



*Юрий Скрелин*

## ПЕРВЫЙ ПЕРЕЛЕТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА. 1911 ГОД

Самолетостроение уже давно меня привлекает. Пятый год я занимаюсь в авиамodelьном кружке, трижды побеждал на городских соревнованиях школьников по электрическим моделям самолетов. Кроме того, тема, связывающая две столицы, была продиктована и тем, что Москва недавно отмечала 850-летний юбилей со дня первого упоминания о ней.

Первое десятилетие XX столетия – время прогрессивного развития самолетостроения: первые рекорды, праздники, съезды, перелеты, авиационные недели.

Перелет из Санкт-Петербурга в Москву был задуман в первой половине 1911 г. Уже 3-го мая, как пишет журнал «Вестник воздухоплавания», прошла проверка пути для перелета. Комиссия выяснила, что на трассе есть много удобных мест для спуска.

Накануне перелета вечером на аэродроме полностью готовыми оказались лишь два самолета – монопланы С. Уточкина и Г. Янковского.

Старт был назначен на 3 часа утра 10 июля 1911 г. в на Комендантском аэродроме. Несмотря на ранний час, публики собралось довольно большое количество. Как пишет газета «Ведомости Московского градоначальства и столичной полиции», на старте присутствовали представители военного ведомства, Государственного Совета и Думы. Утро выдалось превосходным – ясное, совершенно безветренное, тихое.

Первым, несмотря на установленную очередь, пошел к старту Уточкин, так как А. Васильев, который должен был лететь первым, еще лишь наливал бензин и масло в баки. Уточкин на моноплане Блерио поднялся в воздух в 3 часа 17 минут, сделал положенный круг над аэродромом, затем, поднявшись выше, скрылся из глаз.

На очереди стоял уже Этрих<sup>1</sup> Лерхе, нетерпеливо ждавшего своей очереди. Ровно и особенно гулко затрещал его мотор Даймлер в 60 лошадиных сил, еще момент – и ровно в 3 часа 25 минут Лерхе полетел.

Далее в 3 часа 35 минут взмыл в воздух «Гном» Янковского, а через две минуты и Блерио Васильева.

Затем взлетели Срединский на Фармане, Кампо-Сципио на своем неизменном Моране. Первым с пассажиром поднялся Масленников на биплане Фарман. Но его попытка окончилась неудачно, и пришлось тут же у старта чиниться.

Слюсаренко на аэроклубном Фармане (после отказа Срединского лететь на нем) попытался полететь вместе с г-жой Зверевой, но самолет плохо слушался его руки и ему пришлось вернуться на старт.

Между тем солнце уже поднялось. У членской беседки собралась толпа – уже начали приходить сообщения с этапов. Сообщали, что четыре авиатора – Уточкин,

<sup>1</sup> Здесь и далее типы летательных аппаратов указаны без кавычек.

Лерхе, Янковский и Васильев – благополучно миновали Тосно. Кампо-Сципио, по видимому, заблудился. Затем пришло сообщение, что Уточкин потерпел аварию в десяти верстах от Новгорода: аппарат его поломан, но сам авиатор цел.

Попытаемся проследить ход перелета.

*1-й день. 10 июля, воскресенье.*

В 5 часов 30 минут Лерхе на моноплане Этрих первым прибыл без промежуточного спуска в Новгород. Он получил серебряную братину, как первый авиатор, прилетевший в этот город.

Васильев прилетел в Новгород на три минуты позже, чем Янковский, который приземлился в 5 часов 31 минуту. Все эти авиаторы долетели до Новгорода, не останавливаясь.

Здесь их ждало известие, что Масленников около Тосно упал с значительной высоты и аппарат выбыл из строя. Сам авиатор и пассажир спаслись благодаря тому, что аэроплан упал в болото.

Старт в Новгороде, организованный на топком болотистом месте, являл собой картину неорганизованности и бесхозяйственности и был крайне неудобен для спуска и взлета. Недалеко от этого старта Лерхе упал с небольшой высоты и ушиб себе голову. От продолжения полета авиатор отказался.

В 7 часов 38 минут утра первым из Новгорода отправился Васильев. В 9 часов 05 минут он опустился в Валдай. За ним поднялся Янковский и прилетел в Валдай в 1 час дня. Но Васильев на 56 минут раньше улетел. Он пролетел Вышний-Волочек (13 часов 25 минут) без посадки и спустился в Торжок, но, не заметив белых линий, пролетел город и спустился на ржаное поле. Здесь он наполнил баки бензином и маслом и отправил телеграмму с просьбой зажечь костры сигнализации. В 16 часов 49 минут Васильев отправился в путь, в 17 часов 23 минуты миновал Тверь и, не спускаясь, направился к Клину. В Клину он также не делал посадки, и вскоре в пятидесяти семи верстах от Москвы у него кончился бензин. Васильев вынужден был приземлиться недалеко от станции Подсолнечная. Пока ему исправляли поломки в карбюраторе и наливали бензин, наступило 8 часов вечера и хронометраж был закрыт. Несмотря на просьбы Васильева разрешить ему в тот же вечер долететь до Москвы, комиссары были непреклонны, и он был вынужден потратить семь часов. А между тем Васильев был так близок к установлению нового блестящего рекорда на полет между двумя столицами менее чем за двадцать часов. Но и этот полет запомнился всем: за пятнадцать часов Васильев пролетел шестьсот верст, сделав три промежуточных остановки.

Янковский же в семнадцати верстах от Вышнего Волочка потерпел аварию. Он пролетал над шоссе, когда у него стал останавливаться мотор; авиатор вынужден был спуститься, но шоссе оказалось занятым и поэтому ему пришлось опуститься на деревья. Вскоре прибыл сопровождающий его автомобиль князя Любомирского, аэроплан сняли и приступили к починке.

Из остальных участников состязаний Костин и Агафонов достигли в тот же вечер Крестцов. Из Новгорода первым попытался улететь Костин, но у его Фармана лопнула трубка у бака с бензином – пришлось ее чинить.

Кампо-Сципио заблудился и опустился в лесу у реки Оредеж, недалеко от станции Сиверской. В довершение всего у него потек бак с бензином. Но он решил не сдаваться и вылететь из Петербурга не с Комендантского аэродрома, а с военного, у Корпусного шоссе.

Таковы были результаты первого дня перелета.

*2-й день. 11 июля.*

Незадолго до 4-х часов утра поднялся из Подсолнечной Васильев и, пролетев последние пятьдесят шесть верст с огромной скоростью, опустился в Москве на аэродром на Ходынке. Когда авиатора на руках сняли с аэроплана, он едва мог двигаться к членской беседке, где его приветствовали официальные лица, включая губернатора Москвы Джунковского. Отвечая на вопросы, Васильев подверг критике все беспорядки, царившие на трассе. Затем друзья отвезли его на отдых. Вышедшие в тот день газеты также жестко критиковали организационные беспорядки («Свет», «Русское слово», «Утро России», «Новое время», «Биржевые ведомости»).

Между тем Уточкин, исправив свой самолет, в 3 часа 52 минуты утра поднялся из Новгорода, взяв направление на Крестцы. В двадцати пяти верстах от Крестцов он потерпел аварию. У Уточкина сломался пропеллер, и авиатор, желая предотвратить беду, стал подыскивать место для спуска. Спуск вышел неудачным, аппарат врезался в берег, авиатор же упал в маленькую речку и получил ранения. Газета «Ведомости Московского градоначальства и столичной полиции» от 13 июля писала, что медицинский осмотр Уточкина показал надлом голени и перелом ключицы, а общее состояние не внушает опасений.

У авиаторов Костина и Агафонова случились поломки, поэтому их аппараты пришлось доставить в Валдай, где они весь второй день занимались починкой аэропланов.

Остальные авиаторы – Кампо-Сципио и Слюсаренко – также не продвинулись, оставаясь весь день в Петербурге.

*3-й день. 12 июля.*

В этот день произошла катастрофа: упал и разбился насмерть К. Н. Шиманский и был тяжело ранен студент-авиатор Слюсаренко. В 4 часа 20 минут утра они покинули старт. Полет начался благополучно. Но около деревни Московская Славянка мотор стал плохо работать и аппарат упал на землю.

Так же не ладилось с самолетом у Кампо-Сципио, и после многих посадок он решил спуститься в 30 верстах от станции Чудово.

У остальных авиаторов этот день прошел достаточно благополучно.

*4-й день. 13 июля.*

В 7 часов 17 минут Кампо-Сципио прилетел в Новгород, но вследствие сильного ветра дальше лететь не смог. Костин также продвинулся немного вперед, но вынужден был сесть недалеко от Московского шоссе из-за истощения запасов бензина.

*5-й день. 14 июля.*

Кампо-Сципио благополучно долетел до Крестцов, но друзья отговорили его от дальнейшего полета. Газета «Ведомости Московского градоначальства и столичной полиции» констатировала, что вид у авиатора измученный.

*6-й день, последний. 15 июля.*

Остались только три авиатора, но никто из них не смог добраться до конечного пункта – Москвы. Костин сел в пятнадцати верстах от Вышнего Волочка из-за повреждения мотора. Агафонов предпринял неудачную попытку лететь из Вышнего Волочка. Янковский приземлился в Твери. Он стал единственным гостем этого города из числа всех участников.

*Распределение наград:*

Васильев – 13750 руб.;

Лерхе – 2875 руб. + серебряная братина;

Янковский – 7150 руб.;  
Агафонов – 6750 руб.;  
Костин – 4950 руб.;  
Кампо-Сципио – 2300 руб.;  
Слюсаренко – 1500 руб. на лечение;  
Уточкин – 1125 руб. + 3000 руб. на лечение;  
Масленников – 300 руб.  
Осталось неразыгранных призов на сумму 40 000 руб.

Основными источниками сведений послужили журнал «Вестник воздухоплавания», книга А. Васильева «В борьбе с воздушной стихией», сборник памяти Л. М. Мациевича, сборник документов под редакцией В. А. Попова «Воздухоплавание и авиация в России до 1907 года», книги В. Б. Шаврова «История конструкций самолетов в СССР», Льва Успенского «Записки старого петербуржца», некоторые газеты и пр.