

З ІСТОРІЇ АВІАЦІЇ: ПЕРШІ ПЕРЕЛЬОТИ НАД МИКОЛАЄВИМ ТА ОДЕСОЮ

О.А. ЮРЧЕНКО,

канд. іст. наук, доц.,
*Національний авіаційний університет
(Україна)*

Початок ХХ століття - ера зародження авіації. З польоту американських братів О. і В. Райт 17 грудня 1903 р. почалася світова авіація. Цей епохальний успіх піонерів авіації сприяв розвитку авіації в усіх країнах світу. В Україні ідеї повітроплавання і авіації на початку століття пропагували відомі вчені Є. Жуковський, М. Артем'єв, М. Делоне, О. Кудашов, Г. Проскура та інші. Українськими центрами планеризму та авіації стали Київ, Харків і Одеса.

Південь України став одним з центрів розвитку авіації в країні. Великий інтерес до авіації спостерігався, зокрема, і в Миколаєві. 25 листопада 1909 р «Миколаївська газета» повідомила, що Росія має вже два дирижаблі і один літак [1]. Газети навіть вели спеціальну рубрику «Повітроплавання». В той час літали не тільки на літаках та дирижаблях, але й на повітряних кулях. Буквально сенсацію викликали повідомлення про те, що хтось із авіаторів протримався в повітрі кілька хвилин, або на висоті 300-400 метрів над землею. Вітчизняні авіатори мріяли про далекі перельоти. Невдовзі вони почалися.

У 1912 р. такий переліт здійснив військовий льотчик Д.Г. Андреаді.

Дмитро Андреаді – видатний військовий пілот, інструктор Севастопольської офіцерської школи авіації (народився у 1878 р. у Константинополі, але згодом переїхав з родиною до Сімферополя), учасник російсько-японської війни 1904-1905 рр., встановив декілька рекордів у повітроплаванні. Зокрема, у серпні 1911 р. встановив всеросійський рекорд за тривалістю польоту з пасажиром на борту, який тривав 2 години та 35 хвилин [2]. Політ 1912 року, здійснений Дмитром Андреаді, відбувся за маршрутом Севастополь-Одеса, тривав кілька днів з декількома зупинками в Каховці, Херсоні та Миколаєві. На маршруті Миколаїв - Одеса авіатору вдалося піднятися на висоту 1100 метрів [3]. Безперечно це був великий успіх вітчизняних пілотів. У вересні 1912 року штабс-капітан Д. Андреаді був відряджений до Франції для закупівлі партії нових аеропланів для Севастопольської школи авіації. У квітні 1913 р. він здійснив безпосадочний переліт за маршрутом Феодосія - Севастополь - Керч, а через три місяці під його командуванням було виконано груповий переліт з Севастополя до Євпаторії та назад. Ці польоти принесли Дмитру Георгійовичу ще більшу популярність.

З 1913 року обов'язки начальника Севастопольської школи авіації став виконувати капітан А.А. Мурузі, спільно з яким Д.Г. Андреаді брав участь в експериментах з вивчення можливості використання поштових голубів, що відправляються з аеропланів або з місць їх посадок для передачі інформації.

Проведені в процесі тренувальних польотів досліди з голубами дали ряд позитивних результатів.

20 березня (2 квітня) 1914 року Д.Г. Андреаді трагічно загинув під час виконання тренувального польоту на літаку «Ньюпор». В цей час в м. Кача знаходився відомий пілот П.М. Нестеров, який завершив переліт за маршрутом Київ - Одеса - Севастополь. «Вранці я політав трохи, потім спустився, взяв пасажирів і попрямував до Севастополя, - писав він про те, що трапилося дружині. - Я зробив кілька обертів над містом і повернувся на аеродром. Побачив натовп, спустився поруч. Виявилось, вбився Андреаді. Злетів, зробив великий крен і не мав можливості його вирівняти, зачепив крилом і вбився. Враження жахливе, особливо для мене, як нібито я приніс їм це нещастя» [4]. Про загибель Д.Г. Андреаді повідомляли всі газети того часу, наводилися її подробиці, але справжня причина катастрофи так і залишилася до кінця не з'ясованою. Загибель видатного авіатора - штабс-капітана Дмитра Георгійовича Андреаді була черговою в списку жертв перших підкорювачів повітряного океану на початку ХХ століття.

11 березня 1908 р. в Одесі було організовано аероклуб. Президентом його спочатку був командуючий Одеським військовим округом генерал Каульбарс, а у 1910-1918 рр. відомий банкір і власник аеропланного заводу А.А. Анатра. Активними учасниками аероклубу були М.Н. Єфімов, С.І. Уточкін, В.М. Хіоні, К.Я. Маковецький та ін. Для популяризації авіації з липня 1908 р. клуб видавав журнал «Спорт і наука». У 1910 р. при аероклубі було започатковано «Одеську авіаційну школу» з двома класами: військовим і цивільним [5, с. 9].

Одеський аероклуб планував і польоти, зокрема, перельоти за маршрутами Одеса-Миколаїв, Одеса-Миколаїв-Херсон тощо. Для популяризації повітроплавання авіаторами були організовані показові польоти. Такі польоти були здійснені в Одесі, Миколаєві, Новому Бузі.

Влітку 1914 р. відбувся політ за маршрутом Одеса - Очаків. Він відрізнявся від попередніх тим, що проходив вздовж берегової лінії. 5 червня 1914 р. в Одесі стартували три літаки. На відстань в 75 верст, яку раніше долали протягом доби, авіаторам вистачило 49 хвилин, включаючи зліт і посадку. Близько 19.00 ввечері над Очаковом з'явилися три літаки, які зробили кілька кіл над містом. Першим на льотному полі з'явився літак пілота Смольянінова, потім посадку здійснили авіатори Яровицький та Степанов (керівник польотів). З перших же хвилин появи над містом дивовижних літаків люди, які хотіли побачити на власні очі справжнє диво, кинулися до льотного поля. «Миколаївська газета» № 2519 (01.07.14 р.) писала, що в ті дні мешканці Очакова, які зібралися на льотному полі влаштували авіаторам урочистий прийом: «5 червня о 7 годині вечора в Очаків прибули з Одеси три аероплани, які на переліт Одеса - Очаків (73 версти), враховуючи підйом та спуск, витратили 40 хвилин. Першим в Очаків спустився на табірному полі поручик Смольянінов - він прилетів на біплані системи «Фарман». Другим на це ж поле спустився поручик Яровицький і третім - штабс-капітан Степанов. Поручик Яровицький і штабс-капітан Степанов прилетіли на біпланах «Ньюпор». Публікою, що зібралася на місці спуску в великій кількості, льотчикам були влаштовані бурхливі овації.

Комендантом Очакова було сказано дорогим гостям вітальне слово, покрите гучними вигуками «Ура!» [6].

Що нам відомо про учасників цього перельоту ?

Степанов Іван Петрович - народився 13 червня 1886 р в Гродненській губернії. З дворян. У 1913 році закінчив Військову авіаційну школу в Севастополі і був призначений в 7-й корпусний авіаційний загін. 17 липня 1914 р І.П. Степанов призначений командиром загону і виступив з ним на фронт. Вже 28 серпня 1914 р., під час Городецької битви він добув цінні відомості про розташування ворожих батарей та про підхід ворожих дивізій. За цю розвідку Іван Петрович був нагороджений орденом Св.Георгія 4-го ступеня. 16 серпня 1915 р. І.П. Степанов призначений командиром 3-го армійського авіаційного загону. 11 червня 1916 р. під час розвідки витримав бій з німецьким літаком та, не дивлячись на це, зробив фотозйомку укріплень супротивника, чим сприяв вдалим діям 22-го армійського корпусу. За цей виліт І.П. Степанов був нагороджений Георгіївською зброєю. У грудні 1916 р. Іван Петрович був призначений командиром 11-го авіаційного дивізіону, а 17 жовтня 1917 р. - інспектором авіації армій Південно-Західного фронту. У 1918 р. І.П. Степанов служив в авіації Української Народної Республіки, але вже в серпні з ешеленом авіаційного майна прибув до м. Новочеркаськ. У Добровольчій армії - помічник інспектора авіації, у ЗСПР - помічник інспектора авіації. Потім - еміграція у Франції. Помер І.П. Степанов 3 березня 1951 р. в Парижі [7].

Смоль'янінов Михайло Сергійович – пілот, учасник Першої світової війни, загинув під час розвідувального польоту у серпні 1919 р. [7]

Яровицький Валеріан – поручик 13-ї артилерійської бригади. У 1913 р. закінчив Офіцерську школу авіації відділу повітряного флоту. У 1915 р. за відзнаку у боротьбі з ворогом в роки Першої світової війни був нагороджений медаллю «За мужність» [7].

Після урочистої події 5 червня 1914 р. на жаль, ситуація в авіації у південному регіоні змінилась. Вже 1 липня 1914 р. трапилася перша катастрофа. «Миколаївська газета» № 2519 (01.07.14 р.) сповістила: «З Очакова повідомляють: Впалі на військовому аеродромі під час польотів льотчики штабс-капітан Єсіпов і унтер офіцер Кальманович розбилися на смерть. Катастрофа викликана сильним креном апарату, несвоєчасним вирівнюванням»[8] Ось як описує це в своїх спогадах генерал-майор І. К. Спатарель: «Командував загоном лихий пілот, колишній кавалерист, штаб-ротмістр Єсіпов, друг чудового винищувача Євграфа Крутеня. Він любив польоти і на рідкість добре ставився до солдатів. Але влітку 1914 командир розбився на моїх очах. Причиною його загибелі стала поширена «офіцерська хвороба» — нехтування технікою, прагнення бути «чистим льотчиком». Пам'ятаю, Єсіпов дуже поспішав з вилітом. Його машину не встигли навіть оглянути, як він наказав механіку Кальмановичу сідати в кабіну. Запустив мотор і відразу, без будь-якого випробування, пішов на зліт Мені здався дивним звук мотора. Промайнула думка: або регулювання погане, або потужність мала через незадовільну подачу бензину. В цей момент «Ньюпор» перейшов до набору висоти. Піднявшись метрів на тридцять, він несподівано звалився на крило і

впав. В той час на «Ньюпор-4» вже стояв лічильник обертів і масляний стаканчик залишався. Більше того, будь-який механік, сидячи в кабіні, міг на слух визначити, що мотор не додає обертів. Єсіпов не скористався ні тим, ні іншим, а сам техніку знав погано. Ось і поплатився за це життям» [9].

Про Володимира Миколаєвича Єсіпова нам відомо, що він був штаб-ротмістром 12 гусарського Ахтирського полку, завзятим пілотом, який дуже любляв літати. Зберіглися спогади про його показові польоти, зокрема у Меджибожі 1913 року, коли він впродовж півгодини літав на значній висоті та демонстрував блискучі прийоми управління аеропланом. В.Єсіпов брав у свої показові польоти пасажирів. Він намагався переконати людей у повній перемозі над повітряним простором та довести велику майбутню користь авіації у військовій справі, особливо у розвідці [10].

Отже, початок ХХ ст. в історії авіації називають періодом «романтичної» або «героїчної» епохи. Саме в цей час сотні ентузіастів стали захоплюватися авіацією, на свій страх та ризик створювали літальні апарати, піднімалися у повітря, проводили перші випробування та польоти. Не дивлячись на те, що не всі вони були вдалими, були аварії та катастрофи, та все ж таки це починалася ера авіації, ера освоєння повітряного простору, яка активно залучала до себе й українські регіони.

Література

1. Николаевская газета, 1909, 25 листопада [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://novosti-mk.org/history/1484-nikolaevskie-aviatory-mechtali-o-dalnih-pereletah.html>
2. Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. - 360 с.
3. 100 лет историческому перелету: первые аэропланы над Николаевом [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://niklife.com.ua/citylook/43671>
4. Андреади Д. Г. – выдающийся военный летчик, инструктор. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.liveinternet.ru/users/4768613/post397831142/>
5. Історія української авіації в особах: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. – К.: НАУ, 2013. – 328 с.
6. Кузнец Ж. 100 лет перелету Одесса-Очаков. 5 июня 1914 г. [Електронний ресурс] / Ж. Кузнец. – Режим доступу: <http://www.ochakiv.info/articles/5726309573459968>
7. Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. - 360 с.
8. Николаевская газета, 1914, 1 липня [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://fedinnikolaj.ucoz.ru/index/pervyj_aehrodrom/0-7
9. Кузнец Ж. 100 лет перелету Одесса-Очаков. 5 июня 1914 г. [Електронний ресурс] / Ж. Кузнец. – Режим доступу: <http://www.ochakiv.info/articles/5726309573459968>
10. Полковая история. Полеты летчика штаб-ротмистра Есипова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gusa.ru/esipov.html>