

В схватке с воздушным океаном...



К 100-летию Первой международной воздухоплавательной выставки в Петербурге

Сто лет назад в Петербурге прошла невиданная для того времени выставка – воздухоплавательная. По своим масштабам, широте международного участия и обилию мировых новинок – лучших аэропланов и технических устройств, покровительству властей и вниманию публики, она сразу встала в ряд мировых смотров воздухоплавания.

Первая в России международная воздухоплавательная выставка проходила в Михайловском манеже с 10 по 27 апреля 1911 года (по старому стилю). За это время на ней побывало свыше 200 000 посетителей. Интерес простых людей и профессионалов – всех, кто так или иначе считал себя причастным к воздухоплаванию, оказался чрезвычайно высок, в иные дни он просто зашкаливал. Выставку посетило все высшее военное и морское руководство страны, включая Государя Императора и членов Августейшей семьи.

Организатором смотра стало Русское Техническое общество.

Характерная черта: в отличие от устроителей всех других русских выставок, вместо обычного каталога организационный комитет выпустил Альманах воздухоплавания, заполненный популярными статьями по различным вопросам аэронавтики и авиации.

ВРЕМЯ – ЛЕТАТЬ!

«Закончившийся 1911 год открывает собой новую эру в истории развития мирового воздухоплавания» – именно так рассматривал итоги уходящего 1911 года современник событий в «Ежегоднике газеты «Речь» на 1912 год».

Чем вызвана столь высокая оценка?

Чтобы понять это, надо вернуться на сто лет назад. Любой из нас скажет – в то время нынешняя авиация делала лишь первые шаги... И будет прав. И неправ одновременно. Ибо в 1911 году речь шла не о первых шагах, а об исполнении вековой мечты человечества подняться в воздух – мечты неисполнимой, казавшейся раньше немислимой. Энтузиазм, преклонение, восторг, восхищение – чувства людей той поры можно сравнить лишь с эйфорией, охватившей человечество полвека спустя при известии о первом полете человека в космос и позже, при посадке астронавтов на Луну.

Историческим достижением 1911 года стал массовый выход авиации за пределы аэродромов, от которых ранее авиаторы старались далеко не улетать. «Юная авиация, насчитывающая еще всего только три года от рождения, почувствовала себя настолько окрепшей, что смело покинула

свою колыбель – аэродромы и вышла в открытый воздушный океан для победоносной борьбы со стихией»¹ – писал журналист.

Именно этот год ознаменован первыми крупными круговыми перелетами между городами – состязаниями авиаторов и конструкторов аэропланов. Состоялись перелеты по маршрутам Париж - Мадрид, Париж - Рим и Большой европейский перелет, который дважды пересекал Ла-Манш и охватил четыре европейские столицы. Руководили этими соревнованиями французы. По патриотическим соображениям они «забыли» включить в эти маршруты немилую их сердцу Германию. В ответ немцы устроили масштабный внутригерманский перелет.

Что касается развития авиации в нашей стране, вот как его характеризовал ежегодник газеты «Речь».

«Русское воздухоплавание в своем развитии... почти совсем не отстало от западно-европейского. Россия по-прежнему продолжает занимать в этой области третье место после Франции и Германии».

Весною и летом на различных аэродромах, главным образом гатчинском и севастопольском, военными летчиками был совершен ряд блестящих полетов, во время которых установлено несколько новых всероссийских рекордов. При подготовке военных летчиков к первому участию в больших маневрах было совершено несколько очень удачных дальних полетов вне аэродрома.

Перелет Петербург - Москва, явившийся первым серьезным испытанием для русских летчиков, хотя далеко не оправдал возлагавшихся на него надежд и потраченных трудов, но все-таки дал много положительных результатов, в частности, перелет, в один день, Васильева из Петербурга в Москву. Перелет русского авиатора значительное время являлся мировым рекордом»¹.

Конечно, в то время борьба с воздушным океаном не зря называлась «борьбой». Рождающаяся авиация калечила и уносила жизни лучших летчиков, и 1911 год в этом плане стал тоже «рекордным»: если в 1908-1910 годах во всех странах мира погибло 34 авиатора, то в 1911 году – 97, включая шесть русских летчиков.

Самое трагическое событие, показавшее всю опасность авиации, произошло незадолго до открытия выставки в Петербурге.

«Первое из крупных воздушных состязаний, перелет Париж - Мадрид, ознаменовался неслыханной катастрофой. На старте перелета на аэродроме Исси-ле-Мулино около Парижа упавшим аэропланом одного из участников начавшегося воздушного состязания (авиатора-конструктора Трена) был убит французский военный министр Берто и сильно поранен председатель французского совета министров Монис. Это несчастье все-таки не остановило дальнейшего быстрого роста авиации»¹ – уверен современник. Именно в такой атмосфере открыла свои двери выставка в Петербурге.

Юная авиация, насчитывающая еще всего только три года от рождения, почувствовала себя настолько окрепшей, что смело покинула свою колыбель – аэродромы и вышла в открытый воздушный океан для победоносной борьбы со стихией...

КАК КРЫЛАТАЯ МЕЧТА ПРЕВРАТИЛАСЬ В КРЫЛАТУЮ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ

Торжественное открытие Первой международной воздухоплавательной выставки состоялось 10 апреля 1911 года в Михайловском манеже.

На церемонию прибыли Великий князь Александр Михайлович с сыновьями, представители военного и морского ведомств, члены всероссийского аэроклуба, различных воздухоплавательных и научных организаций, авиаторы и особо приглашенные лица.

После молебна Великий князь Александр Михайлович объявил выставку открытой, пожелав ей послужить на пользу русского воздухоплавания.

Председатель Русского Технического общества В.И. Ковалевский произнес вступительную речь, выразив уверенность, что «крылатая мечта, над которой так долго работало человечество, превратилась в крылатую действительность, и выставка является этому лучшим доказательством». ² Он призвал русских авиаторов объединиться и сообща приступить к созданию могучего воздушного флота России. «Открытие выставки пусть послужит счастливым предзнаменованием того, что этот флот будет создан нашей собственной техникой и нашей собственной промышленностью» ² – отметил он.

Далее выступили председатель организационного комитета полковник В.Ф. Найденев, поблагодаривший всех, кто способствовал успеху выставки, и член Государственной Думы И.В. Стенбок-Фермор, зачитавший приветствие от Всероссийского аэроклуба.

После нескольких произнесенных речей, высокие гости, как и положено, приступили к осмотру экспозиции.

КОЛИЧЕСТВО ЭКСПОНАТОВ ПРЕВЗОШЛО ВСЕ ОЖИДАНИЯ...

По свидетельству очевидца, «первый русский салон воздухоплавания, сначала предполагавшийся в сравнительно небольших размерах, постепен-

но разрастался и совершенно неожиданно превратился в грандиозную выставку, которая по числу экспонатов и их интересу уступает только разве последнему парижскому «Salon aeronautique», но зато значительно превосходит выставки лондонскую и ряд других, происходивших до сих пор в различных крупных городах Европы и Америки». ³

Действительно, количество экспонатов превысило все ожидания организаторов, вследствие чего, наряду с Михайловским манежем, под экспозицию приспособили двор и часть помещения находившегося рядом Казачьего манежа.

Непосредственно перед открытием возникли опасения по поводу готовности экспозиции к назначенному сроку. Вызвано это было необычайными обстоятельствами: поезд, на котором везли часть французских экспонатов из Парижа, под Вильно потерпел небольшое крушение. Благодаря экстренно принятым мерам экспонаты все же были доставлены в Петербург вовремя.

Первое, что видел посетитель при входе в манеж – огромная металлическая гондола управляемого военного аэростата «Голубь», выставленная почти что с полным вооружением и двумя моторами: большим для движения, и маленьким – для накачивания баллонов. Гондолу построили на Ижорском казенном заводе и снабдили иностранными двигателями. Ранее на ней был совершен ряд удачных продолжительных полетов, в том числе под Петербургом.

Далее находился **Отдел аппаратов тяжелее воздуха**. Вдоль всего манежа тянулись «два ряда больших «полотняных птиц» с широко распростертыми крыльями» ³. Свои аэропланы представили все ведущие европейские страны. «Отрадно отметить, что Россия в этом ряду занимает далеко не последнее место» ³ – отмечал журналист.

Доминировала, разумеется, Франция – безусловный лидер в развитии авиации в начале XX века. Французы представили аэропланы более чем десяти систем. Кроме хорошо известных русской публике аэропланов Анри Фармана и Луи Блерио, экспонировались несколько летательных аппаратов,

«...крылатая мечта, над которой так долго работало человечество, превратилась в крылатую действительность, и выставка является этому лучшим доказательством»
В.И. Ковалевский, председатель Русского Технического общества



Журнал «Искры», № 16, 1911

Журнал «Искры», № 24, 1911



Сергей М. Н. Ефимовъ въ моментъ подъема при вылете въ Москву.

Воздухоплавание в России.

Перелетъ М. Н. Ефимова изъ Москвы въ Клинъ на „Фарманъ“.

Фот. экзп. А. М. Савина.



Моментъ вылета.



А. Н. Шуринова, капитанъ М. Н. Ефимова при перелетѣ въ Клинъ.



Модели различныхъ воздухоплавательныхъ аппаратовъ выставлены въ манежѣ.



Тяжелый монопланъ у аппарата въ манежѣ. Перелетъ капитаномъ М. Н. Ефимовымъ.

Одно из самых интересных зрелищ – «значительная приманка для публики» – ждало гостей в конце экспозиции. В задней части манежа построили большую модель аэродрома, над которой при помощи электродвигателя проводились испытания моделей летательных аппаратов.

не бывавших еще в России. Из них особо выделялся моноплан системы Роберта Эсно-Пельтри. «Этот знаменитый конструктор и авиатор в результате более двухлетних упорных трудов достиг того, что его моноплан, всецело построенный из металла и являющийся одним из самых тяжелых аэропланов, обладает теперь всеми мировыми рекордами скорости полетов с пассажирами»³.

Не меньший интерес вызывали небольшой аэроплан Гупи, прославившийся несколькими полетами, в том числе из Парижа в Бордо, «воздушный автомобиль» Пишофа, бипланы Бреге и Мориса Фармана, монопланы Ньюпорта, Томана, Телье и ряда других конструкторов.

Конечно, более всего публику интересовал стенд легендарного француза Луи Блерио. Здесь на особом возвышении красовался «один из самых ценных трофеев авиаторов – приз французского президента, выигранный на неделе авиации в Бордо Блерио за блестящие полеты известного авиатора Морана. Приз бронзовый, весом около 10 пудов, представляет собой громадного орла, срывающегося со скалы»⁴.

Что касается отдела Германии, то он «блистал изящно-коккетливым монопланом системы Harlan, построенным всецело из металла»³. Немцы экспонировали бипланы «Авиатик», «Альбатрос», «Граде», некоторые другие.

Англия представила два аэроплана системы «Бристоль», выделявшиеся необычайно большими размерами, первый – биплан типа Анри Фармана, второй – моноплан типа «Антуанет».

Среди русских экспонатов самым интересным считался аэроплан оригинальной конструкции, приспособленный для взлета и спуска с водной поверхности, построенный инженером Я.М.Гакелем. Рядом находились биплан конструкции Соммера, изготовленный на Русско-балтийском вагонном заводе в Риге и несколько летательных аппаратов системы «Пта», в том числе раз-

борный военный биплан конструкции полковника С.Я. Ульянина и В.А. Лебедева.

По свидетельству журналиста, экспозиция выставки формировалась и после открытия. На четвертый день работы газета «Речь» писала: «Число экспонатов по сравнению с днем открытия значительно увеличилось. Прибыла еще новая партия аэропланов новых систем, в том числе биплан Бреге с мотором Рено и металлической гондолой, рассчитанной на большое количество пассажиров, а также монопланы системы Ньюпорта, австрийца Этриха и Телье с мотором Rep, на котором авиатор Дюбонне первый совершил вне аэродрома полет расстоянием более 100 километров. Русский отдел пополнился монопланом киевского изобретателя князя Кудашева»⁴. Тогда же на военный биплан «Пта» поставили аппарат беспроволочного телеграфа для организации опытов по передаче телеграмм на главную мачту Военно-инженерного управления.

«Из экспонированных на выставке аэропланов шесть, а именно: бипланы Бреге, Гуни, «Альбатрос», «Бристоль» и монопланы Блерио и Этриха были приобретены военным ведомством для офицерской воздухоплавательной школы»⁵. Военное ведомство также закупило биплан «Пта» для последующих испытаний на аэродроме.

Отдел аппаратов легче воздуха выглядел достаточно скромно. Вследствие недостатка площадей внутри здания, помимо гондолы аэростата «Голубь», в манеже удалось разместить лишь несколько моделей дирижаблей и аэростатов (управляемых и сферических).

Показательно, что в этом отделе были представлены лишь российские предприятия. Иностранцы не приехали. Именно здесь Российской-американская мануфактура экспонировала большую модель завода для производства резины, а также – образцы новой одежды для летчиков, спасающей при падении в воду.

Зато в другом чрезвычайно важном и обширном **Отделе моторов** Россия не была представлена вовсе. Главными экспонентами здесь стали компании из Франции, Англии и Германии. Наряду с моторами, находящимися на аэропланах, компании установили отдельные двигатели торговых марок «Гном», «Астер», «Россель-Пето», «Виаль», «Джип», «Шнеевейс», «Анзани», «Даймлер», Рер, некоторых других. Заметный интерес специалистов вызвал двигатель новой швейцарской системы «Эрликон» с лежачими цилиндрами, установленный на морском биплане Я.М. Гаккеля.

В том же отделе находились иные элементы летательных аппаратов, в частности, пропеллеры, приборы управления, рамы и пр. Самой яркой новинкой считался усовершенствованный телефонный аппарат для переговоров летчика с пассажирами.

На отдельных стендах можно было видеть нетрадиционные машины: приспособленный для воздухоплавания автомобиль, аэросани и пр.

Прочие отделы. Свои достижения на стендах широко представили высшие учебные заведения Петербурга. Гости могли видеть оборудование для аэродинамических лабораторий, работы студентов в области исследования воздушного пространства, конструкции летательных аппаратов и пр.

«Почти всю заднюю часть манежа заняла своими стендами Офицерская воздухоплавательная школа, которая экспонирует ряд весьма интересных приборов своих лабораторий, мастерских и музея, а также гондолы и части воздушных шаров, коллекция пропеллеров различных систем и много фотографических снимков Петербурга и его окрестностей, сделанных во время полетов с различных высот. Тут же, на фотографическом стенде, выставлен фотографический аппарат для съемки местности при полете, изобретенный полковником В.Ф. Найденовым и С.А. Ульяниным».⁴

Вдоль стен зала располагались небольшие стенды с литературой по воздухоплаванию и предметами, имеющими то или иное отношение к авиации.

Одно из самых интересных зрелищ – «значительная приманка для публики»³ – ждало гостей в конце экспозиции. В задней части манежа построили большую модель аэродрома, над которой при помощи электродвигателя проводились испытания моделей летательных аппаратов.

Устроители сделали все возможное, чтобы создать праздничную атмосферу в зале: украсили колонны, над стендами протянули гирлянды, к которым подвесили небольшие модели воздушных шаров, служившие одновременно и лампами для освещения. Слух гостей улаждал военный оркестр. В общем, смотри, узнавай...

БЛЕРИО В ПЕТЕРБУРГЕ

Важнейшим событием выставки стал доклад о современном состоянии авиации, прочитанный прославленным французским летчиком Луи Блерио 22 апреля. В многолюдном собрании он лично продемонстрировал свой аэроплан и рассказал о перелете через Ламанш. «Авиатор, сидя в аппарате, показывал все устройство управления и действие отдельных частей аэроплана».⁵

Историю успехов знаменитого гостя представил полковник В.Ф. Найденов, он же давал публике объяснения на русском языке.

К ВОПРОСУ О КРАЖЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ...

В Михайловском манеже на международной воздухоплавательной выставке на днях снова произошел инцидент. Некий г. Гладков заявил администрации выставки и полиции, что экспонируемый на одном из стендов манежа гг. Губиным и Новиковым способ спайки алюминия с другими металлами, весьма полезный для воздухоплавания, принадлежит ему, а не экспонентам.

Гладков объяснил, что он изобрел новый способ совместно с Губиным, но когда работа уже была закончена, компаньон его в марте прошлого года неожиданно скрылся, захватив с собой все материалы по изобретению.

Гладков долгое время разыскивал скрывшегося, но все никак не мог найти его. Наконец, придя в манеж на воздухоплавательную выставку, он случайно заметил, что его изобретение экспонируется под чужим именем. Гладков ввиду этого потребовал, чтобы стенд с экспонатом был описан и опечатан до судебного разбирательства. Так как г. Гладков представил предохранительное свидетельство в виде доказательства принадлежности ему изобретения, выставочный комитет дал ему категорическое обещание не выпускать из манежа экспонат гг. Губина и Новикова, без его разрешения даже после закрытия выставки.

28-го апреля днем по настоянию г. Гладкова полицией были опечатаны все экспонаты на стенде гг. Губина и Новикова.

«Речь», № 113, 27 апреля (10 мая) 1911 года

Затем в честь Луи Блерио дали банкет, на котором хозяева объявили об его избрании почетным членом Русского Технического общества.

Посещение лекции было платным, при этом половину сбора перечислили в фонд осиротевшей семьи авиатора штабс-капитана Б.В. Матвеевича-Мацеевича – за три дня до описываемых событий он вместе с братом насмерть разбился при внезапном крушении аэроплана конструкции Блерио в Севастополе.

КОМИТЕТ ВЫСТАВКИ ИМЕЛ СЧАСТЬЕ...

«16 апреля Его Величество Государь Император осчастливил Своим посещением состоящую под августейшим покровительством его императорского высочества Великого князя Александра Михайловича первую международную воздухоплавательную выставку, устроенную в Михайловском манеже... Комитет выставки имел счастье быть представленным Его Величеству его императорским высочеством Великим князем Александром Михайловичем»⁷ – именно так звучало официальное сообщение той поры (право, за сто лет что-то в нашем отечестве изменилось и к лучшему...)



Двухместный аэроплан «Блерио», построенный в России (Первым Российским Т-возом в Петербурге). На аэроплане авиатор А. А. Васильев.



Николай II прибыл на выставку в два часа дня в сопровождении Великих князей Кирилла Владимировича и Дмитрия Павловича, высшего военного и морского руководства страны.

Гости внимательно осмотрели экспозицию, особо их заинтересовали чертежи проектов дирижаблей, «причем объяснения Его Величеству и их императорским Высочествам имели счастье давать августейший покровитель выставки, полковники Найденов и Ульянов, авиатор Лебедев и отдельные экспоненты».⁷

Студентам Технологического института решили поднести Государю комплект издаваемого ими журнала «Воздушный Путь». При осмотре студенческих проектов дирижаблей самодержец заинтересовался работой студента Политехнического института Шишкова, на которой ему «благоугодно было собственноручно начертать: «Желаю успеха. Николай. 16-го апреля 1911 г.»⁷

После этого, выразив свое удовольствие, высокие гости изволили отбыть с выставки и последовали в Царское Село.

ВСЕРОССИЙСКИЙ ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНЫЙ СЪЕЗД

Съезд начал работу 12 апреля 1911 года в помещении Русского Технического общества.

«На открытии съезда присутствовали высшие чины военного, морского и других ведомств, представители различных войсковых частей, Всероссийского аэроклуба, ряда провинциальных воздухоплавательных и ученых организаций, различных высших учебных заведений, многие военные и частные авиаторы, другие лица».⁸

Открыл заседание Великий князь Александр Михайлович, считавшийся в то время августейшим куратором российской авиации.

Далее выступил председатель Русского Технического общества В.И. Ковалевский, обозна-

чивший основные задачи съезда, главной из которых он назвал решение вопроса об организации всероссийского воздухоплавательного союза и устройство регулярных съездов по воздухоплаванию.

Председатель съезда профессор Московского университета Н.Е. Жуковский, появление которого на кафедре вызвало бурные аплодисменты, рассказал о состоянии и общих успехах воздухоплавания в России.

Третий выступающий, председатель организационного комитета полковник В.Ф. Найденов, доложил о значении начавшегося съезда для развития отечественной авиации, а его помощник, секретарь того же комитета А.Л. Розенцвейг, – о составе участников и расписании заседаний и секций.

Разумеется, собравшиеся не могли не принять обязательной по регламенту резолюции с выражением верноподданнических чувств Государю Императору, на что в тот же день – канцелярия работала исправно – пришла Высочайшая телеграмма с благодарностью за выраженные чувства.

Основной вопрос повестки дня – объединение русских воздухоплавательных обществ – обсуждался через два дня, 14 апреля, на заседании секции по общим вопросам.

Первым заслушали доклад В.Ф. Найденова о необходимости создания Всероссийского воздухоплавательного союза.

В качестве примера он привел зарубежный опыт. «За границей существуют два типа таких союзов – французский и германский, который получил применение и в других государствах. Первый основан на принципах полной централизации: так называемый аэро-клуб Франции в Париже стоит во главе всех провинциальных обществ, которые являются как бы его отделениями, повинясь во всем его директивам. Наоборот, союз германского типа предоставляет самостоятельность своим членам, местным обществам: весь же союз управляется съездами представителей входящих в него обществ».⁹ По мнению выступавшего, более всего для России подходил германский опыт.

Другой докладчик С.С. Урусов отстаивал еще большую, нежели в Германии, самостоятельность местных авиационных обществ.

Общая дискуссия, развернувшаяся после прозвучавших докладов, касалась двух ключевых вопросов: в какой мере центральный орган будущего союза должен иметь власть, и в какой форме будет создаваться сам союз.

Обсуждение выявило серьезные разногласия между представителями Русского Технического общества и Императорского аэроклуба, что исключило возможность принятия какой-либо резолюции. Для выработки приемлемого решения делегаты создали согласительную комиссию.

Среди других злободневных тем, обсуждавшихся на секционных заседаниях, самым значимым считался вопрос обязательного государственного страхования русских летчиков.

Первый воздухоплавательный съезд закрылся 17 апреля. Делегаты приняли ряд важнейших решений, в том числе – «о необходимости немедленного издания воздухоплавательных географических и топографических карт, об ускорении устройства сети метеорологических станций для систематического исследования высших слоев атмосферы, об организации воздухоплавательных курсов и аэродинамических лабораторий».¹⁰

Затем съезд утвердил проект Всероссийского воздухоплавательного союза, подготовленный согласительной комиссией.



Согласно документу, первоначально союз должен был действовать в течение трех лет. Для практической работы по его созданию делегаты избрали особый комитет в составе генерала барона А.В. Каульбарса, члена Государственной Думы П.А. Неклюдова, полковника В.Ф. Найденова и П.Н. Лебеденко.

Вопрос о Постоянном комитете всероссийских воздухоплавательных съездов (исполнительной дирекции, действующей на регулярной основе) перенесли на рассмотрение следующего съезда, который постановили созвать через год в Москве.

И СИМФОНИЧЕСКИЙ ОРКЕСТР...

Воздухоплавательная выставка хоть и состоялась под Высочайшим покровительством, но деньги, потраченные на ее устройство, нужно было вернуть. С целью покрытия расходов организаторы установили платный вход: в дневное время с 11 до 18 часов билет стоил 55 копеек, позднее – 1 рубль 10 копеек.

Вечерний тариф предполагал оказание дополнительных услуг. Работали кинематограф и ресторан, открытый до часу ночи. Играл симфонический оркестр под управлением Г.Я. Заславского при участии, в разное время, артистки Императорской оперы Кутковой, М.А. Кеорницкой (меццо-сопрано), А.В. Варламова (баритон) и В.А. Лещинского (труба).

В последний день, 27 апреля, желающие посетить Михайловский манеж в любое время суток платили за вход 1 рубль 10 копеек.

РУССКОЕ «ЗОЛОТО» – ДЛЯ ЛУЧШИХ АВИАТОРОВ МИРА

В течение восемнадцати дней выставка служила центром стечения специалистов и публики, всех, кто имел хоть какое-то отношение или просто интересовался воздухоплаванием.

В Михайловский манеж приходили не только жители столицы, но и Москвы, и крупных русских городов, и самой дальней провинции. Увы, всему приходит конец. Настал последний день 27 апреля.

Желание устроителей делать все необычно, ярко и оригинально проявилось и на этот раз. В отличие от аналогичных мероприятий на других русских выставках, здесь церемония закрытия началась с концертного отделения.

После артистов на кафедру поднялся председатель Русского Технического общества В.И. Ковалевский, объявивший решение экспертной комиссии, изучившей достоинства экспонатов на предмет присуждения им наград.

Большие золотые медали получили ведущие французские авиаторы: Луи Блерио, братья Анри и Морис Фарман, Луи Бреге, Роберт Эсно Пельри. Те же награды присудили Обществу двигателей «Гном» и фирме «Шовьер» из Парижа, ряду ведущих русских предприятий – Русско-Балтийскому вагонному заводу (Рига), Товариществу Российско-Американской резиновой мануфактуры «Треугольник», фирме братьев Нобель, «Русскому обществу беспроволочных телеграфов и телефонов» (Петербург).^{5,11}

Серебряные медали, среди прочих, достались русским конструкторам: инженеру Я.М. Гарнель (Петербург) и князю Кудашеву (Киев).

Поощрительные отзывы за научную разработку вопросов воздухоплавания получили высшие учебные заведения столицы: Институт инженеров путей сообщения, Поли-

технический и Технологический институты, Офицерская воздухоплавательная школа, ряд книгоиздательств и отраслевые издания – журналы «Вестник Воздухоплавания» (Петербург), «Автомобиль и воздухоплавание» (Москва) и «Flugsport» (Берлин).

Помимо этого, экспертная комиссия решила выдать ряд наград за отдельные экспонаты, имеющие отношение к воздухоплаванию.

Объявив о наградах, В.И. Ковалевский поблагодарил членов организационного комитета и экспертной комиссии за их труды, а также, отдельно, учащуюся молодежь и публику за искренний интерес к воздухоплаванию. Закончил же он речь пожеланием: пусть выставка послужит началом развития в России собственной воздухоплавательной промышленности!

«Происходившие в апреле в Петербурге первый Всероссийский воздухоплавательный съезд и международная воздухоплавательная выставка в значительной мере способствовали объединению русских деятелей по завоеванию воздушного океана и популяризации идей воздухоплавания среди широкой публики»¹ – писал современник тех событий, подводя итоги 1911 года.

Прошли годы, воздухоплавательная, она же – авиационная промышленность в нашей стране была создана, ценой огромных усилий и тяжелых утрат, и достигла высот поистине космических. Ну, а что с ней происходит в наши дни – это уже совсем другая история.

Александр БЕЛЯНОВСКИЙ



Знак участника
Первого всероссийского
воздухоплавательного
съезда, 1911 год

ЛИТЕРАТУРА

1. А. Монозон. «Воздухоплавание». «Ежегодник газеты «Речь» на 1912 год», С-Петербург, 1911
2. Открытие международной воздухоплавательной выставки. «Речь», № 99, 13 (26) апреля 1911 года
3. Международная воздухоплавательная выставка. «Речь», № 98, 10 (23) апреля 1911 года
4. На международной воздухоплавательной выставке. «Речь», № 100, 14 (27) апреля 1911 года
5. Закрытие международной воздухоплавательной выставки. «Речь», № 100, 14 (27) апреля 1911 года
6. Луи Блерио на воздухоплавательной выставке. «Петербургская газета», 24 апреля (7 мая) 1911 года
7. Высочайшее посещение воздухоплавательной выставки. «Речь», № 103, 17 (30) апреля 1911 года
8. Всероссийский воздухоплавательный съезд. «Речь», № 99, 13 (26) апреля 1911 года
9. Всероссийский воздухоплавательный съезд. «Торгово-промышленная газета», № 84, 15 (28) апреля 1911 года



Летчик Иванова (слева) и инженер-авиатор Аминов (справа) на своем аппарате.

Журнал «Искры», № 24, 1911