912. 6 июля. С. 3.

¹⁷⁰ *К. Ш.* Прилет // *Новое время.* 1912. 6 июля. С. 3.

¹⁷¹ Хроника: Чествование лейт. В. В. Дыбовского // *Санкт-Петербургские ведомости.* 1912. 12 июля. С. 3.

ба В. В. Корн. От авиационной школы аэроклуба с речью выступил В. А. Лебедев, за ним — руководитель гатчинской Офицерской воздухоплавательной школы подполковник С. А. Ульянин. Дыбовский вел себя очень скромно, всячески подчеркивая, что не считает свой полет чем-то выдающимся. В заключение авиатор сделал краткое сообщение о своем перелете¹⁷². В качестве памятного подарка от аэроклуба лейтенанту Дыбовскому была поднесена массивная серебряная братина, выполненная в русском стиле¹⁷³. По предложению В. В. Корна Виктор Владимирович Дыбовский был единогласно избран собранием членом Императорского всероссийского аэроклуба. Отвечая после доклада на вопросы, авиатор рассказал о неожиданном происшествии, случившемся при вылете из Москвы. Дыбовский никак не мог запустить пропеллер. Он стал осматривать двигатель и обнаружил отставшую от аппарата металлическую часть. При тщательном осмотре он обнаружил в баках вместо чистого бензина красную жидкость. Какой-то злоумышленник, личность которого не была установлена, подлил в бензин кислоту, что могло привести к катастрофе. Это известие ошеломило всех присутствовавших¹⁷⁴. Версия о злоумышленнике, которой придерживался В. В. Дыбовский, конечно, имеет право на существование, но, скорее всего, бензин просто доставили в «грязных» емкостях ранее использовавшихся подо что-то другое.

11 июля в 9 часов вечера, когда лейтенант Дыбовский как раз выступал в аэроклубе, в Красном Селе в районе расположения 37-й артиллерийской бригады приземлился «Ньюпор» штабс-капитана Андреади. Его никто не встречал, поскольку не знали о прилете. Впрочем, новость быстро распространилась по всему лагерю, и вскоре у аппарата собралось много офицеров из расположенных рядом частей. После кратких приветствий в десятом часу в офицерском собрании в честь авиатора был устроен торжественный ужин. У «Ньюпора» от 37-й артиллерийской бригады были выставлены часовые. Всё следующее утро Д. Г. Андреади продолжал принимать поздравления от офицеров, не успевших побывать накануне в офицерском собрании. Днем авиатор вернулся к аппарату для осмотра и чистки, чтобы вечером перелететь в Петербург на аэродром «Крылья», где его ожидали представители Императорского всероссийского аэроклуба¹⁷⁵. Перед отлетом к месту старта прибыли Главнокомандующий войсками гвардии и Петербургского военного окру-

¹⁷² К. Ш. Обед в честь лейтенанта Дыбовского // Новое время. 1912. 12 июля. С. 4.

¹⁷³ Чествование В. В. Дыбовского // Вечернее время. 1912. 11 июля. С. 3.

¹⁷⁴ Р-чь. Воздухоплавание // Россия. 1912. 13 июля. С. 3.

¹⁷⁵ Хроника: Прилет шт.-кап. Андреади // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 13 июля. С. 3.

га великий князь Николай Николаевич с супругой великой княгиней Анастасией Николаевной в сопровождении начальника штаба округа генерал-лейтенанта барона А. Ф. фон ден Бринкена и заведующего Двором Их Высочеств генерал-майора А. А. Ростовцева. Они осмотрели аэроплан и пообщались с Д. Г. Андреади. В их присутствии под звуки марша и крики «ура» многочисленной публики авиатор поднялся в воздух, сделал вираж над головами провожавших и взял курс на столицу¹⁷⁶.

Отрезок пути Москва — Петербург дался штабс-капитану Андреади не легко. Вылетев из Москвы 3 июля в 6 часов вечера¹⁷⁷, первую остановку он сделал в Твери. В Москву по телефону Андреади сообщил: «Я прилетел в Тверь в 8 час. 20 мин. вечера, провел в воздухе 2 час. 20 мин. Так долго потому, что мотор порою вместо нормальных 1100 оборотов давал 900, тогда как при 800 следует остановка. Приходилось лететь низко над лесом и землей. Ипподром отыскал легко. Напрасно меня пугали. Жду бензин. По получении отправлюсь дальше»¹⁷⁸. Авиатор планировал лететь дальше уже в 2 часа ночи, но бензина не оказалось. Д. Г. Андреади по телефону сделал запрос на отправку ему бензина ближайшим поездом из Москвы. Попросив местных заинтересованных лиц сразу сообщить о прибытии бензина, а так же прислать к нему механика, как только тот приедет, Д. Г. Андреади принял предложение отдохнуть в офицерском собрании. Туда он отправился на автомобиле в сопровождении исполняющего обязанности комиссара А. А. Болотова и сотрудника «Тверской газеты» Покровского. В офицерском собрании состоялся ужин. В 12 часов ночи Андреади уехал обратно на ипподром. К тому времени приехал и механик. Механик занялся чисткой мотора, а летчик лег несколько часов поспать. В ожидании бензина вылет пришлось отложить на вечер. Перед отлетом штабс-капитану Андреади как и лейтенанту Дыбовскому был вручен золотой жетон Тверского общества коннозаводства¹⁷⁹.

Из Твери авиатор вылетел 4 июля в половине седьмого вечера. Пролетев без остановки Торжок, в районе 8 часов вечера Д. Г. Андреади садится в Вышнем Волочке. На местном аэродроме его помимо публики встречали представители администрации и комиссар С. П. Рябушинский, к которому Андреади уехал ночевать. 5 июля в 3 часа утра штабс-капитан Андреади вылетает из Вышнего Волочка¹⁸⁰. Он пролетает над Валда-

¹⁷⁶ Внутренние известия: Отлет в С.-Петербург шт.-кап. Андреади // Русский инвалид. 1912. 14 июля. С. 1.

¹⁷⁷ Телеграммы: От 2-го июля: Москва // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 4 июля. С. 6.

¹⁷⁸ Отлет шт.-кап. Д. Г. Андреади // Голос Москвы. 1912. 4 июля. С. 3.

¹⁷⁹ Покровский Н. Шт.-кап. Андреади в Твери // Тверская газета. 1912. 5 июля. С. 4.

¹⁸⁰ Прилет штабс-капитана Андреади в В.-Волочек // Тверская газета. 1912. 8 июля. С. 4.

ем и совершает вынужденную посадку прямо на шоссе в Яжелбицах¹⁸¹ не далеко от Крестцов¹⁸². В адрес Отдела воздушного флота Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования авиатор из Валдая отправил телеграмму, в которой сообщил, что не может продолжать полет в связи с поломкой мотора. В ответ на телеграмму отдел вечером 5 июля пассажирским поездом отправил в Валдай двигатель «Гном», снятый с «Ньюпора» Дыбовского¹⁸³. Получив «новый» мотор и установив его на свой аппарат, Д. Г. Андреади лишь 10 июля смог перелететь в Новгород. По поводу полученного мотора сообщения в прессе разнились. Так «Вечернее время» утверждало, что мотор штабс-капитан Андреади получил совсем другой: «В газетах сообщалось, что Андреади получил мотор Дыбовского. Это неверно. Он получил мотор из Севастополя, за три тысячи верст, а из Петербурга не успели вовремя отправить. Мотор Дыбовского прибыл уже после отлета Андреади»¹⁸⁴. От Валдая до Новгорода аппарат Андреади по земле сопровождали военные автомобили с бензином, маслом и запчастями. В автомобилях находились капитан военно-автомобильной роты В. С. Матвеев и члены Императорского всероссийского аэроклуба В. В. Корн и Белопольский¹⁸⁵.

В Новгород Д. Г. Андреади прилетел в 5 часов утра и вынужден был в ожидании благоприятной погоды задержаться там до вечера. Он был радушно принят в доме новгородского полицмейстера А. Ф. Сердюкова, где был накормлен и смог отдохнуть. А благодаря любезности полковника М. Н. Леонтьева, Андреади, сильно поиздержавшийся в пути, «получил заимообразно на путевые расходы 100 р[ублей]»¹⁸⁶.

В половине восьмого вечера «Ньюпор» поднялся на направление на Чудово¹⁸⁷. Но далеко улететь не удалось. Из-за очередной неисправности мотора штабс-капитан Андреади вынужден был сесть в 33 верстах от Новгорода у селения Мясной Бор. Устранив проблему, авиатор в 4 утра 11 июля вылетел в Чудово, где опустился приблизительно через час. В Чудово снова пришлось заниматься мотором¹⁸⁸. Именно поэто-

¹⁸¹ Телеграммы: От 5-го июля: Валдай // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 6 июля. С. 5.

¹⁸² Хроника: Полет шт.-кап. Андреади // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 11 июля. С. 3.

¹⁸³ Хроника: Полет шт.-кап. Андреади // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 7 июля. С. 3.

¹⁸⁴ Не событие... // Вечернее время. 1912. 13 июля. С. 2.

¹⁸⁵ Воздухоплавание // Россия. 1912. 11 июля. С. 3.

¹⁸⁶ Новгород: Авиация // Волховской листок. 1912. 12 июля. С. 1–2.

¹⁸⁷ З. С. Из Новгорода // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 14 июля. С. 2.

¹⁸⁸ Телеграммы: От 11-го июля: Новгород // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 12 июля. С. 5.



Ил. 14. Штабс-капитан Андреади сразу после посадки на аэродроме 12 июля. Новое время. 1912. 15 июля. С. 4

му в Красное Село авиатор прибыл лишь поздно вечером, преодолев 160 верст за полтора часа¹⁸⁹.

На аэродроме в Петербурге Д. Г. Андреади сел 12 июля в 8 часов вечера. Народу было немного, никакой организованной встречи, как отметило «Вечернее время»¹⁹⁰, не было. Из официальных лиц помимо представителей аэроклуба и авиаторов присутствовал лишь адъютант великого князя Александра Михайловича Н. Ф. Фогель. С приветственной речью выступил поручик С. А. Мезенцев¹⁹¹. Толпа окружила авиатора и качала его на руках. На память было сделано множество фотографических снимков (ил. 14). Пока народ толпился около Д. Г. Андреади, на аэродроме состоялось несколько полетов, в том числе на своем аппарате летал И. И. Сикорский. Газетчикам штабс-капитан Андреади сказал, что устал, причем не столько от полетов, сколько от хлопот по поиску бензина, масла, организации охраны аппарата, выверке мотора¹⁹².

14 июля Дмитрия Георгиевича Андреади чествовали редакция и сотрудники газеты «Вечернее время». Авиатор прибыл в контору газеты в 5 часов вечера в сопровождении своего брата и лейтенанта Г. В. Пио-

¹⁸⁹ Внутренние известия: Красное село // Русский инвалид. 1912. 14 июля. С. 1.

¹⁹⁰ Крымов Вл. Прилет Андреади // Вечернее время. 1912. 13 июля. С. 3.

¹⁹¹ К. Ш. Прилет Андреади // Новое время. 1912. 13 июля. С. 3.

¹⁹² Крымов Вл. Прилет Андреади // Вечернее время. 1912. 13 июля. С. 3.

тровского. Редактор «Вечернего времени» К. П. Медведский от имени Б. А. Суворина вручил штабс-капитану Андреади серебряный кубок. В благодарственной речи авиатор отметил, что «полученный им кубок будет особенно дорог ему, так как является первым знаком общественного внимания к его трудам в области авиации»¹⁹³.

17 июля в помещении Императорского всероссийского аэроклуба состоялось торжественное чествование Дмитрия Георгиевича Андреади. На обеде собрались члены аэроклуба во главе с В. В. Корном, директор завода Первого российского товарищества воздухоплавания С. С. Щетинин, пилот-изобретатель И. И. Сикорский, летчики лейтенант Г. В. Пятровский, В. А. Лебедев и др.¹⁹⁴. От имени аэроклуба В. В. Корн вручил штабс-капитану Андреади подарок в виде серебряной вазы. С. С. Щетинин в своем выступлении поблагодарил авиатора от имени отечественной авиационной промышленности и представил на утверждение аэроклуба статут переходящего кубка имени штабс-капитана Андреади за самый длинный перелет в продолжение года¹⁹⁵. Позже Императорский всероссийский аэроклуб постановит учредить этот кубок. Находиться он будет в аэроклубе и «будет украшаться именами тех летчиков, которые поставят новые рекорды дальности расстояния»¹⁹⁶. После обеда состоялось торжественное заседание совета аэроклуба, на котором штабс-капитан Андреади сделал доклад о своем перелете¹⁹⁷.

Накануне, 16 июля лейтенант Виктор Владимирович Дыбовский и штабс-капитан Дмитрий Георгиевич Андреади «имели счастье быть представленными Их Величествам Государю Императору и Государыне Императрице»¹⁹⁸. Утром этого дня на рейд Штандарт под брейд-вымпелом Морского министра пришел эскадренный миноносец «Новик», построенный на добровольные пожертвования. В одиннадцатом часу утра «Новик» посетил Николай II в сопровождении генерал-адъютанта К. Д. Нилова и дежурного флигель-адъютанта, графа А. Н. Граббе. На миноносце их встречали Морской министр адмирал И. К. Григорович, командир корабля капитан 2-го ранга Д. Н. Вердеревский и строитель миноносца корабельный инженер К. А. Теннисон. Император осмотрел судно, познакомился с командой и принял участие в ходовых

¹⁹³ Чествование шт.-кап. Андреади // Вечернее время. 1912. 16 июля. С. 3.

¹⁹⁴ Воздухоплавание // Россия. 1912. 18 июля. С. 3.

¹⁹⁵ Внутренние известия: С.-Петербург: Чествование шт.-кап. Д. Г. Андреади в аэроклубе // Русский инвалид. 1912. 19 июля. С. 2.

¹⁹⁶ Воздухоплавание // Россия. 1912. 24 июля. С. 3.

¹⁹⁷ Внутренние известия: С.-Петербург: Чествование шт.-кап. Д. Г. Андреади в аэроклубе // Русский инвалид. 1912. 19 июля. С. 2.

¹⁹⁸ Д. Г. Андреади в Петербурге // Искры. 1912. № 28. С. 219.

испытаниях. После возвращения на рейд Николай II поблагодарил команду и перешел на Императорскую яхту «Штандарт». «На этом же миноносце прибыли совершившие перелет Севастополь — Петербург, лейтенант Дыбовский и штабс-капитан Андреади, которые имели счастье быть представленными Его Величеству и удостоились в этот день вместе с прочими начальствующими лицами приглашения к Высочайшему завтраку на Императорскую яхту “Штандарт”. На яхте летчики имели счастье быть представленными Её Величеству Государыне Императрице. После завтрака Государь Император обходил приглашенных и удостоил летчиков подробных расспросов»¹⁹⁹.

Так получилось, что полковнику Одинцову было не до триумфа его подчиненных. Для него июль 1912 превратился в сплошной кошмар. Как образно писали газеты: «За последнее время над севастопольской школой нависла какая-то злая туча»²⁰⁰. 2 июля во время сдачи экзамена на звание военного летчика погиб поручик Александр Васильевич Закуцкий. Вероятно, вследствие взрыва бензина в баке моноплана «Блерио», находившегося на большой высоте в двух верстах от Качинского аэродрома, пилот был выброшен из аппарата и разбился²⁰¹.

А через неделю снова в результате взрыва бензина в севастопольской военной школе авиации произошел сильный пожар. Никто не погиб, но убытки были огромными: «Сгорели гараж, мастерские, 4 аэроплана, 3 автомобиля и части машин»²⁰². Сгоревшими аэропланами были 2 «Блерио» и 2 «Фармана». Кроме того, в огне погибло 39 (по другому источнику 35²⁰³) моторов «Гном»²⁰⁴. 12 июля в Севастополь приехал генерал А. В. Каульбарс для осмотра качинского аэродрома и ознакомления с размерами ущерба²⁰⁵. «Новое время» сообщило, что убытки достигают трехсот тысяч рублей²⁰⁶. Нельзя сказать, что полковник Одинцов не занимался вопросом хранения бензина. Еще 6 июня в Севастополь приезжал из Петербурга брандмейстер нарвской части петербургской пожарной команды Н. П. Требезов, командированный в офицерскую школу авиации на Каче по просьбе Отдела воздушного флота как раз «для осмотра места и указания противопожарных мер по устройству

¹⁹⁹ Телеграммы: К пребыванию Их Величеств // Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства. 1912. 17 июля. С. 3.

²⁰⁰ *Кри-ко И.* Горе авиационной школы // Новое время. 1912. 11 июля. С. 3.

²⁰¹ Внутренние известия // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 5 июля. С. 4.

²⁰² Телеграммы: От 9-го июля: Севастополь // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 10 июля. С. 5.

²⁰³ *И. И.* Авиационные заметки // Новое время. 1912. 15 июля. С. 4–5.

²⁰⁴ *Лаврецкий.* Неделя об авиации // Вечернее время. 1912. 14 июля. С. 3.

²⁰⁵ Успехи русского воздухоплавания: Севастополь // Вечернее время. 1912. 13 июля. С. 2.

²⁰⁶ *И. И.* Авиационные заметки // Новое время. 1912. 15 июля. С. 4–5.

в школе помещения для содержания бензина для надобностей школы»²⁰⁷. Пожар случился из-за несоблюдения техники безопасности: «Войдя в помещение гаража, виновник пожара стал переливать бензин, причем зажег фонарь. Образовавшиеся пары бензина вспыхнули, последовал взрыв. Всё здание быстро было охвачено огнем, виновник происшествия успел выбежать, отделавшись легкими ожогами»²⁰⁸. Усугубило ситуацию отсутствие на территории аэродрома источника воды. Тушить пожар было нечем²⁰⁹.

Если подводить итоги перелетам лейтенанта Дыбовского и штабс-капитана Андреади, то, имея ввиду всю важность события, можно выделить несколько аспектов его рассмотрения.

В первую очередь, перелеты можно рассмотреть с точки зрения авиационного престижа страны. Авиаторы без серьезных аварий преодолели огромные расстояния (Андреади — 3000 верст, Дыбовский — 2235 верст). Для военных летчиков соревновательная составляющая полетов официально была не важна. Это хорошо видно на примере запрета Андреади обгонять Дыбовского. Но для всех авиационные рекорды в то время во многом были показателем уровня развития авиации. Особенно значимым было то, что Россия продемонстрировала наличие у нее высококвалифицированных военных авиаторов, способных решать непростые задачи.

В Европе наши успехи не сильно заметили. Полковник А. Гиршауэр (Hirschauer), к примеру, заявил, что по его подсчетам французские военные авиаторы только за период с января по апрель 1912 года включительно пролетели в общей сложности 400 000 км²¹⁰. Поэтому для ведущей авиационной державы, которой в то время являлась Франция, достижения российских военных летчиков сенсационными не стали. Правильность подсчетов полковника вызывает большие сомнения, но то, что французы много активно летали, очевидно. И хоть газета «Вечернее время» с гордостью писала, что французское специализированное издание «L'Аево» посвятило перелетам Дыбовского и Андреади статью²¹¹, — это было преувеличение. На самом деле это была скромная заметка, состоявшая всего из четырех предложений. В ней действительно было сказано, что эти два перелета оставили позади все другие, но акцент сделан был на то, что всё это стало возможным лишь благодаря превос-

²⁰⁷ Крымская жизнь // Крымский вестник. 1912. 7 июня. С. 3.

²⁰⁸ Телеграммы: 9 июля // Новое время. 1912. 10 июля. С. 2.

²⁰⁹ И. И. Авиационные заметки // Новое время. 1912. 15 июля. С. 4–5.

²¹⁰ Воздухоплавание // Одесский листок. 1912. 13 июня. С. 3.

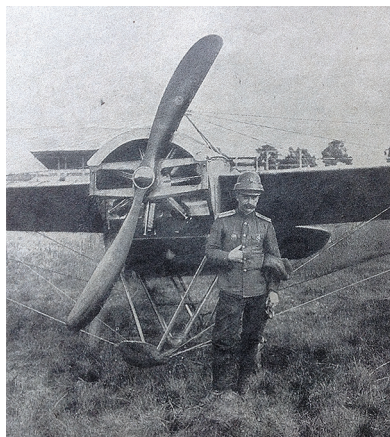
²¹¹ Отголоски перелетов русских военных летчиков // Вечернее время. 1912. 23 июля. С. 3.

ходным качествам французских аппаратов «Ньюпор»²¹².

А вот в России перелеты В. В. Дыбовского и Д. Г. Андреади вызвали волну авиационного энтузиазма, многие военные и гражданские авиаторы хотели следовать их примеру. Но в отличие от аэроклубов Военное ведомство этот энтузиазм не разделяло. 3 июля 1912 «Санкт-Петербургские ведомости» сообщали: «Некоторыми летчиками авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы было возбуждено ходатайство о разрешении им совершить на казенных аппаратах дальние перелеты. Военное ведомство отклонило эти ходатайства, находя подобные перелеты отнюдь не способствующими

улучшению класса русских военных летчиков, а между тем, отвлекающими их от исполнения своей прямой обязанности — обучения других офицеров полетам»²¹³. Многие газеты, особенно московские, не разделяли эту позицию. «Русскому инвалиду» даже пришлось Военное ведомство в этом вопросе защищать: «Киньте клич или поговорите с любым из военных летчиков: разве не каждый из них с криком восторга вырвется из тяжелой инструкторской работы в высь и во всю ширь необъятной России? Туда, где сердце летчика не могут не манить лавры мировых успехов, триумф восторженных народных встреч и собственное упоение любимым делом! Но есть будничныи, невидный публике и печати, но не менее почетный труд и они несут его в ожидании своего праздника, но праздника общего»²¹⁴!

Самым важным итогом перелетов следует считать то, что наши летчики провели серьезные испытания аэроплана «Ньюпор» (ил. 15) в условиях российской действительности. Одно дело — летать в густонаселенной Европе, где всё всегда под рукой. Совсем другое дело — летать в России над незнакомыми безлюдными территориями, где сложно



Ил. 15. Лейтенант Дыбовский около аппарата «Ньюпор». Новое время: иллюстрированное приложение. 1912. 14 июля. № 13052. С. 7. Фото К. К. Буллы.

²¹² Le Nieuport en Russie // L'Aero. 1912. 31 juillet. P. 1.

²¹³ Хроника: Ходатайство летчиков // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 3 июля. С. 3.

²¹⁴ Обзор печати // Русский инвалид. 1912. 3 июля. С. 4.

ориентироваться, где среди бесконечных лесов и болот не всегда можно найти место для посадки и сложно получить какую-либо квалифицированную помощь. Повлиял ли успех перелетов на решение Военного ведомства снабдить этим типом аэропланов русскую армию? Нет, видимо, не повлиял. 27 июня 1912 года «Санкт-Петербургские ведомости» сообщают: «На заводе “Дукс” Меллера в настоящее время производятся спешные работы по сооружению целого корпуса. Расширение завода вызвано принятием нового крупного заказа на аэропланы. Военное ведомство заказало Ю. А. Меллеру 60 аэропланов типа “Ньюпор” с двигателями “Гном”. Аэропланы должны быть сданы к декабрю месяцу. Другой заказ на “Ньюпоры” сдан Русско-балтийскому заводу. Значительное количество аппаратов этого типа куплено во Франции»²¹⁵. Очевидно, что решение по «Ньюпору» было принято раньше. В итоге, 3 основных наших авиационных завода за период с осени 1912 по апрель 1914 по заказу Военного ведомства построили 150 аэропланов «Ньюпор» («1-е товарищество воздухоплавания» Щетинина — 57, «Дукс» Меллера — 55, «Русско-Балтийский завод» — 38)²¹⁶. Кстати, «Фарманов» они построили за тот же период на 15 аппаратов больше²¹⁷.

Перелеты четко показали, что слабым местом аппаратов «Ньюпор» были используемые в них моторы «Гном». Практически все вынужденные посадки и мелкие аварии были связаны, кроме погоды, именно с проблемами мотора. В результате эти проблемы сильно повлияли на сроки перелетов, увеличив их как минимум вдвое. Д. Г. Андреади поведаль газетчикам, что наихудшим этапом для него был этап Москва — Петербург, «но не по атмосферическим причинам, а исключительно вследствие порчи мотора, у которого после 50-часовой работы (10 часов в Севастополе и 40 часов в пути) совершенно стерлись поршневые кольца»²¹⁸. Учитывая маленький ресурс работы «Гномов», многим специалистам было понятно, что делать ставку на столь ненадежный «Гном» не правильно. Нужно или искать альтернативу или надеяться, что «Гном» будет доведен до ума. Второе представлялось более вероятным. Французские производители имели большую заинтересованность в огромном российском рынке и готовы были открывать производство в России. В двадцатых числах июня в Москву для организации производства приезжал изобретатель мотора «Гном» господин Сеген. Его

²¹⁵ Внутренние известия: Московская жизнь: Производство «Ньюпоров» в Москве // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 27 июня. С. 5.

²¹⁶ Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. — 2 изд., перераб. — М.: Машиностроение, 1981. С. 209. Табл. 5.

²¹⁷ Там же.

²¹⁸ К. Ш. Прилет Андреади // Новое время. 1912. 13 июля. С. 3.

визит был обусловлен тем, что «Военное министерство поставило условием фабрике моторов этой системы, в которой он состоит директором, для заказов на будущее время, чтобы она открыла свое отделение в России, дабы значительно удешевить стоимость моторов, которые до сих пор приходилось выписывать из Парижа»²¹⁹.

Еще одним итогом стали изменения в процессе подготовки пилотов и комплектовании авиационных отрядов. Историк авиации П. Д. Дузь пишет: «Великий князь Александр Михайлович после удачных перелетов летчиков Андреади и Дыбовского на “Ньюпорах” с особой, отличной от принятых на других машинах системой управления потребовал в 1913 г. переучить всех летчиков летать на этих самолетах и снабдить авиационные отряды исключительно самолетами такого типа, что и было выполнено»²²⁰.

После завершения перелетов интересный нюанс подметило «Вечернее время». Газета высказала предположение, что между севастопольской и гатчинской военными авиационными школами намечилось некое противостояние: «Оба летчика получили категорический приказ опуститься в Красном Селе. Гатчина с ее авиационным отделом Офицерской воздухоплавательной школы совершенно игнорировалась. Конечно, в Красном Селе находится главная масса войск Петербургского округа и визит туда был необходим, но столь же необходим тогда визит и [к] своим товарищам по оружию, тем более, что от Гатчины до Красного [Села] рукой подать... <...> К сожалению, ни Дыбовский, ни Андреади не посмели нарушить приказа, и Гатчина не видела над своим аэродромом гостей с далекого юга; пишу — “к сожалению”, так как факт этот указывает на очевидное желание лица, отдающего приказы, поселить рознь между двумя военно-авиационными школами; сколь это нежелательно — распространяться нечего»²²¹. Здесь, конечно, есть преувеличение. Безусловно, статусы школ и задачи, которые они решали, отличались. 9 июня 1912 года «Санкт-Петербургские ведомости» писали: «Отдел воздушного Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования решил сконцентрировать всю свою деятельность исключительно в окрестностях Севастополя. Гатчинские отряды воздушных разведчиков отдела в текущем сезоне не будут функционировать. Все свои ангары на гатчинском аэродроме отдел предоставил в распоряжение военного ведомства»²²². Это, в общем, объясняет, поче-

²¹⁹ Авиация: Приезд г. Сегена // Голос Москвы. 1912. 23 июня. С. 4.

²²⁰ Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. — 2 изд., перераб. — М.: Машиностроение, 1981. С. 211.

²²¹ Л. К последним перелетам // Вечернее время. 1912. 25 июля. С. 1.

²²² Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1912. 9 июня. С. 4.

му предпочтение было отдано посадке в Красном Селе. Тем ни менее в речи начальника авиационного отдела гатчинской Офицерской воздухоплавательной школы подполковника С. А. Ульянина на чествовании лейтенанта Дыбовского в аэроклубе чувствовалась обида. Ульянин высказал пожелание «чтобы та невидимая нить, которую протянул на высоте 600 метров от Севастополя до Петербурга лейт[enanт] Дыбовский, служила бы соединительным звеном для всех воздухоплавательных организаций России, не считаясь с их разною сущностью или неодинаковым происхождением»²²³.

Негативные оценки перелетов в прессе были, но почти все они основывались на критике их плохой организации. Но дело в том, что эти перелеты умышленно были неорганизованными. И те, кто об этом знал, а об этом заявляли и сами авиаторы и руководство, давали уже совсем другую оценку событиям, их выводы и наблюдения выглядят более корректными: «Блестящий опыт неорганизованных перелетов имеет обще-военное значение, т. е. как непосредственная подготовка страны к будущей войне, которая, наверно, не обойдется без видного участия авиации. В этом отношении умышленно неорганизованные перелеты Дыбовского и Андреади наглядно показали, что для того, чтобы фактически владеть воздухом недостаточно иметь хорошие аэропланы и хороших летчиков, что кроме этого нужно иметь повсеместно запасы хорошего бензина, масла и всякого рода запасные части, сеть военно-автомобильных станций, а, следовательно, и хорошие дороги и сеть метеорологических станций... <...> Аэропланы, сколько бы их ни было, всегда будут лишь маленькими точками по сравнению с громадной площадью той базы, на которую они всегда будут вынуждены опираться. С тех пор, как проложен воздушный путь через всю Россию, этой базой стала вся территория нашего отечества и вся нация»²²⁴.

В качестве заключения приведем слова из статьи И. Патронова в «Русском инвалиде»: «Несмотря на сравнительное равнодушие нашего общества, перелет Севастополь — Петербург лейтенанта Дыбовского и штабс-капитана Андреади произвел, видимо, большое впечатление. Это, безусловно, крупный успех нашей молодой авиации, пример, заслуживающий подражания и поощрения. Он делает честь нашим военным летчикам и оправдывает высказанное в прошлом году мнение, что, если бы офицеры были допущены принять участие в перелете Петербург — Москва, то, вероятно, и результат был бы другой. <...> Наши летчики пролетели более 2000 км просто, без всяких призов. Будем же

²²³ К. Ш. Обед в честь лейтенанта Дыбовского // Новое время. 1912. 12 июля. С. 4.

²²⁴ Г, Л. В чем их заслуга? (К перелетам лейт. Дыбовского и шт.-к. Андреади) // Новое время. 1912. 15 июля. С. 4.

ценить эту жажду подвига и верить в будущее нашей военной авиации. Правда, она находится теперь в периоде реорганизации и зависит вполне от иностранной промышленности. Разрешение этих двух вопросов является в настоящее время насущным, ибо в противном случае даже такие летчики как Дыбовский и Андреади, не принесут в военное время должной пользы. <...> Состязания и большие перелеты чисто военного значения не имеют, но они способствуют широкому развитию авиации. Создавая же опытный кадр пилотов и содействуя косвенно усовершенствованию аппаратов, они безусловно расширяют сферу применения их в военном деле»²²⁵.

* * *

Штабс-капитан Дмитрий Георгиевич Андреади погиб утром 7 (20) марта 1914 года при крушении аэроплана «Ньюпор» на аэродроме в Александро-Михайловском. Его смерть была случайной и совершенно необязательной. Во время обычного полета при идеальных погодных условиях и скорости ветра, не превышавшей 4 м/с, летчик на низкой высоте сделал крен, после которого не успел или не смог выровнять аппарат. Семидесятисильный «Ньюпор» черпанул крылом землю и разбился²²⁶.

Anatoly SAFAEV

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

E-mail: safaev.ae@gmail.com

The Flights between Sevastopol' and St. Petersburg by Lieutenant V. V. Dibovsky and Shtabs-kapitan D. G. Andreadi in summer of 1912

The article deals with the heroic Flights of the officers of Sevastopol' School of the Air Fleet Department. Among these are Lieutenant V. V. Dibovsky and Shtabs-kapitan D. G. Andreadi. These Flights between Sevastopol' and St. Petersburg took place in May — July 1912. The subject of the investigation is the material of Chronicles of the same time of leading Russian Newspapers. To understand the value of these events for building military aviation of Russia is the purpose of this article.

Keywords: Lieutenant Victor Vladimirovich Dibovsky, Shtabs-kapitan Dmitry Georgievich Andreadi, the Sevastopol' School of the Air Fleet Department, The Airplane Newport, The Flights between Sevastopol' and St. Petersburg in 1912, military aviation of Russia.

²²⁵ Патронов И. Авиационные заметки // Русский инвалид. 1912. 25 июля. С. 4.

²²⁶ Воздушная катастрофа: Гибель штабс-капитана Андреади: Подробности катастрофы // Крымский вестник. 1914. 8 марта. С. 3.