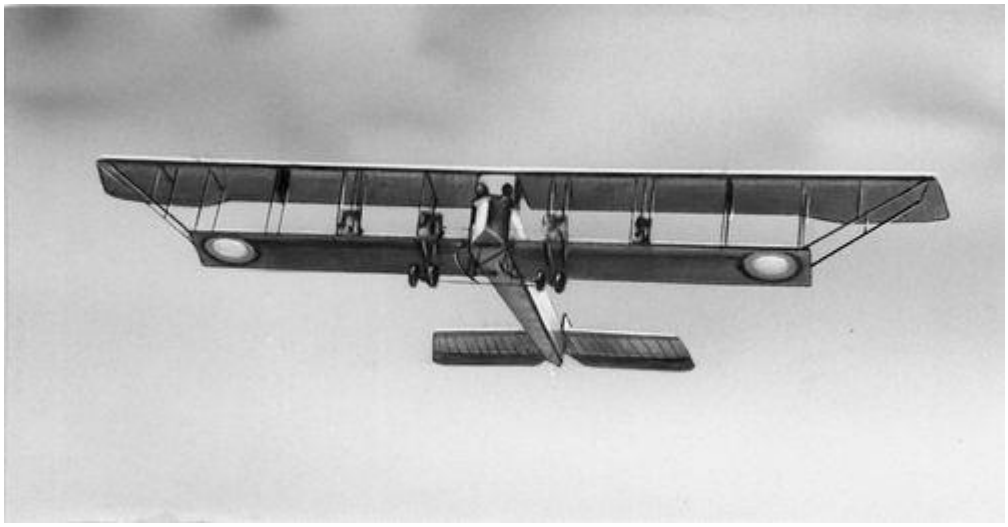
Коваль Г.П.

БАЖАННЯ ЛІТАТИ



Миколаїв – 2021

Книгу присвячено учаснику, ветерану Першої світової війни кавалеру Георгіївського Хреста Каретіну Павлу Овсійовичу – рідному брату мого прадідуся Каретіна Олексія Овсійовича.

Книгу присвячено воїнам Другої світової війни: моєму рідному дідусю Ковалю Григорію Федосійовичу, його п'ятьом братам Ковалям – Івану Федосійовичу, 2 дітей, Матвію Федосійовичу, 6 дітей, Олексію Федосійовичу, 6 дітей, Іллі Федосійовичу, Семену Федосійовичу, 6 дітей, Павлу Федосійовичу, Івану Федосійовичу, дітей не було, чоловіку сестри Устини – Никифору, загинув, 4 дітей, чоловіку сестри Горпини, який загинув на фронті, 4 дітей, у сестри Ганни чоловік помер, був ветераном війни, 4 дітей, сестри Лукерії чоловіку Івану Бобрусу, 10 дітей (2 хлопця та 8 дівчат). 2 брата залишилися живі та два зятя.

Книгу присвячено полковнику авіації Червоної армії СРСР, учаснику, ветерану Другої світової війни Каретіну Афанасію Олексійовичу, рідному брату моєї бабусі Коваль Катерини Олексіївни та їх сестрі – ветерану війни Радченко Галині Олексіївні.

Книгу присвячено прадідусю моєї рідної, коханої дружини Коваль Ніни Іванівни – учаснику Другої світової війни Пренько Івану Порфіровичу, що загинув на Дністрі в 1944 році.

Книгу присвячено учаснику Другої світової війни Мірошниченко Миколі Володимировичу, рідному брату моєї бабусі Коваленко Марії Володимирівні, який загинув на фронті під час Другої світової війни.

Книгу присвячено рідним братам мого прадідуся Мирошниченко Володимира Івановича – Іллі Івановичу та Миколі Івановичу, які воювали та загинули на фронті під час Другої світової війни.

Ми пам'ятаємо Вас, ріднесенькі!!!!! У нас, в мені тече Ваша кров!!!!!

СЛАВА УКРАЇНІ!!!!! ГЕРОЯМ СЛАВА!!!!!

Рецензенти:

В.А.Пархоменко – доктор історичних наук, професор кафедри історії факультету педагогіки та психології МНУ ім. В.О.Сухомлинського.

В.С.Дробний – аспірант кафедри історії МНУ ім. В. О. Сухомлинського, краєзнавець, голова правління ГО "ОКМР" Світовид", член ГО "Краевед"

Ф.І.Кокошко – кандидат історичних наук, доцент кафедри історії Міжнародного класичного університету імені Пилипа Орлика.

Дизайн обкладинки: Коваль Олексій Геннадійович.

УДК 629.73(100)

Коваль Г. П.

Бажання літати / Коваль Геннадій Павлович. – Миколаїв – 2020. – 417 с.

רופא כללי בקובל

עמ 417 -. 2020 - מיקולייב -. ' קובאל גנאדי פבלוביץ / הרצון לטוס '

В книзі, на основі матеріалів багатьох газет різних періодів, розказано про розвиток авіації з її початку в кінці XIX століття до середини 1950 – х років. Написано про розвиток дирижаблів. Описано повітроплавання в різних місцях, містах, країнах світу. Розказано про різні катастрофи літальних апаратів. Розміщено велику кількість малюнків, зображень літаків.

© Геннадій Коваль, 2021 р.

ЗМІСТ……4

ПЕРЕДМОВА……...5
РОЗДІЛ 1. БАЖАННЯ ЛІТАТИ……7
РОЗДІЛ 2. ЛІТАННЯ. 1910 РІК…….....61
РОЗДІЛ 3. ЛІТАННЯ. 1911 РІК……..…….....103
РОЗДІЛ 4. ЛІТАННЯ. 1912 – 1914 РОКИ……...134
РОЗДІЛ 5. ЛІТАННЯ, ЛІТАКИ ПІД ЧАС ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ……..…...170
РОЗДІЛ 6. ДИРИЖАБЛІ……..189
РОЗДІЛ 7. ПОВІТРЕПЛАВАННЯ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 1920-Х РОКІВ…..……227
РОЗДІЛ 8. ДІЇ ЛІТАКІВ ПІД ЧАС ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ……...277
ВИСНОВКИ……..397
ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА…….398

ПЕРЕДМОВА

Книга присвячена моїм рідним людям, учасникам, ветеранам Першої та Другої світової війни для того, щоб увіковічнити пам'ять про них в нашій сім'ї, сім'ях наших рідних та близьких. Про них майже нічого не відомо. Коли я був малий, вони були поряд і мовчали, бо в них ніхто нічого не запитував. А коли я виріс, вони вже пішли назавжди. Папа Коваль Павло Григорович майже нічого не знав про свого батька Коваля Григорія Федосійовича, а у бабусі Коваль Катерини Олексіївни у мене не вистачало розуму запитати. Так, зробив самі короткі записи і все. Мабуть, бабуня більше й говорити не хотіла. Час, пройшло вже тоді так багато часу.

Каретін Афанасій Олексійович, рідний брат бабусі Коваль Катерини Олексіївни, був полковником авіації Червоної армії, учасником, ветераном Другої світової війни. Але я про нього теж нічого не знаю, з тих самих причин. Він покоїться в Ростові-на-Дону. Всі документи там, хто мені їх зараз дасть, та й просити зараз не на часі.

Присвята їм книги обумовлена, крім величезної поваги та любові до своїх предків, ще тим, що я не знаю чи випаде колись нагода написати ще одну книгу, де йдеться про події Першої та Другої світових війн.

Тому книга присвячена моїм предкам, моїм рідним людям, моїм лицарям, моїм трудівникам, моїм героям!!!!!

Як попасти на сторінки підручників історії своєї країни, світу? Що для цього потрібно? Як цього добитися? Як стати нарівні з героями свого народу та всього світу?

Хто входить в історію своїми великими справами, хто вбиває сотні тисяч, мільйони людей і влазить в історію весь в крові та брудові, ненависті і прокльонах. Хтось вляпується в історію і залишається там посміховицьком назавжди.

А хтось просто любить до бестями свою рідну справу, робить її першим, йде, спотикається, падає і йде терпляче і вперто вперед до своєї мети.

Такими, на мою думку, були авіатори – люди, які бажали літати, парити в небі, буди подібними небесним птахам, орлам.

Людина – це істота схильна до проміскуітету, канібалізму та вбивству собі подібних.

Де ж тоді таке бажання літати взялося у самої страшної, жорстокої, кровожерливої та ненависної до собі подібних та всього живого, істоти?

Ми ходимо, бігаємо, плаваємо самі, а літати – потрібні пристрої. Мріям про літання у людства тисячі років.

Бажання літати, а всього через декілька років, бажання вбивати, нищити, руйнувати, бомбардувати, літаючи, ширяючи в небі.

Вбивати один одного в небі, руйнувати те, що на Землі із неба цієї ж рідної Землі.

Про літання, авіацію, авіаторів написано тисячі бібліотек книг і тому, навіть, не варто перелічувати ці книги.

Але все ж таки, прослідкуємо хто, як, залишився на сторінках підручників історії рідної неньки України.

РОЗДІЛ 1. БАЖАННЯ ЛІТАТИ

Надзвичайно цікавим, наочним і інформативним є сайт «Газетні старості». На ньому також зібрано величезну колекцію вирізок про розвиток авіації на початку XX століття [1].

Перегорнемо разом підручники з історії України для 9 класу.

Підручник 1996 року.

Розділ 3. На порозі Української національно-демократичної революції (початок XX століття: 1901 – 1916 роки).

Параграф 20. Розвиток культури в Україні на початку XX століття.

Пункт 11. Успіхи у повітроплаванні.

На початку XX століття Україна вийшла на передові рубежі у розвитку світового повітроплавання. Перший аероклуб було відкрито 1908 року в Одесі. Його вихованці Михайло Єфимов (1881 – 1920) і Сергій Уточкін (1876 – 1916) брали участь у вітчизняних і міжнародних авіаційних змаганнях, встановлюючи нові рекорди швидкості, висоти і тривалості польоту. У розвитку авіації, перетворення її на «міцне і корисне надбання людства» велика заслуга належить військовому льотчику Петру Нестерову (1887 – 1914). Багаторічними пошуками, технічними розрахунками та експериментами він розробив теорію вищого пілотажу і у 1913 – 1914 роках уперше продемонстрував у небі України знамениту «мертву петлю», що залишилася в історії як «петля Нестерова».

Фото. Петро Нестеров серед членів Київського товариства повітроплаваня.

Успіхи у повітроплаванні, безперечно, сприяли технічному прогресові авіації. У 1912 році в майстерні Одеського аероклубу було побудовано майже двадцять аеропланів різних систем. Пізніше на базі цієї майстерні виник перший в Україні авіаційний завод. Інтенсивне будівництво нових конструкцій літаків, вертольотів і планерів розгорнулося в Києві на базі Київського товариства повітроплавання. Саме

тут розпочали свою діяльність Дмитро Григорович (1883 – 1932) – конструктор першого у світі гідролітака (1912) та Ігор Сікорський (1889 – 1972) – конструктор перших у світі багатомоторних літаків та вертольотів.

Однак царський уряд Російської імперії мало піклувався про розвиток власного авіабудівництва. Сам «шеф авіації» великий князь Олександр Михайлович, незважаючи на те, що вітчизняні конструктори створювали літаки, які переважали якістю іноземні, все ж пропонував збільшувати авіапарк країни звичайним шляхом купівлі літаків за кордоном [2, С. 240].

Підручник 2003 року.

Тема XI. Культура України на початку XX століття.

Параграф 31. Особливості розвитку культури України

Пункт 2. Наука в Україні.

Персоналії.

Сікорський Ігор (1889 – 1972).

Авіаконструктор, підприємець. Народився у Києві у родині професора Університету Св. Володимира. Професор Іван Сікорський 1912 р. Заснував у Києві перший у світі Інститут дитячої психології. У Ігоря рано виявилися визначні технічні здібності. Зі студентських років юнак захопився конструюванням літальних апаратів. Творчий підхід до роботи і виняткова працездатність І.Сікорського дали змогу сконструювати літак С-6 з двигуном потужністю 100 кінських сил та кабіною для трьох пасажирів. В грудні 1911 р. на ньому було встановлено світовий рекорд швидкості – 111 км/год. Наступний етап діяльності талановитого конструктора пов'язаний з переходом до важкого літакобудування. Навесні 1913 р. з'явився принципово новий літак – біплан «Російський витязь», який за своїми параметрами значно перевершував усі відомі на той час літальні апарати, маючи чотири двигуни, закриту пілотську кабіну і зручний салон для перевезення пасажирів. Інтенсивно працюючи, реалізуючи творчі задуми, І.Сікорський невдовзі створює ще один

могутній літак – «Ілля Муромець», який у грудні 1913 р. встановлює світовий рекорд вантажопідйомності. Виходець з України уславив своє ім'я як один з найвідоміших авіаконструкторів світу.

Фото. Сікорський Ігор.

На початку ХХ ст. Україна вийшла на передові рубежі у розвитку повітроплавання, Д.Григорович сконструював перший у світі гідролітак, І.Сікорський – багатомоторний літак. 1908 р. в Одесі відкрито перший аероклуб. П.Нестеров розробив теорію та прийоми вищого пілотажу, першим у світі виконав «мертву петлю», що згодом дістала назву петля Нестерова [3, С. 208 – 209].

Підручник 2005 року.

Тема 11. Культура України на початку ХХ ст.

Параграф 57. Українські освіта і наука на початку ХХ ст. Побут і звичаї народу.

Пункт 2. Наука.

Київ з його політехнічним інститутом став одним із центрів технічного прогресу всієї імперії. Тут було організовано одне з перших у Росії товариств повітроплавання. А його член – військовий льотчик петро Нестеров (1887 – 1914) у 1913 р. виконав вперше у світі «мертву петлю» і підготував та очолив перший груповий політ літаків за маршрутом Київ – Ніжин – Київ.

Фото. Петро Нестеров заснував теорію і практику вищого пілотажу, здійснив одну з найскладніших його фігур – «мертву петлю».

Фото. Літак, побудований в авіамайстернях Київського політехнічного інституту.

Видатним авіатором, який першим запропонував побудувати авіаносець і тим самим поєднати переваги авіації і військового флоту, був Левко Мацієвич (1877 – 1910). У студентські роки в Харкові він був одним із співзасновників РУПу і до своєї трагічної смерті (загинув у авіакатастрофі) не поривав з українським визвольним рухом [4, С. 321 – 322].

Підручник 2017 року.

Фото. Літак «Ілля Муромець».

Фото. Ігор Сікорський за штурвалом літак «Ілля Муромець».

Україна була одним із центрів розвитку літакобудування. У 1908 році в Одесі виник перший у Росії аероклуб, члени якого М.Єфімов та С.Уточкін демонстрували польоти на аеропланах. У Києві 1910 р. Олександр Кудаше пролетів кілька метрів на літаку власної конструкції К-1 – першому вітчизнчяному літаку з бензиновим двигуном. Уже через десять днів після Кудашева на літаку «Біс – 2» 21-річний Ігор Сікорський пролетів 250 метрів. У 1913 р. Сікорський створив найбільший на той час у світі літак «Ілля Муромець», переліт на якому за аршрутом «Петербург – Київ – Петербург» став справжньою сенсацією [5, С. 296].

Автору пощастило взяти участь в роботі 19-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» (м. Київ, 28 – 30 жовтня 2020 р.).

На концеренції було представлено статтю автора «Коваль Г.П. ПОЛЬОТИ В ОДЕСІ ТА НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ У 1910 – 1911 рр.»

Земля, вода були людині доступні завжди, а їй хотілося літати, підкорити небо. Розвиток науки в кінці XIX – на початку XX століття надав їй таку можливість. Для прикладу наведемо розвиток польотів в Україні, зокрема в Одесі в 1910 – 1911 роках. 23 лютого прибув з Франції до Одеси авіатор Єфімов. В Одесі день його польоту було призначено на 28 лютого. З ним приїхав найкращий в Парижі механік Роне. Начальники станції та залізничні службовці улаштували Єфімову на вокзалі овацію, як своєму колишньому товаришеві по службі. Одеський аероклуб вшанував Єфімова обідом. Після Одеси Єфімов збирався літати в Петербурзі та в Москві. В Одесі надіялися зібрати 20.000 карбованців (уже продано квитків на 8.000 карбованців) [Рада. – 1910. – № 24]. 7 березня в Одесі авіатор Єфімов літав на аероплані Фармана. Після невеличкого розбігу він легко піднявся над землею, зробив три круги в повітрі і потім також легко спустився на землю. Публіка вітала його і носила на руках [Рада. – 1910. – № 55]. 8 березня в Одесі відбулось літання Єфимова, який підіймався на

машині чотири рази. Один раз з ним літав президент одеського аероклубу Анатра. Машина підіймалась вгору на сто сажнів; найдовше в повітрі трималась 20 хвилин. Народу дивитись зібралась велика сила. Приїздив спеціально дивитись на літання Думбадзе з Ялти. Були також шах і Толмачов [Рада. – 1910. – № 55]. В Одесі відомий спортсмен Уточкін купив аероплан Фармана і 15 березня літав на ньому 12 хвилин над Одесою. Підіймався вгору на сто метрів [Рада. – 1910. – № 62]. 1 квітня прибув до Києва з Одеси авіатор Уточкін, запрошений київським авіаційним товариством для спроб літання на аероплані. Спроба відбулася вчора о 8 ½ годин вечора, а потім Уточкін виїхав знову до Одеси [Рада. – 1910. – № 75]. В Києві авіатор С.І.Уточкін в середу, 21 квітня на Сирецькому плацу (проти політехники) має літати на аероплані. Початок о 5 годині ввечері. Частина прибутку піде на користь товариства негайної допомоги учням. Квитки можна було купувати в готелі «Гранд-Отель» і в «Новому скетінг-рінку» [Рада. – 1910. – № 89]. Наведемо враження журналістів того часу про літання Уточкіна. Аероплан Уточкіна – це відомий біплан Анрі Фармана, на котрому до теперішнього авіатора літав сам Фарман і Єфімов. Гарна, «облітана» машина з найкращим з сучасних моторів – «Гномом» на 50 кінських сил. Характерною ознакою цього мотора являється те, що у нього головний вал – річ нерухома, а округ нього вертиться 7 циліндрів, розміщених на зразок проміння зорі. Вигоди цієї конструкції 1) велика регулярність ходу, бо циліндри служать для мотора маховиком, котрого в легких моторах не можна ставити, щоб не обтяжувати їх і 2) найкраще повітряне охолоджування, бо циліндри приймають на себе вітер, що залежить від швидкості руху аероплана і від власної швидкості циліндрів. Через такі свої прикмети мотор «Гном» має світові рекорди висоти (пол. – 1269 м.) і довготи польоту (Фарман 4 години 17 хвилин). І від такої гарної машини і від Уточкіна, як гарного спортсмена, можна було сподіватися справді цікавого польоту. Аероплан вилітає за круг; летить над силою безплатної публіки, вертається на аеродром, знов вилітає з нього і знов

вертається. Спуск, мотор спиняється і аероплан м'яко котиться по землі. Політ тягся 3 ½ хвилини. Почувається наче невдоволення: трохи мало. Через деякий час знов закручують гвинта і знов ті вражіння. Політ 2 хвилини. Досадно – що це за польоти? Ждемо третього разу. Ходять чутки, що Уточкін не хоче літати довго, боячись зіпсувати аероплана, щоб показати свої здібності в Москві. І це правда: втретє політ тягнеться знов біля двох хвилин. В кінці першого круга, коли вільно можна було б зробити і другий, авіатор все ж сідає дуже близько від огорожі; сідає так м'яко, що резина не розтягується і полозки не можуть гальмувати розгону; аероплан котиться прямо на огорожу. Що то буде? Враз крутий поворот біля самої огорожі, але пізно – аероплан чіпляється за ящики, в котрих приїхав, і мне собі стерно і праве крило. Але збитків може всього карбованців на 20. Його похапцем ховають в ангар. Польоти закінчено.

Що сказати з приводу аварії? Компетентні люди кажуть, що небезпечним моментом для аероплана являється лиш спуск; під час польоту аероплан не відчуває жодних ударів і тому далеко краще було б зробити, боючись зіпсувати аероплан, одного довгого польота, а не троє коротких. Та й глядачі були б більше задоволені.

Ці три коротких польоти на нас особисто зробили вражіння те, що перед нами не солідний авіатор, а, нехай нам вбачить добродій Уточкін на слові, «підліток», як звуть хлопці молоденьких, котрі ще не вміють довго літать, горобенят. Хочеться скоріше побачити в Києві авіатора, що не боявся б повітря [Рада. – 1910. – № 94].

Розвиток польотів, авіації в Одесі в 1910 році відбувався дуже швидкими темпами. 3 липня аероклуб Одеси відкрив першу в Росії школу авіації. Школа призначалася для військових. Завідувач – підполковник Стаматьєв [Рада. – 1910. – № 150]. 6 липня авіатор Уточкін, піднявшись о 5 годині ранку біля Дофиновки, пролетів рейдом всю гавань і полетів берегом до Великого фонтана. Біля Середнього фонтана повернув на сушу, пролетів табором і спустився на лагерному полі. Потім знов піднявся, пролетів скакове поле і тихо спустився біля ангара одеського

аероклубу. Летів всього 40 хвилин і тримався на висоті 200 метрів [Рада. – 1910. – № 152]. 5 липня літання Уточкіна з одеської виставки через море дало три тисячі збору. Уточкіну віддано 35 відсотків, але він образився і не хоче більше летіти, хоч було оповіщено, що він летітиме ще два рази [Рада. – 1910. – № 153]. 12 липня Уточкін на апаратах Фармана і «Авіатік» піднімався шість раз, два рази з пасажирками. Літав на висоті 75 метрів [Рада. – 1910. – №157]. 6 серпня воєнно-авіаційній авіатор Кузнецов щасливо піднімався на аероплані. Авіатор піднявся вгору на 20 сажнів і пролетів версти три. Президент аероклубу пожертвував тисячу карбованців на призи воєнно-авіаційній школі [Рада. – 1910. – № 178]. 9 серпня в воєнно-авіаційній школі капітан Прохницький, піднявшись на апараті Блеріо вгору, повертаючи круто, впав. Апарат потрощило. Авіатор трохи потовкся [Рада. – 1910. – № 179].

21 серпня в воєнно-авіаційній школі штабс-капітан Греков щасливо літав на аероплані Блеріо. Греков – четвертий авіатор з поміж учеників школи. Виучуватись літати ще краще – ні на чім: мало апаратів [Рада. – 1910. – № 190]. 10 жовтня в Миколаєві буде літати на аероплані авіатор Н.Костин [Рада. – 1910. – № 229]. Військове міністерство 21 жовтня вносить в Думу проект про асигнування 13 мільйонів рублів на літальний флот [16]. 21 жовтня закінчився в Одесі перший південний з'їзд діячів по справі літання, який був скликаний «Одесским Аэроклубом» і «О.О.И.Р.Т.О.». В перший день – 17 жовтня на відкритті було прочитано чимало привітань з'їздові і вшановано пам'ять літуна-українця Мацієвича. В інші дні читались доповіді (всього 11), які не визначались особливою цікавістю і не викликали ніяких дискусій, що звичайно дуже важно на з'їздах. Взагалі, цей з'їзд мало приніс користі для справи літання, бо був нечисленний, особливо вражала відсутність літунів-пілотів (був тільки один). Постановлено скликати на весні 1911 року всеросійський з'їзд в Петербурзі, для чого вибрана комісія [Рада. – 1910. – № 241]. В середині листопада в Одесі письменник Купрін хотів летіти з авіатором, колишнім борцем Заїкіним. Пролетівши з верству, апарат з висоти трьох сажнів почав падати на публіку, але

авіаторові пощастило ногами повернути його в бік. Першим вилетів Купрін, забивши собі ноги. Заїкін забив висок, ключицю і ноги [Рада. – 1910. – № 259]. Наведемо події в розвитку авіації в 1911 році. Адміністрація Ялти на початку січня 1911 року заборонила літати артистові Нальському, який хотів піднятись з авіатором Древницьким [Рада. – 1911. – № 6]. 9 січня в залах нової міської бібліотеки Києва відкривається авіаційна виставка. Виставку влаштовує київське товариство повітрелітання [Рада. – 1911. – № 6]. Авіатор Єфімов звернувся в київське товариство повітреплавання з порадою впорядити в Києві 11 і 12 квітня на біплані Фармана. Єфімов має думку при допомозі київського повітреплавательного товариства зробити 11 квітня декілька польотів, 12-го знятись київських гір і долетіти до Одеси без перепочинку. У Єфімова є й на другий проект: 11-го прибути з Одеси в Київ на аероплані, а 12-го літати в Києві [Рада. – 1911. – № 71]. Капітан Бистрицький 7 травня вилетів з Севастополя на Фармані і прибув в Перекоп, з перепочинком в Євпаторії. Далі заважає летіти вітер. Бистрицький летить на Херсон. До цього часу він пролетів 200 верст [Рада. – 1911. – № 104]. У місті Миколаєві, 29 червня, відбулося літання авіатора Хіоні на аероплані системи «Антуанет»; авіатор на висоті 150 метрів зробив 2 великих кружки [Рада. – 1911. – № 149]. Авіатор Уточкін, думаючи перелетіти з Бендер в Тирасполь, знявся в 4 години ранку 2 липня з аеродрома. Публіки не було. Через декілька хвилин зіпсувався мотор. Авіатор спинив його і аероплан почав падати. За декілька сажнів від землі Уточкін скочив з апарата. Апарат розтрощився. Авіатора злегка покалічено [Рада. – 1911. – № 149].

Одеський місцевий аероклуб організовує в вересні переліт Одеса – Миколаїв-Одеса з однією зупинкою в Миколаєві. Довжина перельоту 160 верст [Рада. – 1911. – № 173]. На початку серпня одеський аероклуб організовує переліт Одеса-Миколаїв і назад, який має незабаром відбутись. За краще літання буде видано почесний клубок – приз імені Великого Князя Петра Миколайовича. Літання мають з’єднати з гонкою автомобілів і яхт по тому ж маршруту [Рада. – 1911. – № 176]. 5 серпня в Одесу прибув

авіатор Уточкін [Рада. – 1911. – № 177]. В середині жовтня одеський аероклуб улаштовує авіаційне свято, на яке будуть запрошені вищі адміністративні особи та члени аероклубу. На цьому святі літатимуть на аеропланах учні школи офіцерів-авіаторів [Рада. – 1910. – № 234].

Таким чином, ми бачимо, як швидко, професійно, якісно відбувалися польоти в Україні, а найбільше в Одесі. Всі авіатори були справжніми героями в народі. Польоти збирали тисячі глядачів та великі кошти за квитки. Людство рухалося швидкими темпами у розвитку авіації. Українці активно брали участь в польотах авіації в 1910-1911 рр. [6, С. 124 – 127].

Автор зі своїм учнем виграли в 2018 році виграли Конкурс «Літературний ВСЕСВІТ». НЦАОМ. Національний центр аерокосмічної освіти молоді ім. О.М.Макарова. Отримали І місце у секції «Есе» (старша група) ІІІ Всеукраїнський конкурс школярів «ЛІТЕРАТУРНИЙ ВСЕСВІТ». Лютий 2018 р.

Керівник Коваль Г.П. отримав подяку від Національного центру аерокосмічної освіти молоді ім. О.М.Макарова за підготовку лауреатів ІІІ Всеукраїнського конкурсу школярів «ЛІТЕРАТУРНИЙ ВСЕСВІТ». Лютий 2018 р.

Наведемо текст нашої спільної роботи.

Напрямок: есе «Якби я відкрив планету, якою я б її побачив».

Автор: Пренько Андрій Вікторович. Науковий керівник та співавтор вчитель історії та географії Коваль Геннадій Павлович.

Дуже багато людей, вчених вважає, що людство – це страшний вірус на тілі нашої планети Земля. Цей вірус знищує все, до чого добирається – моря, океани, тварин, рослини, корисні копалини, здійснював тисячі ядерних випробувань, постійно воює між собою, руйнуючи міста, села, знищує цілі народи. Як це все страшно. В нашій всесвітній історії та географії тільки постійні війни, а відкриття європейців оберталися поневоленням, знищенням населення цілих континентів, народів, рас. Вірус людства зжирає свої легені – Амазонію, ліси Євразії, Африки, Північної Америки. Людство

страшне у своїй ненажерливості, ненависті, постійних війнах та способі життя – паразита на тілі своєї матері Землі.

Якби я відкрив планету, то якою я її б побачив. Це надзвичайно цікаве питання. Зрозуміло, що я надивився величезну кількість фантастичних фільмів і можу писати про різні погляди на свою нововідкриту планету.

Саме перше, я не хочу, щоб її руйнували, щоб там поселявся вірус ненажерливості – величезні колонії людей, які сплюндрують будь – яку планету та порушать екологічну рівновагу. На цій планеті я хочу бачити тільки моніторинг – дослідження, без будь – яких контактів людини із цією планетою. Тому що, все – рівно, людство почне планомірно освоювати та знищувати цю нововідкриту планету.

Я дам їй назву Катерина Ганна. В честь мами мого наукового керівника – Коваль Катерини Онисимівни та своєї бабусі – Пренько Ганни Василівни. Катерина –з грецької означає – чиста, непорочна, а Ганна – з – давньоєврейської – Палестина, Ханаан – милостива. Отже, чиста, непорочна милостива планета.

Яка ж вона. Приблизно така ж як Земля, та майже два десятки відкритих в цьому році екзопланет типа Землі в зоні життя біля своїх зірок. Це фантастично далеко.

На планеті йдуть активні горотворчі процеси, вивергаються вулкани, на ній 10-великих материків, великі три океани, складна система течій. Життя буяє в різних географічних природних зонах. В океанах величезні створіння, які, навіть, важко уявити та описати. На суші теж – мільйони видів тварин самих різноманітних видів. Від малесеньких до гігантів. Я, звичайно, далекий від думки, щоб переказувати історію динозаврів на Землі, приміряючи їх на мою Катерину Ганну. Ні, це, абсолютно інше життя, навіть, на іншій основі, не на кисню та вуглецю, а на кремнію. Отже, все абсолютно інше. І людству туди зась, там не зможуть жити наші переселенці, працювати наші вчені, навіть, в капсулах та скафандрах, рідина там теж має зовсім інший склад, агресивний людині. Тобто, людині туди зась, тільки споглядання, вивчення та фіксування через супутники чи якісь інші пристрої. Нехай вчені пишуть

про мою планету книги, дисертації, складають енциклопедії, атласи, фільми. Вона повинна бути завжди чиста, непорочна, милостива.

Ви подумаєте, що я відкидаю можливість людству колонізувати інші планети. Звичайно, ні. Я за це, але з однією умовою, повністю інтегруватися в біологічну систему новонаселеної планети та не знищувати її потенціал, ставати відразу її невід'ємною, не агресивною частиною та за допомогою найсучасніших технологій жити нормальним життям на цих планетах земельної групи із кисневою атмосферою. Це, звичайно, потрібно, хоча на це піде величезна кількість часу та величезні ресурси.

Тепер до моєї Катерини Ганни. Назву материки, порядок за розмірами. Перший – Україна, другий – Новосафронівка, третій – Віктор, четвертий – Юлія (в честь моїх батьків), п'ятий – Андрій, шостий – Степ, сьомий – Геннадій, восьмий – Ніна (в честь моїх дядька і тітки), дев'ятий – Грушевський, десятий Шевченко. Надзвичайно гарні обриси материків сплітаються в справжню картину прекрасної незайманої планети. Складна система течій, десятки морів, сотні островів та півостровів. А в океані небачені створіння, життя на основі кремнію та рідина не на основі водню та кисню. Звичайно, в планети є супутник Павло Іван, Павло з давньоримської Малий, а Іван – з давньоєврейської божа милість, благодать, подарунок. Назви в честь батька наукового керівника – Коваля Павла Григоровича та мого діда та тестя керівника – Пренька Івана Васильовича, які були справжніми, мужніми, роботящими чоловіками та прекрасними супутниками своїх половинок – дружин, в честь яких я назвав свою нововідкриту планету. Цей супутник в два рази більший за наш Місяць. А Катерина Ганна в три рази більша за нашу Землю.

Я розумію, що всі ці назви із моєї родини, але ж я першовідкривач і маю право назвати всі об'єкти так, як вважаю потрібним та так, як диктує мені мою душа.

Гори на материках доходять висоти до 30 000 метрів, ліси займають величезні простори, величезні пустелі. Рослини сягають сотні метрів у висоту, ліси багатоповерхові, просто неперевершено прекрасні. Надзвичайно відмінний від нас

фотосинтез, отже рослини і тварин абсолютно різні та відмінні від наших, їх потрібно описувати надзвичайно довго і прискіпливо.

Три океани, які з'єднані багатьма протоками. Вони величні, шалені бурі, припливи, відпливи, тайфуни, величезна кількість опадів, висока температура на планеті, звичайно, в межах можливих для життя. Величезні створіння, що живуть на островах полюють і на морі, океані. Фантастично різноманітний кругообіг речовин в природі Ганни Катерини просто не вкладається ні в які наукові канони земних вчених. Зовсім інший світ, фантастичний, незбагненний, яскравий, різноманітний, неперевершений та складний.

Три океани – Руслан, Олексій (в честь моїх двоюрідних братів) та Василь (в честь моїх двох прадідів). Глибина до 20 000 метрів, бурхлива вулканічна діяльність.

Чи є розумне життя на планеті. Так, є. Тільки розумні істоти там настільки поєднані з природою, що вони не знищують потенціал Катерини Ганни, а повністю інтегровані в кругообіг речовин в природі, є його частиною та отримують все потрібне без агресії, знищення, експансії, руйнування, вони – повністю включені до цього кругообігу і не є загрозою, вірусом для тіла своєї планети. Кожний мешканець – єдине ціле зі своєю планетою, а не споживач, агресор та вбивця, поневолювач собі подібних. Вся інформація на кремнієвих носіях, з того ж матеріалу, що й їхні тіла. Вони живуть багато століть, тому що повністю адаптовані в середовище та така їх основа життя. Надзвичайно активно вивчають свою планету та Всесвіт. Набагато раніше за нас відкрили та дослідили тисячі планет, мільйони років тому відкрили нашу Землю і із жахом спостерігали декілька тисяч років, як ми руйнуємо свою Землю. Їх цивілізація наскільки давня, що вони вивчали досконально ще Землю часів динозаврів та детально спостерігали за розвитком людства. Звичайно, мої назви планети та всіх її географічних об'єктів абсолютно не сходяться із назвами вчених цієї прекрасної планети, але я маю право на назви, яке першовідкривач Катерини Ганни. У них зовсім інші назви, це цілком зрозуміло. Свої поняття, терміни, наука, назви, хімічні

елементи. Там немає держав, вони не потрібні, бо мешканці повністю адаптовані із природою планети, злиті з нею, становлять єдине ціле з організмом планети та всіма іншими істотами на своїй планеті. Це не утопія. Все інше повністю. І це прекрасно, адже різноманіття – це чудово, а одноманітність породжує ідіотизм та знищує все нове.

Чи можливий безпосередній контакт землян із жителями Катерини Ганни. Ні. Абсолютно ні. Ми повністю різні, діаметрально і у всьому, від філософії життя, його тривалості, відношення до своїх планет, до екосистеми, до хімічного складу. Але це зовсім не означає, що ми не можемо спілкуватися, ділитися знаннями, філософією життя, навчатися у жителів Катерини Ганни всьому, а, насамперед, відношенню до рідною планети. Нам немає чого ділити. Просто жити в різних сонячних планетах своїм життям.

Моя Катерина Ганна просо фантастично прекрасна планета, не утопія, а величезний організм, що пов'язує всі сторони життя прекрасної далекої, недосяжної планети [7].

Наведемо надзвичайно цікаву і змістовну статтю А.Павловича «Здійснені мрії» в рубриці «З ІСТОРІЇ ТЕХНІКИ».

Мрія літати у людини зародилася дуже давно. Не раз із заздрістю вдивлялась вона у бистрий літ пташок, мріючи на крилах піднятись у повітряний океан.

Одна за одною народжувались нові легенди та оповідання про щасливих крилатих людей. І хоч в цих фантастичних розповідях та легендах не було й крихти правди, однак вони говорять нам про палкий інтерес людини давніх часів до справи повітроплавства.

До наших днів збереглося чимало таких легенд. Зупинимось лише на одній із них.

Мешканець Афін скульптор Дедал, покинувши батьківщину, оселився на острові Кріт. Тутешній цар Мінос, розгнівавшись на нього за якусь то провину, звелів Дедала й його сина Ікара ув'язнити. Царський наказ про ув'язлення не зломив гордого духу Дедала, він вирішив утекти з ув'язлення... на крилах.

«Мінос може заборонити, мені (рухатись по землі й воді, що складають його володіння, – говорив Дедал, – однак він не має влади над небесами, я піднімусь, угору й повітряним шляхом полину із його царства».

Як сказано, так і зроблено. В різноманітних пташиних пер за допомогою воску й полотна Дедал зробив собі та сину великі крила. На крилах цих піднялись вони у височінь, назавжди покинувши, острів. Захопившись польотом, син Дедала – Ікар, як розповідається далі у легенді, занадто близько наблизився до сонця, в наслідок чого віск розтопився й Ікар загинув у хвилях Егейського моря [8].

НЦАОМ
Національний центр
аерокосмічної освіти молоді
ім. О.М. Макарова
ДИПЛОМ
Літературний
ВСЕСВІТ
НАГОРОДЖУЄТЬСЯ
Пренько Андрій
с.Новосафронівка,Новоодеський р.,Миколаївська
І місце
у секції
"Есе" (старша група)
ІІІ Всеукраїнський конкурс школярів
"ЛІТЕРАТУРНИЙ ВСЕСВІТ"
В.о.генерального директора
О.В.Кулик
лютий 2018р
м. Дніпро

НЦАОМ
Національний центр
аерокосмічної освіти молоді
ім. О.М. Макарова
ПОДЯКА
Літературний
ВСЕСВІТ
НАГОРОДЖУЄТЬСЯ
Коваль Геннадій Павлович
за підготовку лауреатів III
Всеукраїнського конкурсу школярів
"ЛІТЕРАТУРНИЙ ВСЕСВІТ".
Бажаємо Вам міцного здоров'я,
талановитих учнів та великих
досягнень у педагогічній діяльності!
В.о.генерального директора О.В.Кулик
2018р.
м. Дніпро

Йшли віки. Людська думка, як і все наше життя, невпинно носу лаюся вперед. Творчий розум людини, уважно спостерігаючи польот птахів, вивчаючи будову їхнього тіла, поступово підходив все ближче й ближче до розв'язання проблеми будування птицекрилих машин [8].

Наведемо надзвичайно цікаву і змістовну статтю А.Павловича «Здійснені мрії» в рубриці «З ІСТОРІЇ ТЕХНІКИ».

Мрія літати у людини зародилася дуже давно. Не раз із заздрістю вдивлялась вона у бистрий літ пташок, мріючи на крилах піднятись у повітряний океан.

Одна за одною народжувались нові легенди та оповідання про щасливих крилатих людей. І хоч в цих фантастичних розповідях та легендах не було й крихти правди, однак вони говорять нам про палкий інтерес людини давніх часів до справи повітроплавства.

До наших днів збереглося чимало таких легенд. Зупинимось лише на одній із них.

Мешканець Афін скульптор Дедал, покинувши батьківщину, оселився на острові Кріт. Тутешній цар Мінос, розгнівавшись на нього за якусь то провину, звелів Дедала й його сина Ікара ув'язнити. Царський наказ про ув'язлення не зломив гордого духу Дедала, він вирішив утекти з ув'язлення... на крилах.

«Мінос може заборонити, мені (рухатись по землі й воді, що складають його володіння, – говорив Дедал, – однак він не має влади над небесами, я піднімусь, угору й повітряним шляхом полину із його царства».

Як сказано, так і зроблено. В різноманітних пташиних пер за допомогою воску й полотна Дедал зробив собі та сину великі крила. На крилах цих піднялись вони у височінь, назавжди покинувши, острів. Захопившись польотом, син Дедала – Ікар, як розповідається далі у легенді, занадто близько наблизився до сонця, в наслідок чого віск розтопився й Ікар загинув у хвилях Егейського моря.

Йшли віки. Людська думка, як і все наше життя, невпинно носу лаюся вперед. Творчий розум людини, уважно спостерігаючи польот птахів, вивчаючи будову

їхнього тіла, поступово підходив все ближче й ближче до розв'язання проблеми будування птицекрилих машин [8].

ПТИЦЕКРИЛІ МАШИНИ.

Птицекрилі машини в науці одержали назву орнітоптерів (від грецьких слів орніс – птиця і птероп —крило). Їхня справжня наукова історія розпочинається з кінця ХУ століття, коли геніяльний італійський вчений Леонардо да Вінчі теоретично обгрунтовує механіку польоту птиць.

«У численних малюнках, що збереглися й до наших днів, ми бачимо з якою увагою і терпінням Леонардо да Вінчі розробляв плани польоту людини на крилах. Бачачи, що сила м'язів рук буде недостатньою для підйому людини в повітря, він використовує й силу м'язів ніг. Крила будує на зразок крил летючих мишей (кажанів).

Досліджуючи далі польот птахів, Леонардо да Вінчі приходить до свого знаменитого висновку, що птах тримається у повітрі, «роблячи його більш густим там, де він летить». Ці висновки увійшли в аерологію як класичні праці.

У німецькому місті Нюрнберзі, винаходом залізної птиці здобув собі славу учений Йоган Мюллер. Він сконструював залізного птаха, що міг за допомогою механізму робити певні рухи свого «тіла». Цьому птахові народній поговір навіть приписував вільні польоти.

Крім Мюллера у Нюрнберзі були два сміливих винахідники Сенаціо й Форзінгер. Вони за допомогою штучних крил намагалися літати. Однак їх спроби кінчилися трагічно. Сенаціо убився на смерть, а Форзінгер зломив собі руки й ноги.

В ті роки, коли Леонардо да Вінчі працював над будуванням свого знаменитого орнітоптера «Лебідь», у Шотландії (Англія) трапилася цікава пригода. Один з улюбленців шотландського короля Якова ІУ священик Джон Даміан зголосився на великих крилах перелетіти з Единбурга у Францію. На очах великого натовпу людей він кинувся з високої стіни палацу. Але йому цей літ не вдався. Даміан блискавично впав на землю і зломив собі ногу. Боячись розгнівати короля, чужоземець Даміан

(родом був він з Італії) дав цікаве пояснення з приводу його катастрофи. Він впевнив шотландського короля, що причиною його падіння було саме те, що в його крилах серед орлиних пер випадково потрапили курячі. Тоді, коли орлині крила мусили підносити йото вгору, то другі – за природою своєю, тягнули його вниз.

Року 1570 у московській Русі селянин Шкітка, боярина Лупатова холоп, винайшов машину з дерев'яними крилами й зробив польот в присутності царя Івана Грозного. І хоч польют цей був вдалим, але Нікітку спіткала сумна доля. Московський цар Іван Грозний зі своїми боярами склали такий вирок:

«Людина не птиця, крил не має… Аще же уявити собі аки крила дерев'яні, противу єства творить. То не Боже діло, а від нечистої сили. Ва сіє дружество з нечистою силою відтяти видумщику толову. Тіло окаянного пса смердящего кинути свиням на з'їдання. А вигадку (тобто машину – А.П.), аки диявольською поміччю споряджену, після божественної літургії, вогнем спалити».

Досить цікавими були польоти за допомогою особливих крил, зроблених французьким слюсарем Бенье. Оповіщення про цей польот вперше з'явилося у французькому «Журналі учених» 1678 р. Орнітоптер Беньє складався з довгих брусків, що прикріплювались на його плечах. На кінцях цих брусків були рухом, лопасті (рамочки), обтягнені парусиною. Крила приводились у рух м'язами рук і ніг.

В цей же, приблизно, період італійський фізіолог і математик Бореллі (1680) вивчав проблему польоту птиць, прийшовши до тих же висновків, що їх попередньо зробив Леонардо да Вінчі.

У XIX столітті у Відні (Австрія) винахідником Яковом Дегеном вперше конструюється новий тип птицекрилої машини – ортоптер (ортос – прямий, птероп – крило). Крила цієї машини мали парашутну будову. За допомогою системи підойм та бльоків крила одержали коливальні рухи.

Перші спроби польоту на цих крилах були невдалими. Лише 12 листопада 1808 року винахідник Деген успішно перевів свій досвід. Австрійський імператор видав щасливому винахіднику чотири тисячі гульденів [8].

Наприкінці XIX століття роботами відомого шведького інженера Отто Лілієнталя завершується проблема побудови птицекрилих машин-планерів і відкривається нова епоха в історії повітроплавства.

Брати Лілієлталь, Отто й Густав, протягом кількох років уважно вивчали польоти птахів, будову їхніх крил, робили численні спроби по визначенню сили опору повітря. Отто звернув увагу на те, що деякі великі птахи, як орли, яструби, можуть довгий час, не рухаючи крилами, триматись у повітрі й тихо собі в ньому пливти. Він перший вірно підійшов до вивчення аеродинамічних сил, що діють па крила. На слідки цих спостережень Отто подав 1889 року у своїй роботі «Польот птахів, як основа авіядії».

На орнітоптері, крила якого були подібні до крил летючої миші, Лілієнталь протягом 5 років вробив біля 2.000 польотів з висот у кілька десятків метрів.

Це були перші спроби планерних по льотів (1893 р.).

Однак мрію свою підійматися у повітря і пливти в ньому за до помогою механічного рушія здійснити Лілієнталеві не вдалося. Підчас польоту у сильний вітер 9-го серпня 1896 року апарат втратив рівновагу й блискавично упав на землю. Великий винахідник розбився на смерть. Проте роботи Лілієнталя в аерології роблять його ім’я видатним і справедливо він вважається фундатором сучасної авіації.

Тепер розповімо коротенько про спроби людини підійматись у далекі простори повітряного океану на аеростатах.

ВПЕРШЕ НАД ЗЕМЛЕЮ.

Польоти на птицекрилих машинах не могли задовольнити людину, бо зрозуміло, що на безмоторних орнітоптерах не можливе було довготривале перебування у повітрі й досягнення значних висот.

Так, біля 160 років тому братами Монгольф'є у Парижі був вперше винайдений сферичний аеростат. У відміну від усіх попередніх винахідників брати Монгольф'є вирішили наслідувати не польотові птахів, а рухові хмар.

Спостерігаючи за перетворенням водяної пари з туману в хмари, які потім вільно несуться у і повітрі, Жозеф Монгольф'є вирішив перш за все вивчити хемічний склад хмар і тоді самому здобути речовину легшу за повітря і при допомозі її піднятись у височінь.

Жозеф робить з паперу велику торбину й наповнює її водяною парою. Торбина підноситься вгору, однак швидко іде вниз тому, що, захолонувша на стінках пара осіла крапельками води. Тоді Монгольф'є вирішує для цієї мети використати дим і, радіючи, що стоїть вже на вірному шляху, пишее своєму братові Стефанові: «Приготуй скоріше побільше полотна, мотузок, і ти побачиш одну із самих дивовижних речей у світі».

5 червня 1783 року на площі маленького міста Анное брати Стефан й Жозеф посилають у повітря свій перший аеростат, наповнений гарячим димом і парою. Аеростат досягає у височінь біля 2-х кілометрів.

Вістка про успіх Монгольф’є швидко облетіла всю Францію. У Парижі було «зібрано 5.000 карбованців для нового досліду, перевести котрий доручено було відомому фізику Шарлю. Шарль вирішив наповнювати аеростат не гарячим димом й парою, а летючим газом – воднем. 27 серпня 1783 року з неймовірною швидкістю полинув угору аеростат Шарля. На товп людей цим дивовижним дослідом був надміру здивований. Погляди всіх були направлені до небес, де на височині кількох кілометрів летіла ця чудесна вигадка.

19 вересня цього ж року брати Монтольф'є знову повторюють свій досвід. І хоч польот в наслідок несприятливої погоди й не був досить вдалим, проте цей день був знаменитий тим, що вперше на аеростаті піднялись живі істоти – ягня, півень і качка. Вонн приземлились живі й здорові. Досвід з тваринами показав, що перебування людини на цих висотах цілком можливе. Тепер, черга була за людиною.

Першими людьми, що піднялись на аеростаті (21 листопада 1783 року) були французи Пілатр де Розьє й марнів д'Арланд. Аеростат досяг висоти 500 метрів і протримався у повітрі 25 хвилин. Але фізик Шарль не заспокоюється. Значно удосконаливши свій аеростат, він разом з механіком Робертом 1 грудня 1783 року робить свій перший польот. Майже все населения Парижу зібралося в цей день у паркові Тюльєрі. Серед глядачів був також й Стефан Монгольф'є. Шарль, помітивши Стефана, ласкаво передав у йото руки мотузочку, яку треба було перерізати, й сказав: «Вам належить вказати нам дорогу в небеса».

З того часу аеростати Монгольф'є і Шарля увійшли в історію повітроплавства під назвами Монгольф'ерів і Шарльєрів (перші – ті, що наповнювались гарячим повітрям, димом, парою; другі різними летючими газами).

Дальніше удосконалення Монгольф'єрів й Шарльєрів йшло по лінії створення аеростатів, що мають управління. Так, 1852 року француз Анрі Жіффар винаходить аеростат з паровою машиною. Рухом цього аеростату вже можна було керувати. Цей аеростат був веретеноподібної форми і мав довжину 44 метри, місткістю оболонки в 2500 куб. метрів. На аеростаті була встановлена 3-сильна парова машина, що приводила в рух 3 гвинтоподібні пропелери.

1872 року німецький інженер Пауль Генлейн конструює аеростат у 50,4 метри довжини, даючи найбільшу для того часу швидкість 5,2 метра в секунду.

Згодом привертає увагу другий аеростат Жіффара. Підчас всесвітньої виставки у Парижі цей аеростат року 1878 підіймає на висоту 500 метрів 38 чоловік.

Це були перші серйозні кроки вперед на шляху до будування великих аеростатів нового зразку. Поступово звичайний повітряний аеростат-бальон перетворюється у аеростат, що його рухом людина може вільно керувати й не залежати цілком від гріац|х сил повітряного океану.

Народжується новий тип аеростатів, що одержує назву вже «Дирижабль» (від французького слова – керований) [9].

Надзвичайно цікавою для людства була тема «Завоювання повітря людиною. (Історичн. начерк)».

З усіх живих створінні, що населяють земну кулю (а їх є коло 420.000 типів), майже 65 відсотків можуть літати; решта належить до тих, що повзають, плавають, або просто ходять. Людина, як відомо, найбільше приспособлена до останнього роду пересування.

Чи заздрість до тих, що літають, а може поривання в повітря, у невидому безмежну просторінь голубого моря, завжди примушували людину вишукувати засоби до літання.

Перші спроби в цьому напрямі криються за межами історичних записів. В дальнійшому є відомости про видатніших людей ріжних століттів, що науково й технічно підходили до розв'язання цієї справи, як от Архитас Терентський в IV ст. до Р. Х., Рожер Бекон в ХШ ст., Леовардо-да-Вінчі в XVI ст.

В цих спробах людина намагалась зробити себе подібною до птиць, взявши від них форму й склад крил, але людині при цьому бракувало знання повітря, – того почуття, яке має птиця, через що всі ці спроби були невдалі.

1731 року рязанський піддячий Крякнской вперше знявся в повітря на зробленому ним апараті, який було наповнено звичайним димом, шоб за це його було покарано «аби не звався з нечистим», а апарат спалено.

І тільки 1783 р. у Франції браття Монгольф'є, зробили на своїм апараті польот, що мав практичне значіння для дальнійшого розвитку повітроплавби.

Справа трохи ніби-то посунулась уперед, але було вирішено тільки одну половину завдання – людина одірвалася від землі, але ще не полетіла куди хотіла, вона тільки попливла за вітром.

Дальший розвиток повітроплавних апаратів приводу нас до сучасних типів – вільних апаратів, що йдуть за вітром і тих, що прив'язані. Формою вони або круглі,

або змійкові («ковбаси»). Підйомну силу дає їм легший за повітря газ – водород, а останні часи – гелій.

Того-ж типу апарати – з газом, але й з моторами, мають змогу, хоч і не швидко, пересуватись і проти вітру; звуться вони дирижаблями. Вперше дирижабль було збудовано у Франції, Ренаром у 1884 р.

Незалежно від повітроплавних апаратів робились справи й з літальними апаратами, на яких би дійсно можна було літати, бо літання, а не плавання було конечною метою людини.

Найліпшими були спроби німецького інженера Отто Лиліенталя. Він особистим досвідом з планером (без мотори, криластий аппарат) та науковими підрахунками зробив великий вклад в теорію авіяції (авіо-птиця).

До Ліленталя були невдалі спроби будівлі моторних апаратів, початок чому йде з 1842 р. (Пено, Татен, Харграве, Максима і т. д.).

Славні спроби що перетворили мрії людини в дійсність, після Лілієнталя, продовжувала американці браття Райт.

В 1903 року ними зроблено перший в історії вільний польот людини, перший твердий кров до завоювання повітря.

Успіх братів Райт зробив значний вплив па роботи цілого шерегу європейських діячів авіації 1908 і 1909 р.р. дали апарати нових конструкцій, нових літників (Блеріо, Латам. Делагранж, Сантос-Дюнон, бр. Вуазен, Фарман і т. д.).

1909 р. було зроблено Блеріо, на своєму апараті, перший перельот через Ламаншську протоку (поміж Францією й Англією) —35 кілометрів (кілометр приблизно 9 – 10 верстов).

Авіяція в дальнішому пішла великими кроками наперед.

1913 року конструкція апарату дозволила російському літунові Нестерову зробити першу мертву петлю (польот через голову).

Удосконалення конструкцій авіяційних апаратів привели йго до того, що ми маємо тепер такі-о рекордні (найбільші) досягнення авіяції: польот з 102 пасажирами, на аероплані Борга (Італія – 1920 р.); перельот на 4400 кілоетрів, – літак Мак-Реді (Америка – 1923); він-же літав безупинно – 38 годин (1923 р.); найбільшої швидкості досяг Хефлор – 405 кілометрів в годину (Америка —1923 р.); найбільша височина — 12 кілометрів.

Ці відомости ще не дають повної картини досягнень авіяції й повітроплавби, і їх користи людству, але й їх досить, щоби побачити, яке буде мати значіння в розвитку культури людства авіяція й повітроплавба. Б. Б. [10].

Наведемо відомості про «Французский воздушный флот» станом на 21 липня 1907 року, думки військових, міністрів.

Другие министры, говорить «С. У.», пока не подражают Клемансо и генералу Пиккару, поднимавшимся в прошлый понедельник на управляемом аэростане «La Patrie».

Газеты, особенно из оппозиции, сильно вышучивали премьера, вступившего в роль воздухоплавателя. – «Что случится с Францией, если Клемансо улетит совсем?» – спрашивает газета. – «Не рискуетъ ли Франция "государственным переворотом в то время, когда премьер и глава армии находится в воздухе» – пишет другая.

Но шутки этого рода не задевают Клемансо. Раньше ему случалось подниматься в привязанном шаре, но теперь он испытал свободный полет, и при том на управляемом аэростате. И на него, и на Пиккара произвели сильное впечатление перспективы, открывающие возможную теперь постройку воздушного флота. И постройка такого флота в принципе решена.

Берто, бывший военный министр и председатель комиссии бюджета армии совершил в прошлом году несколько полетов на «Лебод» и является горячим сторонником увеличения воздушного флота Франции. Клемансо имел длинный

разговор с Жюйо, строителем управляемых аэростатов, и поздравлял его с тем, что он дал Франция наиболее усовершенствованный из всех типов управляемых аэростатов.

«La Patrle» не будет отправлен к границе, как предполагалось раньше. Он останется в воздухоплавательном парке в Ментоне и будет употребляться для обучения экипажей для будущих воздушных кораблей.

Клемансо в скором времени собирается повторить свой полет, на этот раз в сопровождении морского министра Томсона. Некоторые из друзей президента Фальера спрашивали его, почему он тоже не совершит воздушного путешествия. Но Фальер ответил им, что подумает об этом, когда кончится срок его пребывания в президентах [11].

На початку жовтня 1908 року відбувалися «Прогулки на аэроплане Вильбура Райта».

В последние дни очень много известных лиц, делали полеты на «Флайере» (flyer – летун) как окрестил Райт свою машину. Прежде всего, Райт сделал еще один продолжительный полет с пассажиром, длившийся 1 час 4 минут 35 секунд. После чего получил. Согласно условию, полмиллиона франков от г. Лазаря Велье, приобретающего французский патент на его изобретение.

Затем он взял на свой «Флайер» г. Леона Боле, президента Аэро-клуба Сарты, который весит 6 пудов 30 футов и вице-президента того же клуба, г. Рене-Иелье.

Затем первая дама рискнула полететь на аэроплане – госпожа ОёБерг, которая, с мужем сопровождала Райтов из Америки во Францию. Даме пришлось снять свою модную шляпу и всю ее обвязали веревкой, чтобы юбка не путалась в снастях. От полета своего она была вне себя от восхищения и заявила, что ей ничуть не было страшно. После нее летали и госпожа Боле, и госпожа Велье. Потом летал еще 11-летний мальчуган Михалопуло, племянник г. Боле. Затем – французские и английские военные воздухоплаватели.

Летали и русские – камергер г. Казнаков и атташе при русском посольстве в Риме, г. Солдатенков.

Все эти прогулки длились от 4 до 7 минут каждая и проходили уже вполне спокойно, «привычно».

Едва не отважилась полететь и вдовствующая королева итальянская Маргарита, которую остановило лишь обилие зрителей. Она сказала, что ни за что не упустит случая попытать это редкое наслаждение. На субботу готовился Райтом новый рекорд – трехчасовой полет, но весь день шел дождь.

Много говорят о «поворотах» и связанных с ними особенно приятных ощущениях.

Г. Боле заявляющий. Что совершенно постиг все искусство управления аэропланов, и готов полететь на нем когда Райту будет угодно, так характеризует эти своеобразные ощущения:

Аппарат наклоняется до угла, точно соответствующего описываемой дуге и этот точный наклон и дает лицу сидящему на аэроплане особенное ощущение безопасности и твердости. Видимый для зрителей поворот не соответствует действительному повороту, который начинается на деле лишь тогда, когда наклон крыльев уже достаточен. И лишь тогда Райт пускает в ход свой горизонтальный руль и делает поворот очень круто. В то время как зрители получают впечатление, что поворот делается слишком широкий, и что аэроплан вот-вот залетит за опушку леса. А аэроплан поворачивает очень отчетливо – коротко, подражая чайке, которая тоже сначала наклоняет крылья, а затем поворачивает разом.

Вильбур Райт пробудет во Франции еще около двух месяцев. Он будет заниматься вербовкой и обучением «воздушных шоферов» [12].

В 1909 році в газеті «Утро» поміщалися статті про розвиток авіації, повітреплавання. 22 вересня розказано про жертви авіації.

Авіація, себ то наука про способи триматися в повітрі на аппаратах, важчих за нього, понесла тяжку втрату.

22 сентября. н. ст. в городі Булоні, пробуючи моноплана, розбився капітан Фербер. З 1898 року, прочитавши в німецьких часописах про спроби Ліліенталя, капітан Фербер стає гарячим прихильником авіації взагалі і аероплана з'окрема. Фербер будував один за одним планери спочатку ліліенталієвської конструкції, а після 1902 року повторює спроби відомих братів Райтів на планерах їхньої конструкції. Жива практика, діла і глибоке знання теорії відбивалися на праці Фербера і вже 1905 року він міг збудувати аероплан № VIII, котрий вигідно відрізняється від инших конструкцій своєю особливою стійкостю на льоту. На жаль міністерство не дало Ферберові потрібних 25000 фр., за які інженер Левавасер згожувався спроектовати і зробити особливо лехкий мотор. Недбайлівість міністерства дійшла навіть до того, що аероплан Фербера було винесено на двір з спеціального помешкання, куди заведено було діріжабль Лебоді, що саме тоді починав свої виходи. Там буря знищила цінну роботу Фербера. Так відкрилась смертна боротьба між прінціпами „лехше та важче за повітря". Запрошений після цієї історії уже згадуваним Левавасером у sete Antoinette, Фербер тільки через три роки (1908) зміг на кошти цього товариства збудувати нового аероплана по тих саме малюнках і розмірах і „Фербер IX", спробований в іюлі того року, дав чудовий, цілком стійкий пояьот.

Цей аероплан дав Ферберові моральне право видати окремою книжкою під назвою „L'Aviation, ses debuts et son developpement" оповідання про чужі і власні роботи по авіації і показав всю слушність його теоретичних викладів, що зведені в другій частині тої ж книжки в цілу теорію аероплана.

В особі капітана Фербера авіація втеряла першорядного теоретика і солідного вченого.

Загальні збори гуртка повітреплавців 19 сент. притягли більш 1000 студентів. Проф. Делоне звернувся до зборів з коротким словом, присвяченим памяті капітана Фербера. Вказавши на величезні заслуги його в теорії і практиці авіації, докладчик прочитав власноручно зложеного листа, з яким гурток має звернутися до Аеро-Клубу Франції.

Після цього, росповівши уже відомі більшості періпетії перельоту Блеріо через Ла-Манш, референт перейшов до власних спроб в авіації, тих самих спроб, про які в останній час так багато писано в газетах, хоч вони нічого нового не вносять в скарбницю авіації. Вже й раніш можна було бачити по фотографіям, що планер проф. Делоне – простісінька копія аппарата Шанюта, виготована на селі хатніми способами. Референт, однак, цілком слушно довів вагу таких спроб, вказавши на доступність їх по ціні для кожного зацікавленого. Його планер коштував йому 20 карб., а на нашу думку можно зроби|ти щось подібне й дешевше. Ми сподіваємося ще вернутися докладніше до аматорських спроб спускового льоту на планерах, зараз же скажемо тільки, що вони розвивають у людині чуття простору (l'espace), без якого важко сідати на аероплан з мотором.

Свій доклад проф. Делоне закінчив надією, що й Київ скоро побачить людей летунів, принаймні спроби студентів Билінкіна і Сікорського являються де-яким до того сімптомом.

Другий референт д. Гарф подав коротенький огляд розвитку будівництва діріжаблів. починаючи з 1852 року, коли з'явився перший паровий діріжабль Анрі Жіффара.

Ми не станемо переказувати змісту доклала преп. Гарфа, що трактує між иншим і про цікавий, хоч і дуже фантастичний, проект діріжабля на 300 осіб, з котрим референт познайомився на міжнардній повітреплавательній виставці у Франкфурті на Майні. Є.К. [13].

В Даршмадті 6 жовтня «Дирижабль Парсеваля поднявшийся въ 2 ч. 60 м. во Франкфурте-на-Майне, при чем в гондоле находились великий герцог Гессенский и принц Генрих Прусский с супругами, благополучно спустился здес в 4 часа дня» [14].

Продовжувалися «Полеты Блерио». Знаменитый французский авиатор Блерио, прославившийся перелетом через Ламанш, согласился совершить в России ряд полетов на аэроплане. После Петербурга, где ожидают Блерио, к 15 октября, он

приедет в Москву, а затем, по словам „С. М,“, посетит еще ряд городов, демонстрируя свой аппарат. Блерио намерен остаться в России на целый год [14].

В октябре военном министерстве, по словам «Руля», разработан проект открытия кафедр по воздухоплаванию в юнкерских училищахъ. Сначала такие кафедры будут учреждены в артиллерийских училищах, а также в морском кадетском корпусе. Кроме теоретического прохождения курса, там, где это позволит место, будутъ устраиваться практические занятия с полетами. Окончательное обучение воздухоплаванию офицеры будутъ получать в воздухоплавательном парке, который также решено расширить и реформировать сообразно последним успехам воздухоплавания [14].

Петербург, 6 жовтня «Последние дни в воздухоплаватльном парке идет спешная сборка пяти летательных аппаратов тяжелее воздуха, построенных по проекту офицеров парка на всех аэропланах устанавливаются выписанные из-заграницы моторы. Испытания будут происходить в конце октября на Гатчинском военном поле» [14].

В октябре военное министерство покупает аэроплан, недавно привезенный Леганье для совершения на нем полетов [14].

7 жовтня повідомлено, що «На-днях будет совершен полет на третьем дирижабле, втрое большем «Лебедя»» [14].

Літали в Москві і закордонні авіатори. Так літав Летаньє.

Первый полет г. Летанье в Москве. 15 сентябри, задолго до 3-х часов дня, – времени, назначеннаго для полета, – к ипподрому начала собираться публика. Над деревянным гангаром (сараем), разсказываютъ „Р. В"., скрывавшим аэроплан, развевался белый флаг, указывавший, что полет состоится. Ровно в 3 часа, когда должен был начаться полет, на крышу шатра взбирается рабочий и заменяет белый флаг черным. Публика волнуется, задаются вопросы о причине отсрочки полета, кое-кто возбуждает вопрос о возврате денег. Вскоре однако дело выясняется. Оказалось, что антрепренер, устраивающий полеты, куда-то отлучился; это обезпокоило Летанье, и он

распорядился поднять черный флаг, надеясь, что это заставит антрепренера вернуться к месту опытов, что и случилось. Вскоре затем опять был вставлен белый флаг. Около 4-х часов стенку сарая, выходящую к публике, разобрали, и из него двое рабочихъ вывезли аэроплан и отвели его к выездным беговым воротам. Вь 4 часа около аэроплана взвилась туча песку, п г. Леганье сильным ходомъ проехал по прямой беговой дорожке, а при обратном движении на короткое время поднялся на ¼ – ½ аршина от земли. Затем, двинувшись в третий раз, аэроплан после небольшого разбега плавно поднялся на 5 – 6 аршин и на таком уровне пролетел мимо всех трибун и близ забора снова опустился. Подъем хотя и на не большую высоту, вызвал дружные ааплодисменты. Далее г. Леганье сделал еще два конца и в последний раз, поднявшись в начале дорожки приблизительно на ту же высоту, спустился у главных трибун. Масса публики устремилась тогда к месту остановки аэроплана и устроила авиатору шумную овацию. Следующий полет г. Леганье назначен в субботу, 19 сентября, в 3 ч. дня [15].

Уточкін – герой Одеси так описував «Впечатления авиатора.

Сергей Уточкин так описывает в «Од. Нов.» свои впечатления от первого полета на аэроплане.

«Мертвая машина жила»...

Резкий свист винта и дробно ритмичный шум мотора покрываютъ все звуки вокруг, я овладеваю управляющими рычагами и, выжидаю, пока мотор пойдет в полное количество своих оборотов, поднимаю левую руку. Людей, держащих хвост аппарата, расшвыривает по сторонам, и аэроплан, вздрогнув, ринулся в пространство. Все мое внимание занимает представитель новыхъ измерений – верха и низа, т. е. руль глубин. При помощи рычага, управляющего рулем глубин, я держу плоскость последнего параллельно земле и, чувствуя, что скорость достаточна, резким движением подымаю атакующую часть плоскости к небу, и вся огромная машина со мною прыгает в воздух, увлекаемая дальше, остается въ нем... Наконец... Дикое настроение охватывает меня.

Безудержность упоения, восторг новизной ощущения... Земля, мой враг, я уже в 10 саж. подо мною. И я во властных объятиях нового друга, – ничем он мне не угрожает, он пленительно заманчив, безконечно чист, молчанием своим красноречиво говоритъ: «Приди».

И я несусь, подымаясь все выше и выше, погруженный в свои управительные рычаги, делаю легкое движение рулем глубин вниз, аэроплан покорно склоняется к земле; – вверх – и он гордо взлетает...

Нужно короче, – думаю я, – ноги мои занимают рычажки поворотнаго руля; пробую нажать левую сторону – и аэроплан послушо уклоняется влево, я выравниваюсь и правой стороны не трогаю – эффект угадываю, и нет надобности терять мгновений на проверку. Остается попробовать самый тонкий эффект, крыльев, дающий возможность сохранять ровное положение всей машины в воздухе. Тот же рычаг руля глубин при движении им вправо опускает правую сторону,'поднимая левую, н наоборот. Хотя аэроплан идет совершенно ровно, двигаю и рычаг вправо, н невидимая сила плавно давить на правую сторону: перевожу налево, и эффект получается обратный, – я радостно вскрикиваю – все так, как я ожидал, чувствовал и продумывал раньше, чутье не обмануло меня, и, в упоении победы, иду выше и выше, теперь, овладев движением, хочу привести в исполнение свой замысел, пролететь над тюрьмой; начинаю делать вираж и, вопреки советам, стараюсь и на повороте выигрывать вышину, но чувствую, что вся машина начинает садиться на хвост, холод проникает в мой мозг...

Уже более 30 саж. я над землей и сесть на хвост, значит, не сесть больше нигде и никогда... Плоскость руля глубин теряет свою упругость, рычать управления – вес, я чувствую себя в отчаянном положении, а аппарат продолжаетъ принимать вертикальное положение, становится свечкой... Я вздрагиваю и движением быстрым, как мысль, привстав, метнул рычаг вперед... Моментъ ужаса, неопределенности забирает, правлю… Выравнивается аэроплан – я победил, и чувствую, что никогда

вперед не попаду в подобное положение. Выхожу на прямую нечувствительно; громадная масса тюрьмы плавно проплывает далеко подо мною.

Наверху все время мною владело сознание, что единственный враг мой – это земля, все, чем она тянется к небу, грозит мне опасностью при спуске, и, в случае несчастья прикосновение к ней будет смертельно.

Голубоватый эфир, любовно носивший меня в своих бархатных объятиях, мне родственнее земли, которая рано или поздно, но сделается моим палачом, как и всего живого.

Не в безсознательности-ли этого ощущения кроется тот огромный интерес масс, который возбуждает авиация? [16].

Все в повітреплаванні розвивалося дуже швидкими темпами.

13 июля состоялось собрание пайщиков, заказавшихъ аэроплан Райта. Собрание уполномочило Лебедева в непродолжительном времени поехать в Париж для предварительного обучения летанию на аэроплане под руководством Твесандье и для приемки аппаратов [17].

Читалися в вузах «Лекции по воздухоплаванию».

На кораблестроительном отделении петербургского политехнического института, как перед. ‚Р. С.“, будут читать лекции: по аэромеханике проф. А. П. Фан-дер-Флит, по аэрологии – заведующий павловской обсерваторией г. Кузнецов, по курсу механизмов воздухоплавательных аппаратов – проф. Лебедев и по воздухоплаванию проф. полковник Найденов [18].

Знакова і цікава стаття «Литераторы на воздушном шаре» в газеті «Утро».

„Р. С.“ телеграфируют, что в Одессе вчера, 13 сектября, состоялся свободный полет нового аэростата одесского аэроклуба „Россія", на котором поднялись писатель Куприн, заведующий редакцией „Одесских Новостей" Фейфец и корреспондент „Русскаго Слова" Гарелик. Полетъ удался блестяще. Погода была благоприятная. Былъ жаркий день. С моря дул небольшой ветер. Воздух былъ удивительно прозрачен. С утра к месту подъема из морского батальона доставили в аэростат. Наполнение газом закончилось в начале третьего часа.

Несмотря на отсутствие объявлений о предстоящем полете, публики собралось очень много. Прилегающие улицы, площади, крыши домов, – словомъ, все места, откуда была видна подъемная площадка, – были сплошь усеяны народом. На месте подъема – литераторы, артисты, военные, члены аэроклуба, спортсмены. Общее внимание обращают на себя Татаринов и гостящий в Одессе проездом в Ялту писатель Куприн. Масса фотографов.

В 2 ч. 30 м. Уточкин приглашает нас прыгать в высокую корзину, на дне которой мешки с балластом, спасательные канаты, якоря, корзина с провизией в т. д.

Через четыре минуты солдаты отдаютъ гонцы.

Еще одно мгновение и мы в воздухе на высоте двухсот метров.

Внизу шум толпы, слышны крики. Вверху торжественная тишина.

От сильной быстроты подъема шумитъ в ушах.

Через пять минуть мы бросаем часть баласта и поднимаемся на высоту Эйфелевой башни, т. е. на 300 метров. Еще мещок балласта, – аппарат показываетъ 580 метров высоты.

Внизу видны все четыре кладбища города, вокзал, порт, улицы, площади. Вагоны конки и поездов кажутся спичечными коробками.

Был момент когда, мы незаметно спустились на 150 метров.

Стали опять слышны людские голоса.

Уточкин крикнул:

– Бросайте балласт.

Когда это было исполнено, шар на мгновение остановился, а потом пошел кверху с такой необыкновенной быстрою что в течении пяти минут мы оказались на высоте уже 1,200 метров. Это была наивысшая точка нашего подъема. Сделалось холодно.

Шар относило к западу. Пролетели весь город. Открылись поля и деревня Одесского уезда. Пролетели лиманы.

Местом спуска избрали село Болгарку, в 22-х верстах от города. Здесь бросали 60-саженный гайдроп и стали медленно спускаться. Сбежались крестьяне, схватили канаты, и мы, окончив благополучно полет, очутились опять на земле.

Полет продолжался полтора часа. Куприн во время полета великолепно работал, распутывая канаты, оказавшиеся не в порядке.

К месту спуска прибыли автомобили, которые и доставили нас в город [19].

18 вересня було надзвичайно насиченим в галузі повітреплавання. Це добре висвітлено в газеті «Народная Летопись (Н.-Николаевск)».

В Версале состоялось погребение жертв катастрофы с аеростатом «Репюблик». Присутствовали Фальер, министры Бриан, Мильеран, временные атташе, в том числе русский, в качестве делегатов иностранных государств. На гробы возложено

форменное платье погибших украшенное крестами Почетного Легиона, траурную колесницу экспортировали офицеры, перед собором собрались огромные толпы народа [20].

В Москве на беговом кругу на Ходынском поле пилот Леганье дважды поднимался на биплане Вуазена на высоту трех сажней; вследствие тесноты круга биплан не делал эволюций, присутствовало более трех тысяч зрителей.

Петербург. В помещении аеро клуба состоялось заседание комиссии по разработке вопросов предложенных на рассмотрение аеро-клуба французским правительством. Заседание было посвящено редактированию правил международного воздухоплавания [20].

В Петербурге сегодня со двора воздухоплавательного парка поднимались управляемые аеростаты «Лебедь» и «Учебныц». На первом – штабс – капитан Шабский, парутчики Ижевский, Гебаяер и механик Тимола, на втором – паручики Данилевский, Горшков и механик Рубельс. Полет совершен удачно, аэростаты прошли расстояние до Лигово и обратно, сделав таким образом 30 верст. «Лебедь» поднимался на пятьсот метров и продержался в воздухе час десять минут. «Учебный» продержался насколько более и поднимался на 800 метров.

В Париже Поль и Пьер Леболи предложили военному министру взамен погибшего «Репюблик» изготовить в кратчайший срок новый дирижабль [20].

В Франкфурте на Майне аеростат Парсеваля поднялся сегодня в половине четвертого для полета в Висбаден. В гондоле находилась русская комиссия в составе профессоров, офицеров, посетивших здешнюю выставку в целях изучения постановки воздухоплавания [20].

22 сентября учебный отдел министерства торговли уведомил директора киевского политехникума, что П.А.Столыпин весьма заинтересовался возникшим недавно при политехникуме воздухоплавательным кружком н просит сообщить о нем подробные

сведения. Вместе с тем П.А.Столыпин находит весьма желательным открытие с осени при киевском политехникуме кафедры воздухоплавания [21].

В сентябре Императорский всероссийский аэроклуб принятъ в международный союз аэронавтической федерации и приглашен на ее заседания. Совет аэроклуба предложил быть его представителем на заседаниях федераціи полк. Ожковскому [21].

В четверг (25 сентября) выйдет первый номер газеты «Воздухоплавание и спорт», главное внимание въ которой будетъ уделено вопросам воздухоплавания. На первых порах это будет еженедельная газета, а затем будет выходить два раза в неделю [21].

Успех проектируемого среди студенчества Императорского технического училища аэроклуба – огромный. В течение нескольких дней уже записалось до 500 студентов. Как видно, „воздушная горячка" глубоко проникла в ряды студенчества. Учредителем клуба является студент Николаев. Всех записавшихся в члены просят после лекция проф. Жуковского остаться в аудитории, произвести выборы и выяснить необходимые вопросы. Учебный комитетъ, кажется, сочувственно относится к создающейся организации, что крайне важно: иначе, без солидной и опытной помощи профессуры, аэроклубу грозит прозябание, не идущее далее простых разговоров. Если учебному комитету удастся получить субсидию на постановку зарождающегося молодого дела, то успех его обеспечен [21].

В вересні відбулася «Неделя авиации около Берлина».

В Иоганнистале, предместье, расположенном на востоке от Берлина и соединенном с ним пригородной железной дорогой, были устроены состязания аэропланов по примеру бывших недавно в Реймсе и Брешии. После того как Райт на биплане н Латам на каждый в отдельности превосходно демонстрировали перед берлинской публикой свое искусство, в Иоганнистале сразу собралась плеяда выдающихся авиаторов. Латам, какъ известно уже из телеграмм, полетел с Темпельгофекого поля, где он до того упражнялся, прямо на место состязаний, воспользовавшись своим аэропланом как настоящим средством передвижения. Его моноплан, совершенно отличный от

биплана Райта и на лету похожий на огромную птицу, даже на избалованных предыдущими полетами Райта берлинцев своим изяществом произвел чарующее впечатление. На состязаниях были представлены бипланы системы Вуазёна (такимъ пользуется у нас Летанье) и других систем, монопланы Блерио, Латама и др. Латам в Ружье оставались до 1 ½ часовъ в воздухе, более 30-ти раз описывая круг над аэродромом. Более короткие, но тоже удачные полеты совершали Фарманг и Блерио. Одновременно с этими зрелищами в Иоганнистале Райт совершал полеты около Потсдама, где он обучает германских военных [21].

Прийшов час, потрібно було закріплювати «Юридические принципы воздухоплавания» в Росії, світі.

В ближайшем заседании юридического общества (в вересні) под председательством Набокова прис. нов. Вейсман сделает доклад на тему: „Воздухоплавание, его юридическая природа и отношение к уголовному праву". Этот доклад, как передают „Бирж. Вед.“, впервые устанавливает принципиальные тезисы, сущность которых сводится к следующему.

Собственник земли имеет право на воздушное пространство в смысле эксплоатации его для своихъ хозяйственных целей в пределах своего имущественного интереса. Воздушный путь, как имущество публичное, находится в общем пользовании. Суверенитет государства, охватывающий как территорию, так и воздух, поскольку он служит интересам человеческой жизни, в данной территории распространяется также на воздушные сферы. В этих границах воздушные суда аналогичны морским.

Преступления, совершенные на первых, могут нормироваться по законам, установленным для морских судов. Воздух, как и море, можно разделить на 3 части: прибредшую, примыкающую к постройкам и открытое море, как и открытый воздухъ. Линія движенія воздушнаго судна соответствует движению морских кораблей. Полувоздушные и безвоздушные пространства атмосферы равняются свободным, но под чьим суверенитетом по находящимся морским водам.

В какой мере морские корабли с государственным правом абсолютной экстерриториальности и преступления, нц них совершаемые, ведаются судом того государства, которому принадлежит это судно, в такой-же мере пользуются экстерриториальностью и воздушные суда с государственным флагом. Как купеческие корабли в открытом море в своей территории а в прибрежных водах подлежат суду той нации, к которой эти корабля пристали, так те воздушные купеческие суда, относительно деликтов, совершенных по отношению к земельному государству, через которое они пролетают или останавливаются. А преступления, совершенные во время движения, опять-таки подсудны собственной территории. Спорным является вопрос о преступлениях, начатых и продолженных в разных местах [22].

25 сентября в Цюрихе в состязании аэростатов на приз Гордон-Беннета приняли участие более 20-ти шаров. По полученным сведениям, полет совершился благополучно. Большинство шаров спустилось в Силезии и северной Бельгии. Победителем остался американец Микс, летевший на шаре «Америка». Он спустился в русской Польше, у Остроденки, совершив полет на разстоянии 1,120 километров. Пройденное им пространство на 300 километров как говорят „Р. В. превышаегь разстояние, его соперниками [23].

В конце сентября в Петербурге образовалось товарищество воздухоплавания Кенеди. Товарищество предполагаетъ построить новый усовершенствованный бипланъ системы английского морского инженера Макензи Кенеди, которому удалось предать своему аэроплану полную устойчивость с помощью удачного положения центра тяжести и автоматических приспособлений у концов крыльев. На эту систему взяты патенты в России и за границей [23].

25-го сентября состоялся полет дирижаблей „Лебедь" и „Учебный". В 9 часов, как перед. „Р. В.“, „Лебедь“ поднялся из воздухоплавательного парка. Достигнув 400 метров „Лебедь" полетел по ветру к Николаевской жел. дороге, пересек полотно, и

затем повернул к Царскому Селу. В это время начал усиливаться ветер, появился туман, который все больше сгущался; скоро „Лебедь" оказался внутри густого тумана, так что аэронавты не могли разглядеть землю: между тем оболочка „Лебедя" стала промокать, и он начал опускаться. Опускался все ниже и ниже. Когда он опустился ниже тумана, то аэронавты увидели, что „Лебедь" висит над самым городом. Опасаясь возможности аварии в случае удара о постройки, аэронавты решили спуститься. Они спустились на лужайку близ Нарвских ворот. Через некоторое время, высадив из гондолы двух аэронавтов, „Лебедь" вновь поднялся и полетел в воздухоплавательный парк, где благополучно спустился на поляне. Второй дирижабль „Учебный", сейчас же поднялся после „Лебедя" и поднялся на высоту 800 метров, но затем вследствие усилившегося ветра он повернул и пошел к Красному Селу. „Учебный" спустился на поле между Красным Селом и Лиговым. На розыски „Учебнаго" сейчас же уехали на автомобилях офицеры воздухоплавательнаго парка [24].

В сентябре полеты Леганье въ Петербурге под большим сомнением. Ни скаковое, ни беговое общества не хотят предоставить ипподромов. На Гатчинском поле нет трибун, да и нет еще разрешения.

Аэроплан Вуазена, на котором летает Летанье, по словам „Руля", уже прибыл в Петербург, но по каким-то неизвестным причинам не мог быть выставлен на выставке спорта в Михайловском манеже [24].

В вересні активно відбувалися навчання «В учебном воздухоплавательном парке».

Срок обучения офицеров переменного состава кончился – на днях все разъезжаются по своим частям. Генерал Кованько все ещо собирается за границу.

Полеты с „Лебедем" будут продолжаться. Интересно привести стоимость этих опытов. Первое наполнение газом, как известно, использовано не было: газ улетел; это стоило тысячи дне. Второе наполнение стоило уже дороже, так как водород для него был добыт щелочным способом, пра котором 1 куб. метр обходится в 1 р. 40 к., т.-е. это наполнение обошлось до пяти тысяч. Это было недели 5 – 6 тому назад.

Ежедневно, вследствие утечки газа по закону диффузии, оболочку приходится подполпять; на эго расходуется по одному газгольдеру, т.-е. по 120 куб. метров газа, что составляет в сутки до 200 рублей, а за все это время до восьми тысяч. Итого „Лебедь" – по словам „Руля" – за полтора месяца опытовъ обошелся до пятнадцати, тысяч рублей [24].

В октябре знаменитый французский авиатор Блерио, прославившийся перелетом через Ламанш, согласился совершить в России ряд полетов на аэроплане. После Петербурга, где ожидают Блерио, к 15 октября, он приедет в Москву, а затем, по словам „С. М,“, посетит еще ряд городов, демонстрируя свой аппарат. Блерио намерен остаться в России на целый год [25].

В сентябре в военном министерстве, по словам «Руля», разработан проект открытия кафедр по воздухоплаванию в юнкерских училищах. Сначала такие кафедры будут учреждены в артиллерийских училищах, а также в морском кадетском корпусе. Кроме теоретическаго прохождения курса, там, где это позволит место, будутъ устраиваться практические занятия с полетами. Окончательное обучение воздухоплаванию офицеры будутъ получать в воздухоплавательном парке, который также решено расширить и реформировать сообразно последним успехам воздухоплавания [25].

В 1909 році прославлений письменник Купрін в Одесі розважався як тільки міг. Літав на повітряній кулі, знурювавсяв в море в водолазному костюмі. Отримував емоції, враження, досвід для свого літературного життя, діяльності.

Куприн на воздухе.

1.

Куприн, старый знакомый Одессы, бывал в ней не один раз, и даже когда-то занимался здесь репортажем.

Помните ли вы его «Листригонов», – очерки из жизни балаклавскихъ рыбаков? Неправда ли, редкая и нежная любовь к этим странным, смелым и веселым людям? Куприн вообще большой друг моря, а рыбаки – его вечные спутники и собеседники,

которых он любовно поит и дружески подразнивает за то, что из них ни один не умеетъ плавать и, кажется, даже боится.

Это с первого взгляда невероятное и сметное обстоятельство объясняется, однако, чрезвычайно просто. Тяжелый костюм, в котором рыбаки выезжают в море, эти длиннейшие и тяжелые сапоги, кожаные штаны, кожаная куртка, все это само по себе представляетъ такую угрожающую опасность для пловца, что умеешь ли плавать, или не умеешь, – все равно в том снаряжении пойдешь непременно ко дну.

2.

Из семи ночей недели Куприн, но крайней мере, четыре проводил на море…

3.

Пред полетом Куприна едва-ли не больше всех волновался берег моря, эти рыбаки и их подручные мальчишки. Они разспрашивали Куприна о часе полета, о том, где он пролетит и долго ли будет над землей и страшно ли это, и как бы не упасть шару в море.

– Две у меня мечты, говорит Куприн. Приобрести хорошую лошадь и купить яхту. Теперь я, смеясь, думаю, что после полета мне захочется иметь еще и шар.

Меня тоже немного волновал этот полет Куприна. Я немного суеверен и число „13“, на которое былъ назначен взлет, меня немного пугало.

Боялся я и за сердце Куприна. Не знаю, почему, но мне вдруг почему-то стало казаться, что оно у него должно быть слабым.

Впоследствии я убедился, что ошибался, но тогда все это мне казалось не предвещавшим добра и только одна моя неизменная и постоянная вера в счастливую звезду Куприна, которая ему, в самом деле, никогда не изменяла и не изменяет, давала право на покой.

Утром мы встали в 8 часов, пошутили на счет полета и поехали в город.

К двенадцати часам мы были уже во дворе аэроклуба, и как только открыли калитку, нам бросился в глаза этот золотисто-желтый большой шар, будто весь сделанный из четырехугольных лоскутов.

Народу было еще мало и оказалось, что полет отложен на три часа. Отправились к прис. пов. Богомольцу, а оттуда на бульвар. Не успели сесть, как подошел Татаринов.

Я с любопытством посмотрел на этого человека, чье имя теперь обошло все газеты, безпокойство которого бросает его от прессов к аэронавтике, к изобретению каких-то новых моторов, от сотрудничества в газетах к путешествиям, от России заграницу.

Я взглянул на него и мне вдруг стало жалко его. Лицо утомленное, глаза печальные и весь он показался мне каким-то вдруг постаревшим и осунувшимся.

Работал он в течении целого года без сомнения, не покладая рук, его энергия светится во всем, и в его руках, и в глазах, и в жестах, и в манере говоритъ.

4.

И так хочется верить в этого нового Кулибина, но, вот, подите же: сколько ни старался я внушить себе эту веру в него, у меня ничего, кроме скептицизма, не вставало в душе. Вера так и не проснулась. Я настойчиво спрашивал себя: „Отчего?" И ничего не мог ответить и только теперь понял, что виной тут была его явная, резко бросающаяся в глаза нервность, какая то неустойчивость, что то колеблющееся, будто куда-то спешащее по ветру, словно без плана, по воле случая, куда-то, зачем-то. Татаринов не захотел высказаться о полете, ни об его опасностях, ни о шаре.

Уже после полета он сознавался, что ничего подобного, по риску и неснаряженности, он никогда не видел, и даже не предполагал, что люди могутъ решиться лететь на такой машине.

Толпа прибывает, и когда мы снова входим во двор аэроклуба, там тысячи народа. Разноцветными пятнами светятся шляпы женщин, почему-то волнуется конный городовой, суетятся солдаты морского баталиона, взад и вперед снуютъ фотографы, какой то студент говорит другому:

– Какое право имеет Купринъ лететь? Он принадлежит не себе, а всем. Неужели можно рисковать собой ради простого любопытства, ради одного ощущения. Впрочем, люди большого духовного роста всегда были немного экстравагантны, и, вот ни мне, ни тебе не приходить же в голову сесть в корзинку и улететь...

Но студент оскорбляется, и хотя не претендует на экстравагантность великих людей, тем не менее заявляет решительно, что он мог бы полететь в сделал бы это даже хоть сию минуту. Впрочем, его собеседник большой скептик и отчеканивает ему просто и коротко:

– Не верю.

Пилот С.И.Уточкин, немного заикаясь, отдает какие-то загадочныя приказания и в его речи такъ много странных и непонятных мне слов, что, если бы я не знал этого интереснейшего я оригинального человека, я мог-бы подумать, что говорит, какой-то иностранец на каком-то чужом наречии.

Куприна уже несколько раз сфотографировали. Вокруг шара толпа. Городовые, солдаты и сами аэронавты слезно и повелительно молятъ публику отойти, и, конечно, напрасно.

Куприн стоит за шаром.

Я прищуриваюсь, вглядываюсь в его лицо я хорошо вижу, что тайно, где-то внутри, он волнуется, и ни за что не хочет этого показать и, быть может, даже не сознается в этом самому себе.

Наши глаза встречаются. Он пристально смотрит на меня и ясно читает в моей улыбке, что его волнение я знаю и вижу.

Я ему говорю глазами: —Ты волнуешься, но это ничего. Я не боюсь за тебя, потому что ты счастлив и все будет хорошо и весело.

Он улыбается в свою очередь и все его лицо спрашивает меня:

– Неужели волнение заметно?

Я опускаю глаза и он должен понять, что это означает: заметно, „но немного и не всем".

5.

Пора садиться в корзину. На ее краю безпечно и просто уже сидит С.И.Уточкин и у него такой вид, как будто он покончил какое-то дело и собирается ехать домой.

Я вспоминаю легенды, которые сложились об этом коренастом и смелом человеке, о том, как его дразнят одесские мальчишки «рыжим псом» и любовно копируют, как он заикается; и о том, как он обогнал поезд, пробежав рядом с ним 16 верст; и о том, как он стал заикой.

Мальчиком-гимназастом жил он у своего учителя. И вот, в один скверный день этот учитель вдруг исчез. Вся семья была в безпокойстве, его везде искали и нигде не могли найти, а на третий день его на пошла на чердак, увидела его висящего в петле я тут же сошла с ума, бросилась вниз, схватила нож и стала резать детей.

Дело было вечером.

Уточкин только что заснул сладким сном набегавшегося мальчишки, его разбудил шум, он сразу ничего не мог понятъ, но эта сцена так поразила его, что он на всю жизнь остался заикой.

Я вспоминаю обо всем этом и думаю о том, что за всей внешней грубоватостью и этим наружным спокойствием таится какая-то драма, какоето горе, и что смелость Уточкина не всегда далека от отчаяния, и – кто знает? – не каждый ли час, и не каждый ли раз он ищет встречи с той великой и зловещей Безпощадностью, имя которой: Смерть.

И сейчас он также спокоен. Сидит и болтает ногами, заикается и кричит:

– Н-н-ие мм-ме-шайте работать.

В небе солнце, и хотя сейчас сентябрь, оно по весеннему нежное, по весеннему прозрачное, и по весеннему же теплое и ласковое. Милое солнце, прелестный юг, далекое, спокойное небо!

6.

Наконецъ садятся. В корзину входят И.М.Хейфец, И.А.Горелик (корреспондент «Русскаго Слова»), и Куприн, который сейчас же садится и возится с чем то лежащим на дне корзины.

Газетные сотрудники и несколько человек студентов берутся за руки и устраивают круг, чтобы не пропускать никого к шару. Особенно внимательно все следят за тем, чтобы никто не курил.

Я с особенной пристальностью наблюдаю за каждым из них и, останавливая свой взгляд на их лицах, слежу: волнуются или нет. Хочу заприметить, не дрожат-ли руки. Нет. Все спокойны. По крайней мере, наружно. Но я не верю в этот покой и хорошо знаю, и хорошо чувствую, каким то инстинктом понимая что в сердце у каждого живет волнение.

Потом Куприн мне признался.

– Не надо верить, кто бы ни уверял в этом – что есть человек, не испытывающий никакого страха пред полетом. Когда я, прошлую ночь, представил себе мысленно громадную высоту, с которой я буду смотреть вниз на людей и дома, мое сердце сжалось от ужаса...

Наконец отдают концы, шар плавно и легко отделяется от земли и из корзины тотчас же сыплется песок на шляпу какой-то дамы. Та в ужасе отшатывается, я поднимаю голову и вижу высокий, плывущий, все уменьшающийся шар и в нем маленькие, скромные фигурки людей по пояс. Но, вот, шар срезал верхушки деревьев, обогнул колокольню, еще уменьшился и, наконец, исчез.

Меня немного удивило спокойствие публики. Никто не волновался, тихо расходились по домам и даже как будто тотчас же забыли я о полете, и о шаре, и о Куприне. Только одна дама как-то недовольно роптала на то, что Куприн не такого высокого роста, как ей представлялось. Я подумал, что это горе неутешное, и в нем никто не в силах помочь, и оставил даму без утешений.

– Немного странно и как-то ново было глядеть на оставшихся людей сверху вниз – разсказываетъ вечером Куприн. Движутся только одни головы, а под ними переступают носки ног и чернеют длинные тени. Будто все эти люди перебирают ногами на месте и ни шагу вперед.

– Но самым поразительным было ощущение оторванности от людей. Мы вчетвером в маленькой корзинке, будто заброшенные на небесный движущийся остров и никому уже больше нет до нас дела, как и нам до них.

Одесса под нами, точно карта города, где улицы – белы, кварталы – красные и желтые, море обозначено голубым.

– На высоте я испытывал только ощущение невесомости собственного тела, да еще ноги были неустойчивы.

– Я боялся, что у меня закружится голова, но ничего даже отдаленно похожего на головокружение я так и не почувствовал и, когда на высоте 750 метров я нарочно взглянул вниз и захотел хотя бы искусственно вызвать чувство ужаса, или даже страха, мне это совсем не удалось.

Очевидно, на такой высоте это чувство совсем исчезает. Вообще мне все время казалось, что я нахожусь в сладком, легком, спокойном и ленивом сне, в котором забываешь о времени и пространстве.

– На высоте же 1200 метров наступило счастливое и легкое чувство полного и радостного покоя. Мне пришла смешная мысль о том, что было бы хорошо здесь же, в корзине, поставить кровать, письменный стол и спокойно, безъ людей, заняться любимой темой, писать, отдыхать, жить и мечтать, и так годами, веками, всю жизнь.

На другой день С.И.Уточкин говорил мне о прекрасной работе Куприна на шаре. Онъ взял гайдроп, распутывал канат и был самым исполнительным, самым точным и добросовестным исполнителем всех распоряжений пилота.

А когда назад все поехали на автомобилях, Куприн, который их терпеть не может, сел в простую балагулу и, подпрыгивая на ее искалеченном сиденье, весело и просто приехал в город.

По секрету я могу вам сообщить об одной тщеславной мечте Куприна, во власти которой он теперь живет. Видите ли, Куприн честолюбиво решил сделаться – рано, или поздно, но во что бы то ни стало – ... пилотом. Вы понимаете теперь, какой страшный демон тщеславия сидит в этом невиданном человеке! Петр Пильский [26].

Побував «А.И.Куприн в роли водолаза».

Поселившийся в Одессе писатель А.И.Куприн, как передает «Р. С.», 28 октября дебютировал в роли водолаза. После свободного полета на воздушном шаре, он, поклонник сильных ощущений, задумал опуститься на „дно морское". Спуск состоялся благополучно и успешно, хотя состояние моря и погоды не вполне благоприятствовали этой тяжелой для новичка подводной экскурсии.

Не одно любопытство руководило писателем, когда он подымался на аэростате и когда 28 октября погружался под воду. Без сомнения, Куприн воспользовался своими ощущениями и настроениями, увековечив затем эти моменты талантливым пером.

О предстоящем спуске писатель скрывал, не желая собирать любопытных, падких к подобным зрелищам. Присутствовали только близкие друзья, жена писателя, проф. М.Н.Щепкинъ, врач, корреспондент „Р. С.“, а также несколько опытных водолазов, снарядивших Куприна и давших ему указания.

Утром Куприн в сопровождении друзей, прибыл на Андреевский мол, где уже ждала баржа и лодка с приспособлениями. Случайными зрителями были рабочие, моряки, босяки, чины портовой администрации и случайно забредший японец.

Предварительно врач исследовал сердце. Во все время длительного процесса одевания Куприн острил:

– Костюм не по мерке!

На шею ему одели четырехпудовую железную «манишку», на ноги натянули «башмаки» в полтора пуда весом каждый. В таком виде Куприн прошел через мол в лодку, на которой отошли к рейду. Здесь ему намылили шею, одели громадный железный шлем со стеклами, научили сигнализации и т. п. Писатель попросил коньяку и выкурил папиросу, после чего его окончательно „закупорили".

Медленно, передвигая слонообразными ногами, Куприн, с открытыми кистями рук, сполз по трапу к воде и был таков...

Чрез пять минуть его вытащили, открыли окошечко в шлеме. Куприн протестовал: – Скоро подняли!

Выпил еше коньяку, опустился вторично, достиг дна на глубине шести сажен и вторично был поднят.

Состояние духа было отличное, сердце спокойно. Тогда Куприн уговорил спустить его еще раз и оставался под водой в третий раз около 15 мин. Вблизи берега состоялся четвертый спуск.

Куприн в восхищении от своей водолазной экскурсии, доставившей ему громадное наслаждение [27].

Утворилася і «Общестуденческая воздухоплавательная лига».

18 октября, как сообщает „Руль", в обществе инженеров состоялось учредительное собрание 18-ти представителей воздухоплавательных кружков всех высших учебных заведений г. Петербурга, постановившее объединиться в общестуденческую воздухоплавательную лигу, которая должна заниматься вопросами практики и теории воздухоплавания [28].

В розвитку повітреплавання були самі різні події. Була на початку листопада і «Неудача барона Декатерса в Варшаве».

Прервав, в виду непогоды, свои удачные полеты в Варшаве, бар. Декатерс, как передает «Р. С.» разобрал и запаковал свой аэроплан, сдал его на железную дорогу для

отправки в Константинополь и сам уже отправился на вокзал, чтобы с курьерским поездом уехать в Турцию.

За полчаса до отъезда Декатерса вышел вечерний номер здешней газеты „Kurjer Polski" со статьей о его варшавских полетах н устроителях этих полетов – князьях Любомирских.

В статье были выпады по адресу Декатерса и князей Любомирских. Декатерса в этой статье приравнивали к горе-авиатору Леганье, а выписавших его князей Любомирсклх – к устроителю полетов Леганье Райхману.

Прочитав эту статью, Декатерс вернулся съ вокзала, вытребовал с железной дороги свой уже разобранный а запакованный аэроплан, отвез его снова на ипподром н здесь всю ночь проработал со своими французами монтерами над новой сборкой его. К утру аэроплан был готов.

Экстренные афиши оповестили о новом полете Декатерса.

Погода оказались снова мало благоприятной для полета. Тем не менее, Декатерсу удалось подняться на воздух и описать один круг над ипподромом.

Но когда Декатерс летел второй круг и делал поворот, навстречу касавшемуся почти земли аэроплану понеслась испугавшаяся лошадь конного городового.

Декатерс сразу круто повернул в сторону, избег столкновения с конным городовым, но сам налетел на ограду ипподрома.

Аэроплан поломан.

Декартес невредим.

Убытки Декатерса от поломки аэроплана определяют в 15,000 франков [28].

Одной из существенных частей летательных аппаратов тяжелее воздуха является приспособление, помощью которого аэроплан совершает разбег для подъема, а затем спускъ на землю. До сих пор приспособлений это было двоякого рода: колеса у большинства авиаторов и полозья у братьев, Райт. Однако – говорит «Речь», практика доказала, что как та, так н другая система обладаютъ значительными недостатками.

Колеса, действительно, весьма удобны для разбега, но зато при спуске, вследствие необходимости делать их легкими, они иногда не выдерживают силы толчка о землю и тяжести аэроплана и легко поэтому ломаются, Салазки же, наоборотъ, представляют удобство при спуске летательных аппаратов, но делают затруднительным подъем и, кроме того, ставятъ взлет аэроплана в полную зависимость от присутствия особого прибора – 4 пилона и рельс, без которых подъем аэроплана на салазках невозможен. После спуска под них приходнтся подкатывать колеса и тащить к месту, где находятся пилон и рельсы. В настоящее время конструкторы аэропланов, долгое время работавшіе над устранением этих недостатков, пришла к заключению, что цель можетъ быть достигнута дополнением одной системы другою, т. е. комбинацией в летательном аппарате салазок с колесами. На практике это решение осуществили уже французский авиатор Фарман и американский Кертис. Летательные аппараты обоих из них имеют теперь под собою, кроме колес, и полозья, причемъ устроено так, что при спуске колеса, помощью особых пружин, приподнимаются. И первый толчек о землю получаютъ полозья. Затем только, когда аэроплан коснулся уже земли, опускаются и колеса. Удобства нового усовершенствования поняли и братья Райт. Все аэропланы их системы немецкого производства и даже в последнее время французского также снабжены, кроме полозьев, и колесами, так что на новом типе Райтов подъем возможен без помощи пилона [29].

В Державній думі в середині листопада обговорювалась «Всероссийская воздухоплавательная лига».

Как сообщает «Нов. Вр.» среди некоторых членовъ Госуд. Совета и Госуд. Думы возникла мысль об учреждении „всероссийской воздухоплавательной лиги“, с целью привлечь к этому делу и, в частности, к созданию воздушного флота возможно более широкие народные круги. Для этого баллотировка в члены дггги исключается, членский взнос делается минимальным – 1 руб. в год. Члены лиги будут иметь особые значки, посещать популярные лекции, участвовать в полетах ит. д. Одним из мотивов

учреждения лиги является и то обстоятельство, что аэроклуб – учреждение слишком замкнутое, народу недоступное. Центральные управления лиги должны находиться въ Москве и Петербурге, филиальные же отделения – во всех, по возможности, городах и даже селах [30].

В цей же час було побудовано, створено «Дирижабль Кирпичева».

В военном воздухоплавательном парке на этой неделе закончатся работы по снаряжению управляемого аэростата, проект которого разработан комиссией под председательством професс. ген.-лейт. Н.Л.Кирпичева. Аэростат в настоящее время наполнен водородом и помещен в металлическом эллинге воздухоплавательного парка. За последние две недели, как перед. „Н. В.“, произведена была проверка всего веревочного снаряжения, а также подвешена была так называемая платформа – соединительное звено между самым аэростатом и гондолой его. Гондола в парк не доставлялась, а все время находилась на механическом заводе И.А.Семенова; на ней устанавливались два двигателя по 90 сил системы Пангар-Левассора. Остающийся от этого дирижабля водород (более 5,000 кубическ. метров) предположено использовать для производства на нем свободных полетов на сферических аэростатах [30].

В Одесі 17 листопада «Аэроклуб устроил свободный полет аэростата Жильбера специально для бывшего шаха, выразившего желанее ознакомиться с воздухоплаванием. В полете участвовал один из приближенных Магомета-Али, на обязанность которого было возложено передать бывшему шаху свои ощущения и впечатления. Благодаря теплому, солнечному дню, полет удался великолепно. Магомет Али с большим интересом смотрел на приготовления и долго следил за скрывающимся шаром.

В ближайшие дни Магомет-Али с супругой собираются совершить морскую прогулку» [31].

Изобретатель моноплана, Л. В. Школин, в настоящее время (в конце ноября) закончил изготовление всех частей новой большой модели своего аппарата, которую

и намерен вскоре публично демонстрировать. Модель имеет въ длину и ширину по 7 аршин и в вышину – 2 ½ аршнна. На ней установленъ двигатель, благодаря которому модель будетъ свободно манипулировать в воздухе. В сущности, модель может выдержать и "человека, но из боязни перемещения центров тяжести и давления (модель, конечно, не можетъ заменить аппарата), Л.В.Школин ограничится лишь демонстрированием устойчивости своего аппарата в воздухе. Всероссийский аэро-клуб затребовал от г. Школина описание изобретенного им моноплана и чертежи всех деталей его. На свой моноплан Л.В.Школин получил уже из департамента торговли и мануфактур патент и привилегию. О ноября изобретатель организует в Харькове публичную лекцию о воздухоплавании с наглядным демонстрированием своей новой модели, причем доклад о его изобретении сделает один из преподавателей мариинской гимназии. Лекция будет повторена в нескольких различных аудиториях нашего города и в некоторых из учебных заведений. Затем, Л.В.Школин предполагает покинуть Харьков и, для реализация своих семнадцатилетних работ над монопланомъ, поселиться в Париже, Законченную ныне модель он оставит родному, столь холодно и безучастно отнесшемуся к нему городу, или одному из его музеев [32].

Коротко подамо відомості про «Немецкий воздушный флот» в середині грудня 1909 року.

Германское военное министерство присоединилось к семи принадлежащим ему дирижаблям еще два. „Парсеваль III“, бывший во Франкфурте на воздухоплавательной выставке и совершавший там полеты с пассажирами, принят военным ведомством и на днях закончен специальный военный дирижабль системы Гросса «М. III». Последний отличается еще большими размерами, чем его предшественник «М. II». Емкость его 8,000 м., при длине в 86 м. и поперечнике в 13 м. Онъ снабжен четырьмя моторами, общей мощностью в 240 лошадиных сил. Специально для помещения на нем сконструирована приемная станция безпроволочнаго телеграфа, для чего гондола сделана значительно более

поместительной. Подъемная сила разсчитана на 10 – 12 человек экипажа. Немцы разсчитывают, что он даст скорость, превосходящую достигнутую до сихъ пор, именно 16 метров в секунду. Следующим стоит на очереди приемка „P. IV", который тоже заканчивается. Итого к началу 1910 года германский воздушный флот будет состоять из одиннадцати единиц, с общей емкостью в 80.000 м. Французский воздушный флот имеет лишь 3 единицы, – из которых один дирижабль совершенно устаревший – с общей емкостью около 12.000 м. [33].

Таким чином, ми бачимо, наскільки цікавою, довгою була дорога людини в небо. Її бажання літати перемагало всі труднощі на цьому тернистому, довгому, небезпечному, але такому захоплюючому шляху.

РОЗДІЛ 2. ЛІТАННЯ. 1910 РІК.

Надзвичайно цікаво розглянути успіхи та хід повітреплавання в світі в 1910 році.

На початку січня 1910 року відбувалися різні події та процеси в авіації

Среди воздухоплавателей вызывает сенсацию известие из Нью-Йрка о двух новых рекордах Лун Полан на биплане Фармана поднялся на высоту 1380 метровъ: Куртис на своем биплане развил скорость 88 ½ километров в час [1].

Й надалі ставилися «Рекорды высоты».

Нижеследующая таблица наглядно показывает, с какою быстротой осуществляется на наших глазах завоевание воздуха.

Здесь приведена максимальная высота полета аэропланов за последние 13 лет. 12 дек. 1897 г. Адер в первый разъ поднялся на 1 метр.

1902 г. В.Райт…….. …1 ½ «

1906 г. Сантос-Дюмон. .. ……. 2 «

13 января 1908 г. Анри Фарман…..6 «

Дек. 1908 г. В. Райт….....110 «

Окт. 1909 г. Деламбер……..450 «

19 нояб. 1909 г. Латам……..475 «

7 янв. 1910 г. Латам……...1.500 «

12 янв. 1910 г. Полан……1.520 « [2].

Всероссийский аэроклуб начал готовиться к полетам на сферических воздушных шарах. Аэроклуб, как сообщает „У. Р.“, дошел в соглашение со студенческой лигой, члены которой в настоящее время обучаются членами аэроклуба различным полетам с целью подготовления их к деятельности в качестве помощников пилотов [2].

Вже до початку грудня 1910 року авіатор Васильєв, не спускаючись, перелетів аеропланом «Блеріо» з Єлисаветполя в Тифліс. Пролетів він 190 верст за 1 годину 55 хвилин [3].

В США в кінці січня практикувалися в «Бросании бомб с аэроплана».

В Лос-Анжелесе, в Калифорнии, были произведены с военной целью интересные опыты поражения неприятеля разрывными снарядами, бросаемыми в цель с аэроплана. Командированный правительством Соединенных Штатов лейтенант Бек поднялся на биплане вместе с авиатором Куртисом и с высоты 250 футов бросал небольшие мешки с землею, изображавшие бомбы, стараясь попасть в намеченную цель на аэродроме, над которым аэроплан пролетал несколько раз. Сначала мешки ложились на 25 футов от цели, потом на 15 и наконец последние легли в 4 и 5 футах от цели, что было признано вполне удовлетворительным результатом с военной точки зрения [4].

В кінці січня відкривалися подальші «Перспективи». Milton Mc. Milan з Канзас Сіті (Міссурі) сповіщає, що він вигадав практичний спосіб передачі без дроту моторної сили на аероплани. Для цієї справи він будує величезну лабораторію, в котрій 9000 квадратних метрів благородно віддаються в користування винахідникам, котрі представляють достойні інтересу механічні комбінації [5].

Почали будувати маленькі літаки «Комарик». Будова легких, маленьких аеропланів іде велетенськими кроками. Після знаменитої «Demoiselle 20» Сантос-Дюмона їх почали будувати в великому числі і тепер на паризькому авіаційному полі Issy les Moulineaux пробується зовсім закінчений апарат «Le Moustidue» («Комарик») відомого кондуктора Raoul Vendome.

«Комарик» Вандома являється зо всіх поглядів рекордним апаратом. Це моноплан: важить всього 96 кілограмів; його робоча поверхня – всього 7 ½ квадратних метри; крім всього цього його тягне найменший мотор, який коли підіймав людину в повітря – всього 12 кінських сил.

Моноплан Вандома показує чималий поступ в авіаційній техніці, бо вже користується мотором в два рази меншої сили, ніж найменші з попередніх. Його ширина 5 метрів, довжина теж 5 метрів і, не зважаючи на такі комарячі розміри, він

вражає дописувачів спеціальних видань своєю міцною і надзвичайно гнучкою вдачею: при самих навіть крутих спусках не псується жодна частиночка з шассі (колесного прикладу для розгону і сідання) як звичайно буває у сучасних аеропланів. Сам Блєріо, перелетівши через Ламанш, поламав своє шассі, сідаючи в Дуврі.

«Комарик» відкриває еру загальнодоступних аеропланів уже хоч би зменшенням НР моторі, бо кожна кінська сила коштує зараз не менш 100 франків. А як у видатках на аероплани коштовність мотора займає трохи не все, то Вандом своїм монопланом зменшив ціну самих дешевих аеропланів принаймі вдвоє. Спроби йдуть з успіхом [5].

В Дерпті 9 лютого відкривалися «Курси літання». Приймаються прохання на курси літання при дерптських університетських курсах. Курс навчання – один рік. Приймаються чоловіки й жінки. За умовами можна вдаватися до директора курсів. Про початок навчання буде оповіщено. Директор курсів – професор Ростовцев [5].

Ровивалася авіація і в Владивостоці. 10 лютого комендант владивостоцької фортеці, як повідомляє «Утро Россіи», видав наказ, повідомляючи людність про закони військового часу. Японці почали робити в повітрі розвідки над Усурійським краєм. Вони посилають для цього літаючі машини – дирижаблі і з них розглядають міста. Такі дирижаблі бачили над Нікольськом-Усурійським. Охорону кордонів наших побільшено. Хто приїздить з Шанхая, то каже, що там чекають війни по-весні. Настрій на Далекому Сході дуже тривожний. В Маньчжурії ціни на пшеницю, ячмінь та гречку дуже піднялися. Чекають пароходів з Росії з вантажами військового відомства [6].

27 лютого у Петербурзі на Великдень чекали приїзду авіатора Латама. Аероклуб клопочеться, щоб військове міністерство дозволило Латамові перелетіти на моноплані через Фінську затоку до Кронштадту [7].

На початку березня відбувся «Новый заказ летательных аппаратов».

По сведениям, полученным „Б. В." из достоверного источника, Россия сделала на-днях иностранным фирмам новый заказ летательных аппаратов, предназначенных для учебного воздухоплавательного парка.

Несмотря на неудобство управляемых аэростатов, так называемой мягкой системы, выражающееся в возможной опасности деформирования оболочки, как это было недавно во время полета дирижабля Парсеваля подле Кельна, главное инженерное управление, после продолжительных переговоров относительно цены, заказало на-днях один такой управляемый аэростат, который будет изготовлен уже в будущем месяце и сможетъ, таким образом, принять участие в воздухоплавательной кампании текущего года.

Кроме уже давно заказанных во Франции двух аэропланов Райта и Фармана, военное ведомство заказало теперь еще по одному биплану этих систем.

Военными ведомствами различных государств, какъ передает „Речь", уже неоднократно указывалось, что летательные аппараты тяжелее воздуха, только тогда станут пригодными для военных целей, когда будутъ способны совершать продолжительные полеты, неся на себе кроме пилота, еще двух или по крайней мере, одного пассажира. Поэтому в настоящее время почти все авиаторы - конструкторы обратили все свое внимание на достижение этой цели, при чем некоторые уже успели достигнуть прямо блестящих результатов. Так, Генри-Фарманъ, уже более полугода работающий над этой задачей, окончил теперь постройку большого биплана с мощным мотором, на котором совершал несколько полетов, имея на борту 2 пассажиров. Один из таких полетов продолжался 1 ч. 2 мин., что является мировым рекордом. Блерио в По удачно летает на своем моноплане типа XII, также разсчитанном на 2 человека. Братья Райт, находящиеся теперь в Америке, и в этом отношении хотят опередить французских авиаторов. Ими закончена разработка проектов двух больших аэропланов, причем один разсчитан на подъем 6 —8 человек, а другой на 2 человек и значительного количества грузов. Последний аэроплан, главным образом, предназначается для несения почтовой службы. Оба эти проекта будут выполняться в Нью-Йорке на новом заводе, который построен недавно образовавшимся в Америке акционерным обществом для постройки и эксплоатации

аэропланов Райтов. Общество, акционерами которого состоят Рокфеллер, Карнеджи и другие американские миллиардеры, обладает капиталом в 2 миллиона долларов [8].

5 березня в Петербурзі воєнне міністерство оповістило конкурс на будівлю легких дирижаблів [9].

21 березня в Сан-Себастьяні французький авіатор Леблон, не вважаючи на негарну погоду, досить високо піднявся над морем, упав з апаратом на берегові скелі і убився [10].

В Штетині 21 березня піднявся на пятсот метрів аеростат «Померн» з чотирьома пасажирами. Коло полудня через великий вітер аеростат упав в море. Поки що знайдено одного мертвим, другого переламаною ногою, а інших двох, втім числі депутата рейхстагу Дельбрюка, зовсім не знайдено. Думають, що вони потонули [10].

На превеликий жаль були і жертви авіації.

В Кесліні 23 березня помер професор бреславльського університету Абег, якого було тяжко поранено 21 березня при опусканні аеростата. Крім його на аеростаті була його жінка, ще одна дама та інженер Герстель, яким нічого не сталось [11].

З Берліна 24 березня було повідомлено, що на заводах Сіменса й Шуккерта закінчено будову нового дирижабля завдовшки у 125 метрів, м'якої системи, з трьома човниками. В рух дирижабль приводиться трьома моторами й шістьма пропелерами [12].

В кінці березня в Харкові заснувалось товариство літання. Виписують два аероплани Райта [73].

В Варшаві 5 квітня авіатор Гюйо, під час пробного літання на новому моноплані, упав. Апарат розбився до щенту. Самому Гюйо нічого не сталося [14].

Відбувалися «Нещастя з авіаторами».

6 квітня в Ніці авіатор Рут'є, перелітаючи через море, упав з висоти 12 метрів. Обличчя авіатора поранено. Апарат поламався [15].

В Дуе 6 квітня в апараті авіатора Бреге при літанні спинився мотор. Апарат перекинувся в повітрі на висоті 20 метрів. Упавши. Бреге поранив собі голову та тяжко побився [15].

В Вейльбурзі 13 квітня аеростат «Цепелін II». який сам зірвався з якоря Лімбурзі і через півгодини упав недалеко від Вейльбурга, переломився по половині. Обидва човники та мотор цілі [16].

В Берліні 14 квітня «Цепеліна II», який переломився на двоє, поправити не можна. Він належав державі і коштував 142 мільйони марок [17].

В Лондоні 15 квітня авіатор Полан взяв приз у 10.000 фунтів стерлінгів, призначений газетою « а» за переліт з Лондону до Манчестеру. Політ тягся 11 годин. Крім Полана ще летів Уайт [18].

«Авіатори на південно-російській виставці».

В Катеринославі 16 квітня розпорядчий комітет обласної виставки має запросити на виставку авіаторів і переможцям буде дано нагороди. Запрошували як росіян, так і закордонних. Вже прислав згоду паризький аероклуб та гурток повітреплавців петербурзької політехніки [19].

В Петербурзі 26 квітня на колом'яжському полі почалось літання міжнародних авіаторів. беруть участь такі авіатори: Попов (Росія) на біплані Райта, Христиансен (Бельгія) і Едмонд (Швейцарія). На біплані Фармана, баронеса Дель ла-Рош (Франція), на апараті Вуазена, Вінціс (Німеччина) на моноплані Антуанет і Моран (Франція) на моноплані Блеріо. Призів буде на 15.000 рублів. Літання упорядив Імператорський всеросійський аероклуб. Попову публіка зробила овацію; він найдовше літав і найвище підіймався в гору. Літав без призу. Після нього найдовше літав Христиансен і взяв в цей день перший приз 280 рублів [20].

26 квітня літання в Петербурзі майже не вдалось. Один тільки Моран підіймався щось на 100 метрів вгору і зробив повних чотири круги, але за швидкість літання

присуджено нагороду Христиансену. Баронеса де-Ларош полетить в середу. Сьогодні відбулись літання з пасажирами.

Попова буде призначено воєнним інструктором авіації.

Нагорода за політ між Петербургом і Кронштадтом призначається 10.000 рублів [21].

Дуже цікавим для публіки був «Зарібок Уточкіна».

За своє літання в Москві 11 травня Уточкін заробив 29.000 карбованців [22].

11 травня авіатор Фрей літав на машині Фармана з Іоганисталя в Берлін і назад. В повітрі держався 37 хвилин. Підіймався вгору на 500 метрів [22].

11 травня відкривалася в Петербурзі перша школа авіації [22].

7 червня в Варшаві Уточкін тричі піднімався на скаковому іподромі. Тримався в повітрі 20 хвилин і піднімався вгору на 50 метрів [23].

9 червня дирижабль «Цепелін 7» після дев'ятичасового безперервного літання щасливо спустився в Дюсельдорфі [24].

В Варшаві 14 червня перший день авіаційного конкурсу був нещасливий. Пілоти Гарісен і барон Кагерс не змогли піднятись на апараті Вуазен. Гроші повернуто публіці. Завтра літатиме Уточкін [25].

Готувалася «Подорож на аеростаті з Лондона в Нью-Йорк».

15 червня в Берліні авіатор Вельман зробив умову з видавцями одного американського журналу, що на аеростаті. яким можна керувати, він перелетить з Лондона в Нью-Йорк. Летить він буде через два тижні [25].

В Петербурзі 15 червня о 8 годині вечора військовий дирижабль «Лебедь» піднявшись на станції «Средняя Рогатка», царськосельської залізниці. В гондолі було три офіцери. Піднявшись на 400 метрів вгору, «Лебедь» полетів на Петербург, проманеврирував над Вознесенським проспектом і Гороховою вулицею, облетів Казанський Собор і пролетів над Невським проспектом. Летів він 45 хвилин. Сила публіки дивилось на літання і на вулицях на декілька моментів спинився рух [26].

В Варшаві 16-го червня пройшов другий авіаційний день. Уточкін на «Фармані» перший раз протримався 12 хвилин 25 секунд, а другий 34 хвилини 4 секунди і за 2 хвилини зробив «восьмерку»; з пасажиром тримався хвилину. Фон-Гарісен на «Вуазені» тримався перший раз 8 хвилин 30 секунгд, а другий 10 хвилин. Барон де-Катерс на «Вуазені» – біля 4 хвилин [26].

16 червня. З понеділка почав регулярно ходити між Берліном і Дюсельдорфом повітряний корабель, який возитиме пасажирів. Білети розібрано за тиждень поперед [26].

З Валендорфа 16 червня сповіщено, що біля Оснабрюка дирижабль «Германія», що вилетів вранці з Дюсельдорфа великий вітер зігнав з висоти 1500 метрів. Дирижабль заплутався між деревом. Задню частину його попсовано, покалічено монтера Дирижабль лежить в лісі; його лагодять. Викликано на поміч військові команди [26].

Літали багаті та відомі люди в Російській імперії та світі. З міста Червоне повідомлено, що 15 і 16 червня літав в Красовці на своєму аероплані хазяїн червонського маєтку Ф.Ф.Терещенко. Не торкаючись землі, авіатор шість раз перелітав по дві верстви з одного місця в друге, повертався в повітрі і піднімався вгору на 12 метрів. Ф.Ф.Терещенко цими днями буде випробовувать свій моноплан № 1. Через місяць буде готовий № 2, на якому можна буде літати з пасажиром [27].

В Варшаві 17 червня відбувся третій авіаційний день. Уточкін на «Фармані» протримався 44 хвилини. Три рази він піднімався з пасажиром і протримався в повітрі 6 хвилин 34 секунди. Барон де-Батерс на біплані «Авіатік» проитримався 6 хвилин 45 секунд. Фон-Гарісен на «Вуазені», піднімаючись, зачепився правим крилом за землю. Вітер перекинув апарат. Поламано праве крило. Авіатора не покалічило [27].

18 червня Московське товариство літання отримало затверджений військовим міністром план аеродрому. З 4 липня почнуть вчити на пілотів [28].

В Петербурзі 18 червня аеростат «Лебідь» вилетів в 8 годин 35 хвилин ранку з елінга і літав по Красному Селу до 10 годин 20 хвилин ранку. Піднімався вгору на 520 метрів. Пролетів в секунду по 9 ½ метрів [28].

Була в світі «Лиха доля «Цепелінів»». Кілька днів тому ми подавали звістку про першу пасажирську подорож в повітрі. Німецький балон-корабель, «Церелін УІІ», пізніше названий «Германія», почав був літати з пасажирами між Фридрихсгафеном і Дюсельдорфом. Нечувана досі звістка облетіла ввесь культурний світ і зацікавила навіть самих байдужих людей. І справді цей величезний здобуток культури двадцятого віку був справжнім тріумфом людскости. Те, над чим бились люди з давніх часів, про що мріяли з давніх-давен. здавалось було вже в їх руках.

Але лиха доля показала їм, що не треба довго боротись над тим, щоб мрія стала дійсністю. Повітряний корабель «Германія» після всього кількох днів життя розбився на нікчемні шматки. Берлінські газети останніх днів повні звісток про це національне німецьке нещастя. Над графом Цепеліном взагалі лютує якась зла доля в останні два роки. Всі його дирижаблі, зроблені за цей час, розбились. На станнього, «Цепеліна УІІ», покладались дуже великі надії. Його славна подорож з Фридрихсгафену до дюсельдорфу зміцнила ці події. З Дюсельдорфу повітряний корабель подався на Оснаюрюк. недалеко вже ві Оснабрюку погода, до того часу дуже гарна, різко перемінилась. В заповідному Тевтобурзькому лісі, коли дирижабль був на 1200 метрів над землею, почалась буря. В цей самий час зіпсувався один з мотторів. Самого графа Цепеліна на дирижаблі не було. Доктор Колєман був за головного капітана корабля і запевняв, що катастрофи не може бути. І всі себе почували гарно, і летіли наче б в пульманівському вагоні. Коли, на нещастя, через годину після того, як попсувався перший мотор, сталось це саме і з другим. На дирижаблі не стало запасів газу. Обидва мотори припинили роботу і нещасний корабель полетів з висоти 1200 метрів, як камінь, до низу на ліс. Падаючи. дирижабль зачепився за сосну і поламався, машина розбилась на ні до чого судні шматки. Словом. з корабля зробилась руїна. Поправити

його вже ніяким способом не можна. Нещастя людям не було. Всі 300 душ якось щасливо врятувались. Цепелін в цей час був у Франкфурті. Звістка про катастрофу його кораблем страшенно його вразила і він заслаб.

Коштував дирижабль півтора мільйони марок [29].

В Петербурзі 21 червня Вахтер, піднявшись на апараті «Антуанет» на сто метрів вгору, упав і розбився [30].

В Петербурзі 22 червня аеростат «Лебедь» літав з елінга на середню рогатку до учбового літального парку і назад. Летів 45 хвилин, в гондолі крім екіпажу сиділо ще два офіцера [30].

В Варшаві 22 червня відбувався додатковий авіаційний день. Уточкін на «Фармані» літав 1 годину 2 хвилини 4 секунди. Барон де-Катерс на апараті «Авіатік» держався в повітрі 57 хвилин 17 секунд [30].

22 червня газета «Daily Mail» на конкурс авіаторів для пробігу тисячі миль з Лондона в Шотландію і назад, що буде в липні 1910 року, асигнувала приз 100.000 карбованців [30].

В Бетені 23 червня на вчорашньому літанні побив світовий рекорд авіатики Леблан на «Морані», пролетівши 100 кілометрів за 70 хвилин 11 секунд і вдруге 20 кілометрів за 13 хвилин 8 секунд [31].

На жаль, звичайно, літаки почали використовувати в воєнній сфері.

Аероплани вже використовують. Цими днями в гавані Нью-Йорку відомий авіатор Куртіс з доручення військового міністерства кидав бомби з аероплану в кораблі. В бухті далеченько один від одного було збито з дощок будинки, які мали уявляти з себе ескадри з п’яти воєнних кораблів. З 22 разів Куртіс попав в «кораблі» бомбами 15 разів з висоти від трьохсот до дев’ятисот футів [31].

23 червня в правління київського товариства «воздухоплавателей» подано 2 прохання студентів київської політехніки Ф.Терещенком та К.Ротом, які прохають

зробити їм іспит на пілота. обидва політехніки давно займаються літанням і кілька разів літали за кордоном [31].

В Варшаві 24 червня скінчився авіаційний конкурс. Уточкін взяв на 17.500 франків призів [32].

В Бетені 26 червня баронеса де-Ларош літала на біплані Вуазена, упала з висоти 30 метрів і покалічила собі руки й ноги. Баронеса напевне вмре [33].

Бажання літати було й на Кубані «Теж літун». «Кубанський Край» пише, що в Петровську молодий хлопець М. дуже захопився літальною справою і задумав сам зробити літальну машину. Скільки місяців працював хлопець і в решті таки зробив якусь літальну машину невиданої конструкції. Коли вже було готово, М. витаскав ту машину на дах високого хліва і думав звідтіль летіти під небеса. Але звичайно, нічого з того не вийшло. Замісць того, щоб летіти «під небеса», безстрашний літун полетів разом з своєю машиною на землю. Машина розбилась на шматки, а горе-літун викрутив собі ногу [33].

29 червня у Києві в сім годин вечора молодий київський літун, інженер Ф.Гейне, буде літати на аероплані системи Блеріо. Літання відбудеться на майдані за політехнічним інститутом [34].

Київське літання товариство відкриває з весни 1911 року школу літання у Києві. Літати вчитимуть у цій школі тільки на аеропланах Фармана і Блеріо [34].

Мрії людей були направлені на подорожі «На «цепеліні» до північного бігуна».

Німці таки не кидають думки використовувати дирижаблі графа Цепеліна, щоб долетіти на одному з них до північного бігуна (полюса). Цими днями за приводом германського наслідника, принца Генріха Пруського, відбулась нарада з участю графа Цепеліна і інших. На нараді докладно обговорювались подробиці майбутньої подорожі на Льодовитий океан, щоб там зробити дослід повітряних течій, чи можна долетіти на дирижаблі до Північного полюсу. В цій науковій подорожі на Льодовитий океан візьме участь сам принц Генріх Пруський, граф Цепелін, професори – Гергезель,

Рейх. Дригальський. Подорож буде тягтись два з половиною місяці і, коли виявиться, що летіти можливо в тих течіях повітря над Льодовитим океаном, граф Цепелін тоді почне готуватись до своєї повітряної подорожі на північний полюс [34].

Розвиток літання в останні часи знайшов собі відгук і в науці. Помаленьку випростовується в систему нова галузь науки права – літальне право. Австрійські газети сповіщають про перший університетський курс літального права. Так, в Зальцбурзькому університеті відомий професор науки права Шпероль розпочинає незабаром читати лекції літального права [34].

В Бурнсмуті 29 червня авіатор Рольс, піднявшись на аероплані високо в гору, спускаючись. впав перед трибуною. Впав через те, що зіпсувалась задня частина аероплана. Авіатор дуже покалічився і тут вже вмер [35].

В Біттерфельді 29 червня дирижабль № 6, піднявшись в 3 години 15 хвилини після обід під дощ і при невеликому вітрі полетів в Дрезден, куди й прибув в 5 годин 45 хвилин. Покрутившись трохи над городом після шести годин спустився на аеродромі під оплески публіки. Потім піднявся принцем Іоганом-Георгом і його жінкою, ще політав над аеродромом, а потім над Дрезденом і спустився на аеродромі [35].

29 червня на аеродромі київського літального товариства літав уперше київський авіатор Гейне на аероплані Блеріо.

Авіатор підіймався всього три рази і тримався кожен раз недовше двох хвилин в повітрі на висоті яких-небудь 30-35 метрів. В літанні Гейне почувається ще якась несміливість та непевність. Дивитись на літання зібралось народу менше, як на літання Уточкіна та, очевидно, публіка тепер хитріша, бо, порівняючи, на аеродромі глядачів було дуже мало, тоді як весь величезний Сирецький майдан, що кругом аеродрому був вкритий народом. Звичайно, не мало цьому сприяли високі ціни за вхід на аеродром.

Публіка, очевидно, була не дуже задоволена цим літанням.

Літальне товариство збирається упорядити в неділю, 4 липня, це друге літання Гейне [35].

Авіатор Самуель 30 червня о 8 годині вечора, облетів Париж на висоті 400 метрів і опустився в Сартрувилі [36].

В Дрездені 30 червня дирижабль «П.Б» о 4-й годині ранку полетів в Біттерфельд, де в 11 годин 30 хвилин щасливо спустився [36].

В Лейхлінгені (біля Кельна) 30 червня збудований в 1907 році рейнсько-вестфальським товариством дирижабль «Ербсле» піднявся вранці і, політавши з пів години коло Паттшейда, упав. П'ять душ, що сиділи в дирижаблі, вбито. Корзину чисто потрощило. Між убитими на «Ербсле» – будівничий дирижабля [36].

Про «Експедицію Цепеліна» повідомлено із Тромзе 30 червня пароходи «Майнц» і «Фенікс», на яких виїхала цепеліновська розвідочна експедиція, в супроводі канонерки «Кармен» пішли до острова Шпіцбергена [36].

В Бернемуті 2 липня авіатор Раулісон, під час пробного літання, впав, поламав собі ногу і викрутив плече [37].

В Петербурзі 4 липня авіатор Уточкін перелетів через затоку на аероплані 12 верст летів 12 хвилин на висоті 20 сажнів [38].

4 липня дирижабль «Цепелін 5» мав перелетіти з Кудоби в Бреславль, але спустився коло Глаца, бо з його вийшов газ. Дирижабль розібрано і залізницею відвезено в Бреславль [38].

В Копенгагені 4 липня авіатор Свендсен, піднявшись на аероплані о 4 годині ранку, перелетів через Зунд за 31 хвилин і щасливо спустився в Мальме [38].

7 липня повідомлено про «Авіаційний тиждень у Києві».

Київське товариство постановило призначити й у Києві авіаційний тиждень так як це робиться за кордоном. Думають цей «тиждень» влаштувати в перших числах жовтня. На літання думають запросити опріч російських ще й закордонних авіаторів.

В цій справі товариство послало свого секретаря Мержанова у Париж перебалакати з авіаторами про участь їх в авіаційному тижневі у Києві [39].

В Петербурзі 5 липня в міністерство торгівлі технік Юргенсон подав проект предохранителя від катастроф з аеропланами. Коли аероплани будуть падать, то робляться з парашутами [39].

Повідомлено з Мітави 4 липня, що в Тальсенському повіті спустився аеростат. На йому прилетіли в Швеції ва вчених з науковою метою [39].

7 липня в Гатчині Лебедев відкрив школу літання. Він після відкриття три рази літав щасливо, при чому два рази з пасажиром [40].

9 липня з'явився «Ще один аероплан у Києві». Службовець служби зборів управління південно-західних доріг – К.Ергант будує тепер аероплана системи Блеріо. Начальник доріг поставився прихильно до праці Ерганта і дозволив йому зібрати свій аероплан докупи в старому вокзалі [40].

Восени в Петербурзі буде зроблено авіаційний тиждень. На це військове відомство дає 25.000 карбованців, невідомий жертвує 25.000 і аероклуб 10.000. Заклалась комісія з участю представників воєнного і морського міністерств [41].

На днях, в начале июля, началась постройка нового русского аэроплана. Это моноплан К.К.Эрганта. Новый аппарат будет отличаться от современных аврспланов малой мощностью своего мотора и автоматическими приспособлениями для продольной и поперечной устойчивости. Мотор будет установлен впереди и от него работа будет передаваться коническими шестернями к двум винтам, помещенным сзади несущих поверхностей. Общий размер несущих поверхностей 24 кв. метра. Рулей направления и глубины нет. Хвост служит для продольной устойчивости и искривляется соответственно с искривлением крыльев. Если конструктору удастся благополучно преодолеть громадную работу по устройству передачи энергии от мотора к вантам и по точной автоматизации устойчивости — его моноплан превзойдет лучшие заграничные аппараты этого типа. По внешности моноплан К.К.Эрганта будет

напоминать исполинскую бабочку. По распоряжению начальника Юго-Западных железных дорог К.С.Немешаева для сборки нового аэроплана К.К.Эрганту предоставлен пассажирский зал старого вокзала и разрешено работать в мастерских железно-дорожного технического училища. А. [42].

7 июля В.А.Лебедев совершил в Гатчине три полета на новом биплане Фармана, принадлежащем Императорскому всероссийскому аэро-клубу. Первый полет продолжался 5 минут, два последующих – с пассажирами, по 7 минут. В.А.Лебедев предполагает выступить на будущей неделе на соискание ряда призов, установленных Императорским всероссийском аэро-клубом и некоторыми частными лидами специально для русских авиаторов. А. [42].

16-й полет. Несмотря на довольно значительно порывистый ветер, достигавший 6 – 8 метров в секунду, командир «Лебедя», штабс-капитан А.И.Шабский совершил 8 июля вечером вполне удачный полуторачасовой полет над Гатчиной и ее окрестностями. Поднявшись на высоту 200 метров, «Лебедь» направился из деревни Салюзи к гатчинскому аэродрому, где в ожидании полетов на аэропланах успела уже собраться многочисленная публика. Здесь «Лебедь» стал производить различные эволюции: описывал сначала правильный круг, затем восьмерку, шестерку и т.п. Покружившись над аэродромом минут 20, дирижабль полетел дальше, обогнул Малую Гатчину, варшавский вокзал, Гатчинский дворец, после чего достиг высоты 450 метров и, пролетев мимо слободки и Мариенбурга, вернулся к своему эллингу. Спуск был совершен вполне благополучно в 2 час. вечера [42].

В начале июля в Севастополе морское ведомство приобрело для черноморского флота моноплан «Антуанет». Совершать полеты и обучать морских чинов авиации будет лейтенантъ Дорожинский, который теоретически и практически изучил в Париже воздухоплавание в удостоен звания пилота. Это первый русский морской офицер-пилот [42].

Курский изобретатель кольцевого сфероплана и двигателя для авиации г. Уфимцев начал валовую выделку двигателей своей системы. Двухтактный двигатель его с ротативным валомъ и цилиндрами при мощности в 60 HP со всеми принадлежностями весит только 59 килограмов. Относительное число оборотов равно 1.000 – 1.400, причемъ то же число оборотов можно достигнуть при неподвижномъ вале и ротативных цилиндрах. Цена установлена в 3,000 рублей, при условии сдачи заказа после четырехчасовой безпрерывной работы двигателя на станке [43].

В июле последняя авиационная неделя в Бетени была сплошным триумфом пропеллера «Normal», системы нашего соотечественника С.Држевецкого, работы г. Ратманова. Все первые призы и grand prix de la Champagne взяты аэропланами, снабженными этими пропеллерами; рекорды мира на разстояние, высоту и продолжительность полета установлены также работой пропеллеров «Normal» [43].

Генри Фарман, после видоизменения своего биплана уменьшением нижней поверхности летания и постановки монопланного оперения, принялся за постройку моноплана, чрезвычайно похожего на биплан его системы с отнятой нижней поверхностью и передним рулем высоты. При ширине 7 м. 20 с. и длине 8 т. новый моноплан обладает 17 квадратными метрами несущей поверхности и двигателемъ в 50 HP системы «Gnome»; вес аэроплана на ходу 800 килограмов, что дает нагрузку въ 18 клгр. на квадратный метр несущей поверхности; позади – монопланное оперение, заканчивающееся рулем высоты, и вертикальный руль направления прямоугольной формы. Двигатель сильно выдвинутъ впередъ, в противовес чему авиатор помещается на середине длины всего аппарата. Поперечная устойчивость достигается крылышками, прикрепленными на заднихъ концах несущей поверхности. Г.Фарман совершил на новом аэроплане несколько удачныхъ полетов, причем аппарат показал большую устойчивость в продольном и поперечном отношении [43].

Активно розвивалося «Воздухоплавание на Востоке».

Япония и Китай с лихорадочною поспешностью обзаводятся летательными аппаратами различных конструкций и поддерживают частные общества, открываемые с целью содействия развитию отечественного воздухоплавания. В Японии объявились уже и собственные изобретатели аэропланов и дирижаблей. Так, барон Нарахара придумал летательную машину, которая в нужный моментъ может быть превращена в автомобиль с 40-сильным двигателем. Этому же самому офицеру, лейтенанту японского флота, командовавшему прежде миноноской – истребителемъ, приписывается изобретение аэроплана-истребителя. Полковник Ямада построил оригинальный дирижабль, давший во время недавних японских маневров превосходные результаты. Этот пока в Японии управляемый аэростат приводится в движение 50-сильным керосиновым двигателем. К задней части дирижабля подвешена небольшая корзина, в которой помещаются командир и специалист-инженер, отдающий во время полета но телефону распоряжения механику, находящемуся подле мотора. Вторая корзина находится под «брюхом» дирижабля и снабжена отверстием в дне. В этой корзине помещается человек и взрывчатые снаряды, которые по мере надобности выбрасываются на неприятеля.

Интересуются воздухоплаванием и китайцы. Из Кантона сообщают, что китайский инженер Фонг построил аэроплан, совершивший уже ряд хороших полетов. Недавно французские аэродромы посетила китайская военная миссия, два члена которой остались обучаться полетам на приобретенных аэропланах Фармана и Блерио [43].

12 липня київського пілота, інженера Гейне, запрошено на літання в Японію [44].

В Брест-Литовську 13 липня офіцери фортечного літального батальйону пробували літати на дирижаблі. Дирижабль під тиху погоду пролетів над фортецею і містом і, протримавшись в повітрі півгодини, тихо спустився [45].

12 липня на Іжорському заводі скінчено військовий дирижабль, який будовано під доглядом капітана Голубева. В Гатчині Лебедев на Фармані літав 15 хвилин і на висоті 20 метрів пролетів 16 верст [45].

19 липня протримавшись в повітрі шість годин на висоті 500 метрів. над селом Салюзами, Царськосільського повіту, «Лебедь» щасливо спустився з трьома пасажирами і капітаном Шабським в свій елінг [46].

Літання С.Уточкіна в Катеринославі не вдалось 17 липня. Піднявшись височенько вгору, він мусив круто повернути машину, щоб не зачепитись за дім, але тим часом апарат зачепився за дерево і впав. Машина розбилась. Уточкін щасливо вискочив [46].

В кінці липня в Петербурзі мали відбутися «Маневры воздушного флота».

В петербургском военно-учебном воздухоплавательном парке деятельно готовятся к большим маневрам. Участие парка явится большой демонстрацией летательных аппаратов русского военно-воздушного флота.

В настоящее время в парке почти ежедневно производятся привязные полеты на змейковых аэростатах и воздушных змейках. Начальством парка предполагается с 20-го июля организовать несколько совместных полетов дирижаблей, в которых примут участие управляемый аэростат «Лебедь», оконченный сборкой дирижабль «Комиссионный», а также построенный на Ижорском казенном заводе «Байяр» [47].

В Берліні 21 липня дирижабль «Парсеваль 6-ий» о першій годині дня через незначний дефект спустився в Альтегрофсгеймі. О четвертій годині він знов піднявся і в п’ять годин був вже над Ландсгутом, по дорозі в Мюнхен [48].

22 липня в Катеринославі відбулося друге літання Уточкіна. Погода сприяла. Піднявшись вгору на 150 метрів, літун зробив в повітрі кілька кругів. Підіймався Уточкін два рази. Протримавшись в повітрі півгодини. Публіки було на літанні коло ста тисяч душ [49].

Літання поки що ще дуже дорога річ. Найкращий французький мотор «Гном» з поміччю якого літає машина, через сто годин вже псується і його треба заміняти новим. Німці недавно вигадали в Кельні свій мотор, дуже схожий на «Гнома», і цей новий мотор псується через 120 годин роботи. Таким чином, вирахувано, що,

зважаючи на те, що кожний мотор коштує коло 13.000 франків. година літання обходиться не менше 50 рублів [50].

В Катеринославі 25 липня літання Уточкіну вдалось дуже гарно. Піднявшись досить високо і протримавшись в повітрі дев'ять хвилин, Уточкін спустився на аеродром. Другий раз Уточкін підіймався з пасажиркою – курсисткою. Спустився на полі і звідтіль знов піднявся дуже високо, зробив кілька кругів і, протримавшись в повітрі 15 хвилин, знову спустився на аеродром [51].

26 липня в Катеринославі Уточкін, піднявшись високо вгору, протримався 20 хвилин, потім відлетів верст зо дві вбік і швидко спустився, бо попсувався мотор. Аероплан пошкоджено. Авіатор не потерпів [52].

В Труа 27 липня літуни Ліндпентнер, Леганьє, Обрен і Леблан полетіли в Нансі, вилетівши один за одним в 5 годин 14 хвилин. 5 годин 25 хвилин, 5 годин 33 хвилин і 5 годин 40 хвилин [53].

В Нансі 27 липня авіатор Леганьє прибув в 11 годин 10 хвилин. Ліндпентнер спустився в дорозі, бо зіпсувався мотор. Під час спуску аероплан трохи поламався [53].

29 липня газеті «Россія» телеграфують з Вільни: «Балон всеросійського аероклубу «Василій Корн», розміром 1437 квадратних метрів, піднявшись 27 липня, в 7 годин 40 хвилин вечора з газового заводу, пішов на Ригу, перелетів Чудське озеро, але, не долетівши до Вендена, звернув на Вільну, пролетів на схід від Вільни і щасливо спустився. Не дивлячись на великий вітер, балон пролетів біля 700 верст, протримавшись в повітрі 17 годин 20 хвилин. Піднімався найвище на 2.675 метрів. Пілот: генерального штаба підполковник Одинцов; пасажири: члени ради аероклубу Срединський і інженер Ринін [54].

В Блекпулі (Англія) 28 липня Грахам Уайт пробував, чи годяться аероплани для пересилки військових депеш. Пролетівши Флітвуд, Уайд спустився і. взявши депеші, перелетів через море Барроу і повернувся в Блекпуль. Летів всього 119 хвилин.

Авіатор Лорен перелетів біля Блекпуля через море в Лендано. 65 миль пролетів за 93 хвилини [54].

В Іоганністаді 28 липня авіатор Гейм на аероплані Райта, піднявшись вгору на 80 метрів, упав. Апарат розбився. Авіатор лежить непритомний [54].

В Петербург 30 липня пробували літати на новому дирижаблі «Комиссіонный». який збудувала комісія генерала Кирпичова. Дирижабль піднявся в 8 годин 25 хвилин ранку, зробив три великих круги над Волковим полем, піднімаючись вгору на 30 метрів, і, пробувши вгорі 35 хвилин, щасливо спустився. Керував літанням командир дирижабля Нємченко [55].

Різні люди в той час розважалися як могли. Відбувалася і «Подорож з бочкою».

В Радом 30 липня прибули італійці, що мандрують кругом світу з бочкою [55].

Відбулося «Нещастя з Уточкіним» в Ростові-на-Дону 30 липня. Авіатор Уточкін, піднявшись в гору на 6-7 метрів і протримавшись з хвилину, упав. Апарат поламався. Уточкін звихнув руку й ногу [56].

В Петербурзі 2 серпня вранці на Гатчинському аеродромі авіатор Лебедев два рази літав на первому, збудованому в Росії, аероплані «Россія». Літав кожен раз по 2 ½ хвилин. Апарат зроблено гаразд [57].

1 серпня в Петербурзі з міського газового заводу піднявся аеростат «Василій Корн». Пілот – Кузнецов; пасажири: Рикін, Срединський і Христ. Аеростат пішов на Гатчину [57].

В Парижі 2 сепрня, по офіційним відомостям, від Парижа до Дуе (605 кілометрів) пролетіли: Леблан за 9 годин 13 хвилин 56 хвилин, Обрен за 10годин 10 хвилин 5 секунд [57].

В Штутгарті 2 серпня авіатор Фольмелер, після довгого літання, швидко спустився з висоти 60 метрів спускаючись, зачепив 12-літнього хлопчика, який по дорозі в лікарню помер [57].

2 серпня в Мюнхені дирижабль «Парсеваль 6», вперше літав вчора з 16 пасажирами. Політавши півгодини. щасливо спустився [57].

В Петербурзі 2 серпня о 8 годині дирижабль «Комиссіонний» вилітав вдруге. Прокрутившись хвилин 25 над Волковим полем, дирижабль полетів до Середньої Рогатки, але там зіпсувався руль і дирижабль спустився. Нещастя з пасажирами не було.

Разом з тим на Гатчинському аеродромі дуже щасливо пробували літать на аеропланах. Поручик Горшков на військовому біплані Фармана літав в селі Шалюзі за 6 верст від Гатчини. Туди й назад пролетів за 12 хвилин. По дорозі авіатор зустрів «Лебедя», довго крутився коло його і пролетів над ним на висоті 400 метрів. Вернувшись на аеродром, авіатор ще тричі літав за пасажирами.

В цей же час двічі щасливо літав пілот всеросійського клуба Сегно з пасажирами [58].

3 серпня в Петербурзі на Гатчинському аеродромі поручик Коготов піднявся на військовому біплані Фармана. Піднявшись на 8 футів і пролетівши трохи. Коготов упав в рів і дуже поранив собі руки й груди. Непритомного авіатора відвезли в лікарню. Біплан чисто потрощило. мотор зіпсовано. Нещастя сталось через те. що зіпсувався мотор [59].

В Франкфурті-на-Майні 3 серпня поручик Тідеман, пробуючи літати на аероплані, піднявся вгору на 30 метрів і впав. авіатор поламав собі праву ногу. Через лиху погоду поліцейський комісар відклав на далі літання інших авіаторів [59].

В Петербурзі 4 серпня імператорський всеросійський аероклуб затвердив програму всеросійського свята повітреплавання. свято відбудеться у вересні. Є вже призів на 40.000 карбованців. Візьмуть участь повітряні кулі. дирижаблі. аероплани і повітряні змії. літання буде двох родів: професіональне і аматорське. До аматорів зараховано офіцерів літального парку і членів аероклубів. Серед офіцерських призів є приз 1400 карбованців за влучне кидання бомб з висоти 100 сажнів.

На Гатчинському аеродромі поручик Горшков щасливо літав три хвилини. Коли він хотів вдруге летіти з пасажиром, під пропелєр попала собака. Її розрізало пополам. Пропелєр розбився. Куски полетіли в публіку, те ж саме було з другою собакою, коли авіатор Лебедев хотів летіти на аероплані всеросійського аероклубу [60].

В Ам'єні 4 серпня поручик Лете, політавши годину, вернувся. Латам, знявшись вчора, щоб летіти з Парижа в Лондон, спустився в 7 годин 30 хвилин, бо вийшов увесь бензин. Сьогодні він хотів знов летіти, але в 6 годин 25 хвилин наткнувся в Ам'єні на дерево. Аероплан розбився. Латам живий і здоровий [60].

В Кале 4 серпня авіатор Муазан спустився в 10 годин 30 хвилин, потім полетів на Лондон, годин у дві пролетів над Дувром і летить далі по залізничній колії [60].

В Лондоні 5 серпня Муазан спустився в Кільманстоні біля Лувра, бо лиха погода. На Лондон він полетить завтра [60].

Присвячено було «Маленький фельєтон» «Історії авіації в П'ятисобачому хуторі» [60].

В Нижньому Новгороді 6 серпня ввечері на ярмарковому іподромі авіатор Уточкін літав на аероплані Фармана. На літання зійшлось дивитись сила людей. Перший раз Уточкін піднімався вгору на 70 метрів і тримався 3 хвилини, а вдруге 4 [61].

В Фрідріхсгафені 9 серпня «Цепелін № 6» в 5 годин 50 хвилин вилетів в Баден-Баден. В 10 годин ранку дирижабль пролетів над Офенбергом, а в 10 з половиною годин спустився в Баден-Бадені [62].

В Франкфурті-на-Майні 9 серпня авіатори Лохнер, Ліндпентнер і Жаннен полетіли на Мангейм. Жаннен через 1 ¾ години спустився в Мангеймі; Лохнер через 4 години 22 хвилини спустився, перервавши подорож, в Майні; Ліндпентнер спустився в Офенгеймі, бо зіпсувався мотор. Полагодивши мотор, він вернувся в Франкфурт, де на висоті двохсот метрів довго літав над учбовим плацом [62].

8 серпня дирижабль «Лебедь» перелетів через село Халючі і долетів до статті Середня Рогатка, пролетівши за годину 35 верст.

На Гатчинському аеродромі, як пасажир, піднімався на аероплані командуючий військом одеської округи генерал Каульбарс. Пілот Лебедев літав 5 хвилин на збудованому в Росії аероплані «Россія» [62].

В Петербурзі 8 серпня поручик Горшков піднявся на «Фармані» з пасажиром на 60 метрів вгору. Але тут зіпсувався мотор. Апарат став падати додолу і зачепився за дерево. Горшкова легко поранено. Пасажир не потерпів [62].

В місті Нижній Новгород 9 серпня авіатор Уточкін літав 4 рази. Перший раз на 60 метрів і протримався 4 хвилини. Другий і третій рази з пасажирами підлітав в гору на 20 метрів і тримався по 2 хвилини, 4-й раз піднявся на 100 метрів і протримався 5 хвилин [63].

9 серпня дирижабль «Лебедь» літав над Петербургом, пролетів над Невським проспектом і щасливо спустився біля Середньої Рогатки.

На Гатчинському аеродромі пілот Лебедев кілька разів щасливо літав на біплані Фармана [63].

Канцелярія київського товариства літання (Пушкінська, 8, квартира 2) з 20-го серпня буде відчинена що-понеділка, середи та п’ятниці з 11 до 1 години дня. Книжки з бібліотеки при Правлінні товариства видаватимуться з 1-го вересня, що-четверга з 12 по 1 години дня. Секретарь товариства приймає що-неділі з 11 до 12 дня [63].

В Петербурзі 10 серпня по ініціативі міжнародної повітреплавательної федерації, всеросійський аероклуб постановив організувати свято літання. Перший авіаційний тиждень буде з 5 по 12 вересня, а другий з 16 по 23 вересня. На першому тижні буде розіграно призів на 16.500 карбованців, а на другому – на 17.500 карбованців. Літатимуть біля Коломни [64].

18 серпня на Гатчинському аеродромі капітан Ульянин 7 хвилин літав на біплані російської роботи «Россія А». На тому ж апараті двічі літав по пять хвилин авіатор Лебедев. Поручик Матиєвич літав 5 хвилин на моноплані російської роботи «Россія Б» [65].

17 серпня ввечері на Гатчинському аеродромі поручик Руднев літав на «Фармані» з пасажирами по 3-4 хвилини. Авіатор Лебедев на біплані російської роботи «Россія А» літав 15 хвилин. Поручик Матусевич на моноплані «Россія Б» літав 5 хвилин [65].

19 серпня 14 авіаторів перелетіли через море від Гавра до Довиля. П'ять душ повернулось тим самим шляхом і назад. Латам перелетів туди й назад тричі [66].

Здійснювали літання свідомі «Авіатори-українці». 19 серпня під час уманської сільськогосподарської виставки студенти київської політехніки, брати Касяненки (свідомі українці) зроблять кілька спроб літання на аероплані власної конструкції [66].

В Вільно 19 серпня київський студент Ржоненицький пробував літати на аероплані і літав три хвилини [67].

В Севастополі 20 серпня авіатор Інсаров, піднявшись на аероплані Блеріо на вісім метрів вгору, впав. Аероплан потрощився. Авіатор трохи потовкся [67].

В Петербурзі 20 серпня в 10 годин ранку аеростат «Кречет», яким можна керувати, піднявся з аеродрому з чотирма офіцерами і двома механіками і пішов на Гатчино. По дорозі руль зіпсувався і апарат понесло до моря. На Гутуєвському острові аеронавти, при допомозі народу, що збіглись дивитись, спустились. Полагодивши руль. аеронавти полетіли назад [67].

22 серпня в Мінську авіатор Ранк, що хотів літати на апараті Блеріо, не піднявся навіть з землі. Збираючись летіти, він наскочив на публіку, ударився крилом об землю, поламав крило і покалічив три душі з публіки [68].

В Мінську 23 серпня авіаторів Ранка і Мартовила, що покалічили декілька душ, з наказу прокурора арештовано [68].

В Москві 22 серпня, випробовуючи новий аероплан «Дукс», авіатор Раєвський упав. Машину потрощило, авіатор не покалічився [68].

Повідомлено з Петербургу 22 серпня, що авіатор Ейлер зробив військовий аероплан, який підніматиме кулемет [68].

В Петербурзі 24 серпня аеростат «Лебедь» закінчив кампанію, пролетівши від станції Середньої Рогатки до повітреплавательного парку. Проманеврувавши з півгодини, «Лебедь» спустився в дворі парка, де почали його розбирати [69].

23 серпня в Мінську один покалічений під час «літання» авіаторів Ранка і Мартогліо помер. Авіатори сидять під домашнім арештом, поки судовий слідчий вживе «мєр пресєчения» [69].

В Мінську 24 серпня випущено під догляд поліції двох авіаторів, що сиділи під арештом [69].

Планувався політ «З Парижа до Петербургу на аероплані».

Петербурзьке товариство літання отримало з Парижу від редакції «Iournale» запрошення російським офіцерам взяти участь в літанні з Парижу до Петербургу. Приз за краще літання – 800 тисяч франків. Вся дорога розділена буде на 15 етапів. Літання буде в травні місяці 1911 року [70].

В Бостоні на мітингу авіаторів, що почався 23 серпня, приз 10.000 доларів взяв Грахам Уайт, який пролетів від Кембриджського університету до бостонської гавані і назад [71].

В Бухаресті 27 серпня на військовому аеродромі в Котрочені інженер Влайко літав на вигаданім ним аероплані. Він піднявся на 150 метрів вгору і протримався 15 хвилин. Аероплан купує казна [72].

В Кишиневі 26 серпня літун Кузнецов спочатку літав щасливо, але потім апарат зіпсувався, бо один з його помічників забув свій ціпок в рулі.

Машина впала і розбилась. Кузнецов не покалічився [72].

В Черкасах 1 вересня при заході сонця аероплан системи братів Касяненко підіймався вгору на 3 метри. Авіатори спустились на землю без всяких перешкод. Складено акт про літання [73].

Планувалося до відкриття «Фабрика аеропланів у Києві».

Швейцарські підприємці сповістили секретаря київського авіаційного товариства, що вони можуть відкрити в Києві фабрику аеропланів. Річ в тім, що аероплани робляться з російських матеріалів, тільки мотори в їх закордонні. І от, коли б робити аероплани тут, під доглядом французьких інструкторів, вони коштували б далеко дешевше [74].

У французьких маневрах беруть участь аероплани [75].

Відбулася «Знов катастрофа дирижабля Цепеліна».

1 вересня пасажирський дирижабль графа Цепеліна згорів до щенту. Катастрофа сталась таким чином. дирижабль з 12 пасажирами мав летіти з Баден-Бадена до нейбургу, але, через дефекти в моторі мусив повернутись назад. Дирижабль легко спустився на землю і висадив пасажирів. машинисти почали поправляти дефекти, як раптово іскра попала у відкриту бочку з бензіном. Вмить стався вибух бензину і дирижабль загорівся, врятувати його не вдалось і через півгодини з дирижабля була тільки купа сміття; ангар теж наполовину згорів. Шість монтерів ранено вибухом і відправлено в лікарню. Імператорові Вільгельмові і графові Цепелінові послано по телеграфу звістку про катастрофу. Збитків на мільйон марок. В Берліні нова катастрофа зробила дуже сумне враження. Всі газети вийшли з закликом не сумувати і скоріше зібрати жертви на новий дирижабль [76].

Писала «Рада» «Про українських аеронавтів». Виявляється, що звістка про те, ніби брати-українці Касяненки мали впорядити літання на виставці в Умані, неправдива. Ніяких заходів перед комітетом виставки брати Касяненки не робили. Не точна і звістка про політ в Черкасах 31 серпня. То був не політ, а тільки спроба. Спроба ця, як відомо, вдалася [77].

Морське міністерство на початку вересня запрошує Єфімова головним інструктором по авіації на жалування 15.000 карбованців [77].

В Петербурзі свято авіації через негоду відклали на 8 вересня [77].

На початку вересня морське міністерство Російської імперії асигнувало 1000 карбованців на призи на авіаційному тижні.

По згоді аероклубу з Миколаївською обсерваторією на авіаційному тижні буде показано спроби обслідування атмосфери шарами і парасолями [78].

Використовувалися «Аероплани на французьких маневрах».

На минулих великих маневрах французького війська випробували аероплани, що мають висліжувати, де стоїть військо супротивника. 21 серпня з наказу генерала Пікара, військові агітатори Сідо і Менар, висліжували вороже військо. не зважаючи на погоду, обидва авіатори вилетіли на біплані в призначений генералом час: в 6 годин ранку. з пілота був Менар; слідкував за ворожим військом Сідо. Аероплан піднявся вгору на 500 метрів і там увесь час тримався. В 7 годин 5 хвилин авіатори вернулись, пролетівши 60 кілометрів і розвідавши де стоїть військо супротивника. В 7 годин 45 хвилин рапорта було доставлено генералові і той змінив всю свою диспозицію і. дякуючи цьому, виграв маневровий бій. Коли імператорові Вільгельмові донесли про те, як гарно коригувались літанням французи на своїх маневрах, то він звернувся до графа Цепеліна з проханням залишити свої дирижаблі і краще будувати аероплани для німецького війська [78].

В Петербурзі 8 вересня почалося всеросійське свято авіації. Народу зійшлося мало, занято тільки дешеві місця. Найбільшим успіхом користувався Єфімов. Спроби з російськими аеропланами невдалі: аероплан «Россія» не міг навіть піднятись. Дуже гарно літав на «Блеріо» капітан Мацієвич. З поручиком Горшковим сталось нещастя. Він піднявся на Фармані; вгорі зіпсувався мотор і Горшков, спускаючись, побив апарат і сам потовкся. Вертаючись з аеродрому, Горшков упав з автомобіля і поламав собі ногу. Генерал Кованько відвіз його в госпіталь [79].

В вересні мова йшла вже про будівництво аеродрому в Києві. Пілот київського товариства літання Ф.Л.Гейне клопочеться перед міським головою міста Києва І.Н.Дьяковим, щоб йому віддали в оренду шматок міської землі на Курінівці, на якому

єсть думка зробити аеродром для «Київської практичної школи літання», що відкривається незабаром [80].

В Петербурзі 11 вересня повідомлено, що комітет по збільшенню флота асигнував 200.000 карбованців на побудову 20 аеропланів.

Військове міністерство просить грошей на купівлю десяти аеропланів, і заводить при офіцерській школі авіаційний відділ.

Офіцерові Піотровському не дозволено летіти з Петербурга в Париж, а дозволено літати тільки в Росії [80].

В Петербурзі у неділю на літання зійшлося сила людей. Уточкін, що літав на «Фармані», зачепився за вірьовку воздушного змія і впав. Апарат розтрощився. Авіатор трохи потовкся. Єфімов літав з пасажиром 40 хвилин. Сегно 26 хвилин. Капітан Маціевич літав 30 хвилин з пасажиром. Найдовше з професіональних літунів літав Єфімов, який і взяв за це приз. Маціевич взяв приз за те. що найвірніше спустився: спустився він за 11 метрів від стартової лінії [81].

Науково-технічні розмови для добродіїв членів Київського товариства літання будуть в цьому академічному році в два рази на місяць: понеділками, після понеділків фізико-математичного товариства при університеті святого Володимира.

Розмови ці почнуться з 20 вересня, від 8 до 11 годин вечора, в помешканні канцелярії правління (Пушкінська 8, квартира 2) [81].

В Петербурзі на авіаційний конкурс на літання 14 вересня зійшлося до 200.000 людей. Був, між іншим, Коковцев і багато депутатів [82].

Встановлювалися різні рекорди, наприклад «Сорок годин у повітрі».

Ростов-на-Дону. Сюди повідомляють, що в станиці Кутейниковій спустився аеростат, який вилетів з Петербурга ще в суботу з двома військовими авіаторами. Аеростата протримався в повітрі 40 годин. Підіймався найвище на 5.500 метрів [82].

В Домодоссолі в страшних муках умер авіатор Шавез, що під лиху погоду перелетів через Альпи біля Сімплона і, спускаючись, розбився. Перед смертю йому мабуть

ввижалися Альпи, бо він все говорив про їх, а вмираючи з жахом кричав «ах який вітер!» [83].

В Парижі 16 вересня за декілька годин до смерті Шавеза офіціально повідомлено, що йому присуджено 50.000 франків премії за те, що він перелетів через Альпи [83].

В Петербурзі на авіаційному конкурсі в вересні через дощ літать в середу почали тільки перед вечором. Капітан Мацієвич літав з пасажирами 14 раз. Між пасажирами був шлісельбуржець Морозов. Сегно, спускаючись після літання на біплані «Россія», потрощив апарат, а собі покалічив руку. Єфимов за годину літав з пасажирами 10 раз [83].

В Милані 17 вересня в день перенесення тіла Шавеза на парижський поїзд багато домів прибрано було крепом. Жінки в жалобі. Військо віддавало останкам військові почесті. Прапори спущено на половину [84].

В Петербургзі аеростат «Вислій Корн», що вилетів 13 вересня з Петербурга з пілотом Серединським і професором Ринінім, опустився за 50 верст від Саратова, пробувши в повітрі 25 годин і пролетівши 1500 верст [84].

Перелітали авіатори «Через Дунай на аероплані».

Цими днями (21 вересня) принц Георг Бібеско перелетів на аероплані Блеріо через Дунай між Джуджовом (Румунія) та Рущуком (Болгарія). Летів всього п’ять хвилин на висоті 300 метрів. Публіка гучно вітала авіатора [85].

Авіатори збиралися «Через Атлантичний океан».

Цими днями (22 вересня) літуни Вейман і Ванимон збираються перелетіти через Атлантичний океан на дирижаблі «Америка». Дирижабль вже готовий до літання і з Вашингтонської фізичної обсерваторії щоденно присилають до Атлантік Сіті, де переховується «Америка», вгадування погоди. Виявляється. що для дирижабля самий небезпечний береговий вітер; над самим океаном він не такий вже страшний. Літуни роблять тепер спроби з свою машиною і в кінці цього місяця полетять в Європу.

Тільки перших два дні пароходи будуть йти слідом за дирижаблем, а потім він полетить вже швидше і пароходи відстануть від нього [86].

Відбувалося і надзвичайно «Сміливе літання».

15 вересня відомий серед літунів Татюбо перелетів через Піренейські гори. Він піднявся в Байонні в чотири години 35 хвилин і, перелетівши понад Біарицею, спустився в Сен-Себастіані. Тут його гучно вітав народ і король з королевою. Король, в нагороду за сміливе літання, дав Татюбу хрест Карла III [87].

В Петербурзі 22 вересня на авацийному святі всі літали дуже щасливо. П.А.Столипін літав з капітаном Мацієвичем 5 хвилин. Руднев піднімався вгору на 1400 метрів, Єфимов на 1000, Уточкін на 300. Єфимов протримався в повітрі 1 годину 26 хвилин. Руднев піднімався з землі за 5 секунд. Лейтенант Піотровський вилетів в 5 годин з пасажиром студентом і спустився в 7 годин в Кронштадті на Соборному майдані [87].

Тема «Смерть авіатора українця» сколихнула всіх читачів, що слідкували за розвитком авіації в Україні та Російській імперії.

В Петербурзі 24 вересня 1910 року учасник авіаційного конкурсу Мацієвич, сперечаючись за приз на висоту, піднявся вгору на 450 метрів. Тут публіка помітила, що з апаратом сталось щось недобре. В ту ж мить авіатор, випавши з аероплана, полетів додолу. Перелякана публіка скрикнула, як один чоловік. і гунула до того місця, де впав Мацієвич. Картина була страшна. Руки і ноги авіаторові було повідривано, груди й голова розбиті, все тіло вгрузло в землю. Сажнів за 20 від тіла упав апарат. Під час нещастя жінка покійного була серед публіки. Вона з несамовитим криком кинулась до тіла свого чоловіка і зомліла Коли її привели до чуття, бідна жінка стала виявляти ознаки божевілля [88].

«Рада» 26 вересня публікує проникливу статтю «Пам’яті Л.Мацієвича».

Знову сумну звістка, знову тяжка втрата нашого громадянства.

24 вересня в Петербурзі впав першою жертвою російської авіатики молодий українець – морський інженер капітан Лев Макарович Мацієвич.

Не в тім тільки полягає вся вага нашої втрати, що згубили ми в особі Мацієвича сміливого російського авіатора, талановитого, енергійного винахідника, відомо своїми премірованими працями в сфері підводного плавання і «минных заграждений», чесного і непідкупного морського інженера.

Головне, що завдає нашому громадянству суму й горя, це те, що в особі Мацієвича з кону життя зійшов не тільки рідний, свідомий син нашого народу, але й активний воїн нашої нечисленної національної раті.

Родом з Лівобережної України, ще за дитячих літ мав він українські симпатії, котрі за студентських часів (в Харківському технологічному інституті) склалися в міцну і сталу форму національної самосвідомості. Активний, надзвичайно працьовитий і енергійний, з гострим розумом і практичною вдачею Мацієвич був найменший прихильник запічного патріотизму і пильнував по змозі всюди виявляти свою національну свідомість активно, в тому чи іншому національному ділі. Починаючи з часів студентства і мало не до останньої хвилини свого життя, він ніс свою лепту в скарбницю нашого національного відродження своєю особистою працею. Студентські українські гуртки політичного і культурного характеру, видавництво народніх книжок, українські спектаклі, участь в трудовій українській громаді першої Думи Державної, повсякчасна і чимала допомога грішми і працею українській робітничій пресі після 1905 року, велика організаційна і агітаційна праця в Петербурзькому українському клубі «Громада» таке інше – ось в чім головне виявилася активна національна свідомість Мацієвича. Хоч і який обтяжений був він своєю обов'язковою і необов'язковою інженерною працею, одначе завжди знаходив він час для допомоги національній справі. Особливо прихильний до робітничої справи, він проте визнав величезну увагу за цілим національним рухом, радів кожному значному успіхові нашого національного відродження. Як людина дужої волі і залізної логіки, і в справах національно-громадських не визнавав Мацієвич ніяких компромісів, і з тими ж світлими, чистими національними і громадськими

ідеалами, якими були вони за юнацьких часів свого народження, зійшов він так трагічно в домовину. Микола П. [88].

«Сторінки життя» були надзвичайно сумними, трагічними.

«На зустріч Сонцю золотому».

Міцно останніми роками позасмоктувало нас болото буденщини.

Замовкли голосні згуки. Повилітало співоче птаство. І нема льоту вгору. Нема сміливих думок.

Обиватель спить сном праведним. Студент учиться. ганяючись за дипломом. Селянин тихенько мре від холери і тифу.

Хороне вся країна.

І тільки й є в їй з пориваннів до неба, – що літ машин, на які сміливі завзятці шукають дороги до гордих просторів, до сонцем осяяних високостів.

Нехай кажуть, що це жадоба «приключений», що це марна забавка, та дарма.

Ті, що люблять бавитись, не вміють покладати життя.

А тут: Шавез героїчно летить через снігове верхогір’я і героїчно вмирає смертю переможця.

Мацієвич, піднявшись високо вгору, лягає на шматки розтрощений грудьми до землі, з якої злетіти насміливсь.

Буденщина, болото, земля – не пускає від себе тих, кого рабами породила, земля не прощає бунтівникам їх льоту «на зустріч сонцю золотому». Земля хоче, щоб «узятий від землі» землею тільки й жив.

Земля бунтується, на бій стає з синами своїми, що в орлів перевернутися хотять.

І гинуть Шавези, трупом падають на розгнівану грішницю Мацієвичі.

Але вітає, радо приймає їх Сонце огнисте, бо з серця людини насмілились понести йому вони іскру, найкращу іскру Сонця.

Вінками мучеників вквітчають їх сини землі, яким прокладає дорогу до Сонця їх кровію злитая путь.

Коли, може вже швидко, проріжуть повітря, синеє небо машини людей і безпешно втішатиметься ними бережний обиватель, – то то ж буде зроблено трупами Шавезів і Мацієвичів.

Нехай же живе льот «на зустріч Сонцю золотому» - і нехай не боїться він бунту землі. Л.Чулий [88].

В статті «Катастрофа з Л.М.Мацієвичем» описано похорон авіатора-українця Л.М.Мацієвича.

На трагічну, несподівану смерть авіатора-українця Л.М.мацієвича вся преса озвалась теплими статтями, присвяченими пам'яті покійного. В «Новом Времени» так описується останнє літання Л.М.Мацієвича. Він довго літав з пасажирами і під кінець рішив полетіти. щоб взяти приз на висоту. Перед польотом він говорив, що втомився літанням і не буде летіти вище 500 метрів. Летів він на Фармані. Апарат зразу піднявся і далеку височінь так, що здавався невеличкою плямою в небі. Потім став спускатися. Всі звернули увагу на крутий спуск. Одначе це нікого не здивувало, бо це був один з звичайних і любимих способів авіатора. Але тут сталося щось незвичайне: від крутого спуску Мацієвич почав опиратися, очевидно, на дріт, або навіть вдарив місце, на якому сидів і воно вирвалося з гнізда машини. Через це рівноваги не стало і Мацієвич випав з машини. Спочатку видно було, як його права рука хапалась за щось, а ліва нога була зігнута в коліні. Потім він відділився від машини. машина стала хвилюватися, бо не було авіатора. Мотор все це робив і машина відлетіла в бік, а авіатор лишився на місці і з страшенною швидкістю падав на землю. Зразу він на наче боровся в повітрі, впав грудьми на землю. Потім. оповідають офіцери, очевидці, він підскочив на півтори сажні від землі і впав вже на спину Апарат для вимірювання висоті, який Мацієвич взяв з собою, відскочив від нього на п'ять, шість сажнів. Всі мідні частини машини погнулися вивалилися. Машина лежала на землі крилами вгору, нагадуючи великий парасоль, перекинутий догори. Машина впала значно пізніше від авіатора і, коли вона торкнулася землі, почувся великий тріск і вибух. Не

можна описати того жаху; який охопив всіх присутніх. Вся якось наче закам’яніли, дивлячись на це падіння тіла, не знаючи, що робити, чим допомогти. Потім разом всі кинулися туди, де лежало мертве тіло. Бігли через те, що далі стоять не сила було, – серце не витерпіло і розірвалося. Лікар оглянув тіло і повідомив, що Л.М.Мацієвич неживий. У нього розбиті були груди, череп голови, переломана ліва рука. Праве око витекло. Велика юрба як один поскидала шапки. На труп Л.М.Мацієвича кинувся з криком і плачем учень його лейтенант Подгурський. Черехз кілька хвилин велика процесія рушила в місто. На місці смерті Л.М.Мацієвича постановлено хреста з шматків машини. Цілий день біля хреста було сила людей. На труну Л.М.Мацієвича покладено багато вінків. Від П.А.Столипіна вінок з написом: «жертве долга и отваги». Від головного штабу – «отважному пионеру воздушной разведки». Від товаришів-українців з написом: «дорогому Левкові від товаришів». Були також вінки від школи «правоведения». від гімназій і таке інше. П.А.Столипін прислав вдові Л.М.Мацієвичу телеграму з висловом співчуття. Київська міська дума вшанувала пам'ять Л.М.Мацієвича вставанням і поклала вінок на його труну. Слідча комісія не встановила чогось певного про причину катастрофи. Є кілька пояснень. Саме певне те, що в машині лопнув тяж і розколов пропелера, від чого апарат розпався. Мацієвич хотів випрямити 1його і подався назад. В цей самий момент він і послизнувся і випав з машини [89].

«Співчуття дружині Л.Мацієвича». Український клуб Києва телеграмою висловив своє співчуття дружині покійного Л.Мацієвича з приводу трагічної смерті її чоловіка [89].

«Над допомогою Л.Мацієвича».

В судовому кабінеті воєнно-медичної академії професор Косоротов з лікарями робили огляд тіла покійного Л.М.Мацієвича. Тіло огляділи тільки зверха. Виявилося, що весь лівий бік тіла розбито. Розбиті всі кістки лівого боку голови; зламано носа, вибито зуби, підборіддя і височну кістку. Переламано праві ребра. На стегні велика

рана. На спині сила кривавих ран. Обличчя покійного Л.М.Мацієвича спокійне. Лікаря запевняють, що Л.М.Мацієвич вмер від струсу мозку. Тіло набальзамовано. По покійному відслужено силу панахид. Жінка покійного Л.М.Мацієвича ще досі не прийшла до пам'яті. Увесь час вона рветься до труни, ніби пестить чоловіка і благає його запевнити всіх, що він живий. Серед студентів воєнної академії йде підписка на пам'ятник Л.М.Мацієвичу. Виявилося, що на пам'ятник збирають гроші в самих різних станах громадянства. Пам'ятник гадають поставити на одній з центральних вулиць столиці. Впливові думські кола збираються впорядити в Державній Думі маніфестацію в честь померлого героя. Намічено такий проект: голова Державної Думи звернеться до зібрання з чулою промовою в пам'ять Л.М.Мацієвича і запропонує Державній Думі вшанувати його вставанням. Гурт октябристів радить законопроект, по якому б визначено було капітал на забезпечення сімей авіаторів, що загинули. Опозиція гаряче підтримує цей законопроект.

Морське міністерство клопочеться перед Царем, щоб дозволено було призначити сім'ї покійного Л.М.Мацієвича пенсію в 2- 21/2 тисяч щороку. Л.М.Мацієвич служив в морському міністерстві всього 8 літ і права на пенсію не має, але головний морський штаб вважає, що Мацієвич загинув рід час виконання своїх обов'язків і прирівнює його літання до служби під час війни.

З Царського наказу вдові Л.М.Мацієвича призначено 1.800 рублів і доньці 600 рублів пенсії на рік. Похорон Л.М.Мацієвича казна бере на свій кошт. Виявилося, що Л.М.Мацієвич був застрахований на випадок нещастя. В «Б.В.» Арабажин, згадуючи про небіжчика Л.М.Мацієвича, каже: «Це була людина з сильно розвинутим громадянським чуттям. В цьому мені не раз приходилося впевнятися. Деякий час він був членом Ради українського товариства «Громада».

Коли перед польотами він заїхав до мене, я запитав його: «Що вам за охота легковажити життям, ви ж недавно жонаті (три роки всього?) «О, моя жінка не боїться, вона вже літала зо мною». «Як не страшна смерть, казав я, – то страшно бути

покаліченим». «Я дуже обережний», – відповів він з певністю. «Французи називали мене tres prudent». «Що примушує вас літати?» «Цікаво!» – коротко відповів він. Ще три дні тому він був у мене і просив запросити Леоніда Андреєва і інших письменників летіти з ним, бо «письменникові потрібні нові і свіжі враження», – говорив він [90].

«Про катастрофу з Л.М.Мацієвичем». Авіатор Уточкін, проїздом в Одесу зупинився в Києві і розповідав співробітникові «К.М.» про страшну картину смерті Л.М.Мацієвича таке. Уточкін познайомився з Мацієвичем на літаннях за 4 дні до катастрофи. Мацієвич підійшов до нього і сказав: «Ви спускаєтесь дуже полого, треба крутіше спускатись». Але крутий спуск і погубив Л.М.Мацієвича. «Я не знаю, сказав Уточкін чому Мацієвич зупинив мотора на висоті 300 метрів. Часто роблять це, бажаючи показати відвагу. Як мотор перестане гудіти, то це дуже вражає глядачів. примушуючи їх дрижати за долю далекої чорної крапки в повітрі. Потім Л.М.Мацієвич пустив знов мотора і по своїй звичці став круто спускатися. Машина без підпори крил стала з страшною силою падати. Враження було таке. наче падає камінь. Мотор увесь час працював. Мацієвич побачивши, що машина дуже вже скоро падає. хотів вирівняти її і круто повернув руля. Один момент здавалося, що він летить паралельно землі. Але в цьому крутому повороті і була причина катастрофи, на думку Уточкіна. Коли машина поверталася при спускові, то від крутого повороту покривилися крила і порвалися зв’язі. Далі було вже щось страшне. Мацієвич падає з машини і в повітрі чітко видко чорну фігуру, яка перевертається ввесь час. Чи Мацієвич випав з машини, чи просто скочив, сказати трудно. Чорна фігура, перевертаючись в повітрі, двигаючи руками і ногами, падала. За нею, не так швидко, падала машина. Саме страшне, нестерпимо страшне в цій картині те, що тіло довго падало. Публіка завмерла. Серце перестало битися. Я зловив себе на тому, що стояв на шпиньках з руками. протягнутими вгору. Сталося. Охнула земля, як упало тіло. охнули тисячі глядачів. Я, – закінчив Уточкін, – втік з аеродрома» [91].

«Похорон Мацієвича». Величезна юрба з ранку ще 28-го зайняла Олександровський сад і площу Зимнього палацу. На Невському проспекті теж було сила народу. на балконах, вікнах, покрівлях і деревах – скрізь люди. День сонячний, гарний. В соборі повно офіцерства і генералів. Протоієрей Аквілов в надгробній промові висловився, що страдальці за віру і борці за науки – однаково подвижники. Дубову труну винесли з собору В.А.Сухомлінов, адмірал Григорович, Каульбарс, Гучков і Лерхе. Труни покрито андреєвським прапором. На труну покладено срібні вінки від Височайших Осіб. За труною йдуть 200 депутацій і десять возів з 350 вінками. В годину дня процесія пішла в супроводі величезної юрби, офіцерів, студентів, гімназистів і двох військових оркестрів. Рух по Невському проспекті припинено. За труною йдуть батько Л.М.Мацієвича і вдова. В лаврі над могилою прочитав вірші шлісельбуржець Морозов. Промову сказав Арабажин. Велике враження зробив військовий дирижабль «Кречет», який літав над могилою [91].

«Співчуття дружині Л.Мацієвича». До нашої редакції прислано від гуртка українців з Полтави таке співчуття дружині небіжчика – авіатора Л.Мацієвича: «Спочуваємо дружині небіжчика і прилучаємось до загального смутку, що так запанував на Україні після тяжких втрат» [91].

В Петербургзі в кінці вересня було заборонено показувати в сінематографах картину – смерть авіатора Мацієвича [91].

«Про Л.М.Мацієвича». Для збірника на спомин небіжчика Л.М.Мацієвича, що має вийти в роковини його смерті у Петербурзі, відомий письменник Борис Лазаревський написав статтю-спогади: «Левко Мацієвич», у якій автор оповідає про життя та діяльність Л.Мацієвича у Севастополі і потім [92].

Авіація вже ставала темою для фельєтонів.

Успіхи авіації та захоплення нею офіціозних сфер дало фельєтоністові «Современного слова» (випуск 978) написати такі, повні сатиричного дотепу, рядки:

«В воздушных сферах вже побували й П.А.Столипін, й А.І.Гучков, і навіть Меньшиков.

«Успокоение», угодничество, пресмыкательство и человеконенавистничество» – всі стихії російської дійсності вже торкнулися повітряні стихії і нікуди вже втікати від цеї російської дійсності, від її мучительної безглудності»…

«Летающий Меньшиков»… ось картина «достойная кисти Айвазовського», ось символ біжучого моменту російської історії.

«Пресмыкающееся, снабженное последним орудием техники, окрыленое последним гениальным завоеванием человеческого ума»…

Коли вигадано було телефон і появився він в Росії, то насамперед сполучено ним було поліційні участки та охранки…

Культура, як бачимо, теж виливається в побутові форми»… [89].

В Петербурзі 27 вересня аеростат «Треугольник», на якому професор Кузнецов і Серединський вилетіли 24 вересня о 5 годині вечора, протримався в повітрі 23 години і піднімався вгору на 6.400 метрів. Спустився він за 200 верст на схід від Саратова. Вгорі 21 градус по Целсію морозу [89].

В Берліні 26 вересня почався авіаційний тиждень. Французькі авіатори відмовилися взяти участь. Літатимуть тільки німецькі авіатори [89].

Авіатором був і князь-пілот.

З Дармштадта повідомлено, що цими днями держав тут іспит на звання пілота князь Генрих пруський. Іспит князь видержав і одержав свідоцтво [93].

На початку листопада відомого американського літуна і майстра аеропланів Орвіля Райта імператор Вільгельм запросив в Німеччину, де він за великі гроші буде служити в військовому міністерстві і навчати літальної справи офіцерів, та взагалі буде радником в літально-військовій справі [94].

В Чикаго 20 ноября после тяжелой и продолжительной болезни на 79 году жизни скончался инженер путей сообщения профессор Октав Шанют – один из творцов современного аэроплана.

Октав Шанюр родился въ Париже в 1832 году. Его отец был профессором CoIIege de Erance. Когда Октаву Шанюту было всего 10 лет, его перевезли в Соединенные Штаты, где и прошла вся жизнь этого замечательного человека. С 1870 года Шанют начинает заниматься вопросами аэродинамического движения. В 1871 году появился его первый «планофор» – великолепная летающая модель аэроплана. В 1874 году Шанют ознакомился с работами Пено и начал продолжать его изследования и в 1886 году уже производил опыты с коробчатым бипланом, очень похожим по внешнему виду на известный воздушный змей Харграва, появившийся въ 1893 г.).

Работы Ланглея, построившего несколько аэропланов, летавших без человека, и полеты Лилиенталя, летавшаго на своихъ монопланах без мотора, не могли не повлиять на Шанюта. Вместе с Геррингом и Авери Шашот испытывает разные тины бипланов и является вдохновителем и учителемъ бр. Райт в постройке их первого аэроплана.

Современные бипланы: бр. Райт, бр. Вуазен и Герринг-Куртисса не более, как планеры Шанюта с моторами. А. [95].

Наведемо «Рекорды высоты» на 22 листопада 1910 року.

В ноябре 1908 г. Вильбур Райт получил в Мансе приз за высоту подъема. Это был первый полет на высоту и наивысшая точка подъема была в 25 метрах от земли. Через год Латам был уже на высоте 475 метров, а затем скоро были перейдены 1,000 и 2,000 метров. Первым поднялся выше двух километров Дрексель и он же недавно опять поставил новый рекорд высоты подъема, поднявшись на высоту свыше 3038 метров. Смелый авиатор в своем честолюбивом стремлении вверх не заметил, что его альтиметр уже не пишет, и поднялся на высоту свыше 3,300 метров, как уверяют лица, производившие измерения с земли. Во всяком случае, когда Дрексель спустился, в

пере альтиметра уже не было чернил и последній ясный след их был около числа 3,038.

До настоящего времени только 7 человек смогли подняться на высоту свыше двух верст. Вот их имена: Марс («Райт») 2,100 метров, Леганье («Блерио») 2,100 метровъ, Леесенс («Блерио») 2,170 метров, Шавец («Блерио») 2,580 метров, Винмален («Фарман») 2,780 метров, Джонстон («Райт») 2,960 метров, Дрексель («Блерио») 3,038 метров. А. [95].

Не був осторонь розвитку авіації і всесвітньовідомий нині архітектор Густав Ейфель.

В виду появившихся в печати слухов о новых принципах авиации, открытых инженером Эйфелем, известным строителем башни в Париже, Императорский всероссийский аэроклуб, по словам «Нового Времени», вошел в сношения с французским аэроклубом с просьбой сообщить подробные сведения [95].

В Києві і далі активно діяло Київське товариство повітреплавання.

В субботу 20-го ноября в зале Императорского русского технического общества состоялось собрание членов Киевского общества воздухоплавания.

Вечер был посвящен слушанию докладов инженера Гарфа о путешествии по Люцернскому озеру на дирижабле и инженера Д.П.Григоровича об успехах русского воздухоплавания.

Практическое воздухоплавание с каждым днем двигается вперед и если немного времени назад можно было сомневаться в возможности правильных пассажирскихъ рейсов на дирижаблях, то теперь этим сомнениям нет места.

Удобное, приятное и вместе с тем безопасное путешествие на дирижабле теперь доступно каждому желающему, правда, за довольно высокую плату в виду новизны дела. Такое путешествие удалось совершить инженеру Е.К.Гарфу, впечатлениями которого он и решил поделиться с присутствующими.

Точкой отправления дирижабля избран Люцерн, швейцарский городок, лежащий на берегу живописнейшего Фирвольдштегского озера. Путь лежит над поверхностью озера, причем следует очертаниям берегов, что в виду своеобразной извилистости ихъ заставляет совершать дирижабль довольно крутые повороты и, несмотря на это, путешествие отличается своим спокойствием. Обыкновенно для безопасности дирижабль несется не высоко, причем гандола его устроена таким образом, что в случае внезапного спуска на воду она может заменить собой лодку. Таким образом приняты все меры, тобы но возможности устранить все опасности. Дирижабль мягкой системы, имеет четыре человека команды и 12 пассажиров, в числе которых бываютъ и дети, они быстро осваиваются с их довольно необычайным положением и начинают спокойно играть на полу гандолы. Путешествие продолжается около часу и в это время дирижабль успевает обойти берега озера и вернуться обратно в Люцерн. Стоимость путешествия 100 франков. Одна из неприятностей путешествия, как говорит докладчик, это сильный ветер, который производят пропеллеры, расположенные впереди гандолы, в остальном путешествие производитъ неизгладимое впечатление.

Второй докладчик Д.П.Григорович, описывая успехи русского воздухоплавания, указывает, что теоретическая сторона вопроса была разработана весьма полно русскими учеными уже давно и теперь в Западной Европе при конструировании пользуются всеми их выводами и формулами, и признаютъ указания их вполне авторитетными. Практическое же осуществление проблем авиатики нужно всецело отнести на долю Западной Европы и если в России далеко отстали въ этомъ отношении от своих соседей, то это объясняется не недостатком изобретательности, а особыми условиями русской промышленности, ее недостаточной чувствительностью к запросам времени, ее инертностью. Вследствие этих условий Россия в деле практического воздухоплавания но внесла ничего оригинального и если теперь у нас строятся аппараты, то в деле конструирования нам приходится делать заимствования

у французов и немцев. Указавши как на пример работ русских изобретателей работы киевлян Ф.Ф.Терещенко и И.И.Сикорскаго, докладчик перешел к выяснению условий движения тела в воздухе и определению наивыгоднейших в смысле сопротивления среды форм перемещающегося тела. Эту часть своего сообщения докладчик иллюстрировал целым рядом диаграмм, указывающих на соотношение между величинами, характеризующими перемещающееся в среде тело.

Доклад свой Д.П.Григорович закончил демонстрацией интересных диапозитивов современных и имеющих лишь историческое значение аппаратов.

На собрании присутствовал председатель общества воздухоплавания генерал-лейтенант. П. А. Сухомлинов [95].

28 листопада з Нью-Йорка повідомляють: Аркер, хлопець 17 років, піднявшись вгору на 250 метрів на аероплані власної конструкції, упав і вбився [96].

15 грудня в Парижі «Авиатор Лафон поднялся в полдень с пассажиром на аэроплане, собираясь лететь в Брюссель. Совершив 3 круга над аэродромом, аппарат упал с высоты 12 метров. Оба авиатора убиты» [97].

В Парижі 18 грудня помер авіатор Комон, який покалічився, упавши з аероплана з висоти 20 метрів [98].

Польоти, взлети, падіння, тріумфи та трагедії – все цен було в житті людей, закоханим у НЕБО.

РОЗДІЛ 3. ЛІТАННЯ. 1911 рік.

Розглянемо розвиток повітреплавання, авіації в 1911 році в Україні, Російській імперії, різних країнах світу.

Активно залучалися «Аероплани для війська».

На початку січня до Петербургу вернулась комісія, що їздила закордон купувати аероплани для військового міністерства. В Англії комісія купила 8 біпланів для російського війська і в Франції 29 літальних машин усякої конструкції [1].

20 січня на пропозицію Bearnського аероклуба позначити сигналами повітряні шляхи для авіаторів і аеронавтів обізвалося більш двадцяти місцевих комун. Клуб прохає муніципалітети не спинятись на початку справи і будувати також ангари для захисту аеропланів [2].

Було встановлено «Рекорд висоти». У Лос-Анжєлесі (Америка) французький авіатор Поляк 12 січня нового стилю піднявся на 1520 метрів.

Під час цього польоту, що тягся 50 хвилин 43 секунди, його біплан системи Фармана піднісся вище одного з піків Сьєри Невади і спустився на землю за 7 хвилин 30 секунд, роблячи 3 метри 40 секунду (!) [2].

В кінці квітня військовим авіаторам заборонено брати участь в авіаційному тижні, що відбудеться в Петербурзі [3]. 1 травня товариство «Авіата» одержало на виставці в Петербурзі золоту медаль за виставлені два аероплани і частини аеропланів власного виробу. Особливу увагу вернули на себе пропелери, які до цієї пори виписувались з-за кордону [4].

7 й 8 травня відбудуться на Сирці літання авіатора Пшановського. Пан Пшановський літатиме на апараті Блеріо з 50-ти сильним мотором [4].

В суботу, 7-го, і в неділю, 8-го травня, на Сирецькому аеродромі відбудуться літання відомого авіатора В.А.Пшановського на гоночному моноплані «Блеріо» з мотором на 50 кінських сил. Добродій Пшановський вчився в школі Блеріо в По. Після

тижневого вчення він блискуче здав екзамен на грамоту пілота-авіатора французького аероклуба. Найцікавіші літання Пшановського – це вгору на 618 метрів і з аеродрома в місті По й назад (32 кілометри) з еволюціями над містом. Літання тяглось 1 годину й 13 хвилин без спуску, відбувалось на висоті 500 метрів і закінчилось «парящим» спуском з висоти 300 метрів [5].

7 травня капитан Бистрицький вилетів з Севастополя на Фармані і прибув в Перекоп, з перепочинком в Євпаторії. Далі заважає летіти вітер. Бистрицький летить на Херсон. До цього часу він пролетів 200 верст [6].

На початку травня у городі Ставрополі-Кавказькому другий раз літав авіатор Габер-Влинський. За п'ять хвилин він зробив два широких круги на 300 метрів вгору. Публіки було дуже мало. Перший раз (25 березня) на аеродромі і кругом його був мало не ввесь город. Той раз Габер-Влинський літав 12 хвилин [6].

Следующий полет С.И.Уточкина состоится в Харькове в четверг, 12 мая, на ипподроме Харьковского скакового общества [7].

9 мая М.Н.Ефимов в воскресенье, с курьерским поездом, проехал через Харьков, направляясь из Севастополя в Петербург, для участия в полетах во время открывающейся там авиационной недели [7].

В Полтаві відбулися «Полеты Уточнина».

8-го мая состоялась полеты Уточкина.

Аэродром был устроен на конноярмарочной площади, на той площади, где помещается Ильинская ярмарка.

За несколько часов до полета, город представлял собой необычайное зрелище. Со всех концов тянулись безконечные вереницы людей к площади и к окружающим площадь холмам. Все эти возвышенные места были усеяны людьми.

Все места на трибунал были также заняты.

Между 6 и 7 час. вечера состоялось 4 полета. После каждого полета авиатору устраивались овации.

Наибольшая высота подъема не превышала 70 – 80 сажен, наибольшая продолжительностъ 3 – 4 минуты.

Следует поставить в заслугу организаторам полетов, братьям Островским, то что ими не забыты были учащиеся народных школ и талмуд-торы, которым предоставлена была возможность видеть полеты безплатно [8].

В день полетов С.И.Уточкина – 9 мая – на трамвайной городской сети был значительно усилен подвижной состав вагонов. Сверх обычной нормы вагонов на Пушкинскую линию было выпущено 14 добавочных моторных вагонов и 14 прицепных; состав Петинской линии был усилен 5-ю добавочными моторными вагонами. Валовая выручка по всей линии 9 мая составляла 2,387 руб. Накануне, в воскресенье, 8 мая, в обращении, кроме обычного числа вагонов, курсировали: по Пушкинской линии 11 добавочных моторных вагонов и 10 прицепных, по Петинской – 4 добавочных. Общая выручка за 8 мая – 2,030 руб. [8].

В Етані (Франція) «10 мая авиатор Фрей упал с аэропланом и остался невредим. Аппарат сломан» [8].

Приехавший для участия в „авиационной неделе", начинающейся 15-го мая, французский авиатор Флезьер совершил пробный полет.

Полет оказался неудачным.

Аппарат, во время полета, упал и приведен в полную негодность. Авиатор сильно разбился и в безсознательном состоянии отправлен в лечебницу.

– Авиатор Эсюков, поднявшись с пассажиром, упал с незначительной высоты.

Аппарат разбился вдребезги. Авиатор и пассажир отделались ушибами [8].

Следующий полет С.И.Уточкина состоится в Харькове в четвер 12 мая, на ипподроме харьковского скакового общества [7].

В Киеве 8 мая авиатор Пшоновский, совершая пробный полет на «Блерио», вследствие стльного порыва ветра ударился с аппаратом о сосну. Аппарат поврежден. Авиатор невредим [7].

В Аугсбурге 9 мая во время полетов авиатора Шванда, толпа прорвала кордон. Пропеллером аппарата одной женщине проломлен череп. Положение безнадежное. Двое тяжело ранены [7].

В Ооое 10 мая, с целью испытания моторов, произведены полеты в Фрейбург, откуда авиаторы направятся в Мюльгаузен в Эльзасе [7].

В Парижі відбулася страшна авіаційна катастрофа. Наведемо телеграми із Парижа про цю страшну подію.

8-го мая должен был состояться организованный издателем «Petit Parisen» перелёту Париж – Мадрид.

Начало полетов было назначено в 6 ½ час. утра.

Задолго до назначенного времени у места отлета собралась многотысячная толпа.

Среди присутствующихъ находились министр-президент Монис, военный министр Берто, министры, депутаты, много военных и др.

Поднявшийся на значительную высоту, авиатор Трен, заметив, что мотор его аппарата работает плохо, сталъ спускаться.

Желая избегнуть спуска над взводом кирасир, стоявших у старта состязания, Трен, с большим трудом удерживаясь на высоте 8 метров, резко изменил направление.

Вследствие слишком большого уклона, авиатор попал в группу, в которой находились министр-президент Монис, военный министр Берто, генералы Монури, Рок и члены жюри.

Аппарат разбился вдребезги.

С криком ужаса присутствующие бросились к месту катастрофы.

Глазам представилась потрясающая картина...

Авиатор Трен вышел из под обломков аппарата с совершенно безумным видом...

Под аппаратом лежал тяжело раненый министр-президент Монис.

Рядом с ним – военный министр Берто, ушибленный, повидимому, пропеллером, с раздробленной рукой, без признаков жизни.

Всех раненых перенесли в приемный покой, где и была оказана первая помощь.

Монис перевезен в помещение министерства внутренних дел.

У Мониса оказался сложный перелом правой ноги, рана на лице (причем задеты веки), перелом носа и сильные боли в грудной и брюшной полостях, повидимому, в связи с переломом ребра.

По заявлению врача, повреждения, полученные Монисом, опасности для жизни не представляют.

Монис в полном сознании. Раненому сделана перевязка и наложены швы на лице.

Смерть военного министра Берто от Мониса скрыли.

Сын министра-президента Антуан Монис легко ранен в ногу.

По словам Антуана Мониса, увидев приближавшийся аэроплан, онъ толкнул отца. Последний упал – и, может быть, только благодаря этому, – спасся.

Тело Берто перевезено в помещение военного министерства.

Похороны Берто будут приняты на счет государства [7].

9 мая Председатель Государственной Думы Родзянко по телеграфу выразил президенту французской палаты депутатовъ соболезнование и надежду на полное выздоровление Мониса [7].

„Речь" о парижской катастрофе. По поводу парижской катастрофы, во время которой погиб военный министр Берто. «Речь» пишет: в России потеря, понесенная Францией, вызовет новые чувства симпатии к великой стране, идущей в авангарде армии, побеждающей стихию [7].

На заседании 9 мая Председатель Родзянко делает заявление: „Телеграф принес нам печальное известие об ужасной катастрофе, разразившейся во Франции, поразившей членов правительства дружественной нам союзной державы. Не угодно ли будет Думе уполномочить президиум выразить по телеграфу наше сочувствие и соболезнование по этому поводу» (Возгласы «просим»). Память умершего французского министра почтена Думой вставанием [7].

Всероссийский аэроклуб послал телеграмму аэроклубу Франции с выражением соболезнования по поводу постигшего дружественную нацию несчастий; Морису с пожеланием скорейшего выздоровления и секретарю аэроклуба Франции с просьбой возложить венок на гроб Берто [7].

9 мая по желанию Мониса, министерством внутренних дел сделано распоряжение не отменять перелет Мадрид – Париж. Состязание начнется завтра, в 4 часа утра.

– В особом совещании решено не назначать управляющего министерством внутренних дел. Заведывание текущими делами возложено на помощника статс-секретаря Констана.

– Вследствие катастрофы в Иссиле-Мулино, король сербский отложил приезд во Францию.

– Заведывание делами военного министерства поручено министру иностранных дел. – Авиатор Трэн невредим.

– Профессор Ланнелонг заявляет, что не нашел у Мониса угрожающих симптомов. Определенное мнение выскажет через 2 – 3 дня. Профессор предполагает, что Монис сможет ходитъ через 2 месяца.

— Император Вильгельм в телеграмме Фальеру, выразил соболезнование по поводу кончины Берто и пожелание скорейшего выздоровления Монису.

– Русский посол передал чрез министра иностранных дел выражения соболезнования русского правительства и пожелание выздоровления Мониса.

– Утром здоровье Мониса удовлетворительное.

– В 11 ч. вечера Монис спокойно спал. Боль в ноге ослабевает, к груди и брюшной полости почти прошла.

– Похороны Берто состоятся в четверт или пятницу. По слухам, сербский король намеревается неофициально присутствовать да похоронах.

– Фальер получил от большинства глав государств сочувственные телеграммы [7].

Погребение Берто назначено на 13 мая. Физическое и душевное состояние Мориса удовлетворительно: лихорадки нет. Спал несколько часов; утром был в йодномъ сознании и беседовал с Констаном о мароккских делах. Вечером сообщат Модису о смерти Берто [7].

В Исси-ле-Мулино 9 мая на состязании на полет Париж-Мадрид явилось немного народа. Ведрин поднялся в 4 часа 11 мин. Прочие от старта отказались [7].

Все французское посольство, в Петербурге, погружено в глубокий траур.

Секретарь посольства сообщил журналистам следующие подробности:

– Перелет Париж – Мадрид был организован издательством «Petit Parisen», и грандиозность программы этого перелета заинтересовала всех французов. Наше правительств приняло в этом предприятии живейшее участие. Поэтому то у старта перелета собрался почти весь кабинет, с Монисом во главе.

Сведения, полученные нами из министерства, рисуют ту же картину, что и телеграмма агентства. Трэн – опытный авиатор, совершавший 6 или 8 больших перелетов. Летает он на биплане Фармана.

Исси-ле-Мулино – в окрестностях Парижа, с хорошим открытым полем; там и был устроен старт перелета [8].

Анри Берто, о трагической кончине которого только что известил телеграф, родился в 1852 г. Берто считался одним из крупнейших финансистов в Париже у него был свой банкирский дом, кроме того, он долгое время состоял маклером парижской биржи.

Первое выступление Берто на политическом поприще относится к 1893 г., когда он был избран в депутаты от г. Версаля и в «панамской» комиссій, избранный вторично от Версаля, в 1898 г. Берто работал в комиссии о подоходном налоге, а с 1901 по 1902 г. состоял членом бюджетной комиссии по военному министерству. В 1903 г. Берто снова пришел от Версаля как радикал-социалист и первый сделал предложение о замене трехлетней военной службы – двухлетней. В 1907 г. Берто —уже вице-председатель палаты и председатель бюджетной комиссии. Покойный славился, какъ

знаток бюджета и финансового права. Пост военного министра он занял вторично. Первый раз занимал эту должность в кабинете Комба, заместив ген. Андре, и в кабинете Рувье, но подал в отставку в виде протеста против речи Рувье, который не хотел предоставить право чиновникам и учителям объединяться в синдикаты. Вторично избран на этот же пост 21 февраля 1911 г.

Берто был известен, как человек демократических взглядов [8].

На аэродроме в Issy les Moulinaux, расположенном в четырех километрах от Парижа, былъ назначен полет 20 авиаторов для перелета из Парижа в Мадрид.

Это состязание было организовано газетой «Le Petit Parisien».

Около 500,000 парижан еще на разсвете направились к Мулино. Весь аэродром окружен усиленным военным нарядом. Для членов правительства на аэродроме была приготовлена специальная трибуна.

В 5 часов утра начались полеты. Друг за другом отправились первые три авиатора.

Дошла очередь до русского авиатора Ведрина. Его моноплан начал капризничать.

Был момент, когда моноплан Ведрина грозил упасть среди публики, но Ведрин смело соскочил с моноплана, а последний опрокинулся на свободном месте.

Покинув правительственную трибуну, министр-президент Мони, военный министр Берио, префект Парижа Лепин и еще несколько лиц остановились среди аэродрома.

Комиссар полета подошел к этой группе и предупредил ее о грозящей опасности. Однако, премьер Мони и министр Берто не обратили внимания на предупреждение и остались на круге.

В 6 час. 15 мин. утра наступила очередь полета авиатора Трэна на его стальном блиндированном моноплане собственного изобретения.

Моноплан Трэна поднялся медленно. Публика замечает что то неладное, так какъ авиатор растерялся и с большими усилиями старается справиться с монопланом. Руль действует плохо. Авиатор силится спуститься на небольшое свободное пространство.

Стальная птица Трэна падает на группу министров.

Видно, как упали премьер Мони, военный министр Берто и сенатор Деqч. Префект Леgин успел отскочить.

Все бросились к упавшим. У Берто разбит череп, он весь залит брызгами крови и мозга, одна рука оторвана. Он без сознания. Его бережно укладывают в автомобиль и отвозят в госпиталь, но по дороге министр скончался.

Премьер Мони получил тяжкие увечья. Он весь изранен. Положение его тяжелое.

Сенатор Дейч тоже получил увечья.

Среди присутствовавших на аэродроме во время катастрофы находился Великий Князь Александр Михаилович. Под влиянием паники в толпе началась давка. Более или менее серьезно ранено около 60 человек.

В парламентских кругах говорят о запросе по поводу непринятия мер предосторожности. Между прочим, не были устроены барьеры, и толпу сдерживали шеренги войск. Солдаты занимались ловлей «зайцев», которые пробирались на круг аэродрома. На самом аэродроме разъезжали конные патрули; один из них заслонил от авиатора Трэна группу, в которой находились Мони и Берто.

Вот как передает авиатор Трэн обстоятельства, при которых произошла катастрофа:

– Прежде, чем предпринять полет, я решил сделать несколько туров на аэродроме. Мотор что то капризничал. Руль тоже плохо повиновался. Я решил спуститься. Но вижу под собою отряд кирасиров. Я прилагаю все усилия миновать их. Эти кирасиры закрывали от меня группу, в которой находились Мони и Берто, и я их не мог видеть. Когда моноплан спустился, я успел выскочить невредимым. Только тогда с ужасом я заметил, что мой моноплан похоронил под собою Берто и ударил крылом премьера Мони.

Сын премьера Антуан Мони, директор его кабинета, бывший также в группе министров во время катастрофы, передает следующие подробности.

– Мы увидели, как моноплан Трэна мчался со стремительной быстротой почти над нашими головами. Префект Лепин закричал нам: «Направо»! Я, Берто, отец и сенатор

Дейч бросились, к несчастью, влево. Те, которые послушались окрика Лепина, спаслись. Я успел схватитъ отца за плечо и с силой бросил его на землю, благодаря чему он избег судьбы Берто [10].

Парижские газеты указывают на префекта полиции и на принятые ими меры к охранению порядка, как на главные причины катастрофы в Исси. Возможна отставка Лепина.

Министерское большинство палат желает избегнуть министерскаго кризиса и сохранить Мониса на посту министра-президента. Социалисты, высказывавшиеся раньше за отставку премьера, теперь высказываются менее решительно. Разсчитывают, что Монис поправится недель через 6 или 8.

Заграничные газеты полны подробностей ужасной катастрофы Иосси-ле-Мулино.

До полета Трэна из 17 записавшихся конкуррентов стартовали 5; изъ них граф Ниссоль, поднявшийся на моноплане Блерио, упал с небольшой высоты перед трибунами, но остался невредим.

Министры Монис и Берто находились впереди группы почетныхъ гостей. Министры были очень довольны удачными полетами. Перед их началом они снималась в группе вместе со всеми участниками перелета и представителями французского аэро-клуба. Один из членов аэро-клуба, указывая на опасность, предложил министрам перейти в трибуну, но Монис ответил, улыбаясь: «Мы не боимся! Что может с вами случиться?»

После катастрофы президент республики Фальер посетил раненого Мониса. Последний, несмотря на свое серьезное положение в сильную слабость, долго беседовал с президентом и, разсказал ему о всех подробностях катастрофы. Затем Фальер посетил вдову убитого министра Берто, которая уже была извещена о гибели своего супруга Полем Думером.

Печальная весть застала несчастную женщину у постели ее больного сына офицера, недавно разбившегося при падении с лошади. Фальер, пожимая руку вдовы Берто,

видя ее удрученное состояние, не был в состоянии сказать слова. В глазах его были слезы. Г-жа Берто, в сопровождении своего зятя г. Жиро, поехала затем в военное министерство, где находился труп ее супруга. Оторванная рука была уже пришита к телу покойного, ужасные рваные раны на шее и других частях тела были закрыты.

После Берто остались жена, сын-офицер и замужняя дочь. Он оставил капитал около 30 милл. франковъ. Вследствие смерти Берто, осталась вакантной должность главного вексельнаго маклера парижской биржи, которая даже после назначения Берто военным министром была оставлена за ним [11].

Международное состязания «Париж – Мадрид», долженствующие доказать воочию, что «нет более Пиренеев», уже второй раз сопровождаются человеческими жертвами. Происходившая несколько лет тому назад автомобильная гонка Париж – Мадрид была запрещена французским правительством после того, как уже за первый этап гонки – Париж – Бордо было гонщиками раздавлено на смерть около 10 человек. И на этот раз авиационные состязания Париж – Мадрид начались при дурных предзнаменованиях.

Перелет устраивался издателем газеты «Petit Parisien» и был разделен на три этапа: Париж – Аугулем – 396 кил., Ангулем – Сан-Себастиан (с перелетом над морем из Биаррица в Сан-Себастиан), Сан-Себастиан – Мадрид. Приз газеты в 100.000 фр. предназначался для авиаторов, пролетевших все три этапа, призы всего на сумму 200.000 фр. для остальных.

Старт был назначен на воскресенье, 8 мая, 5 ч. утра, на большом военном поле в Исси-ле-Мулино (пригород Парижа). Здесь были выставлены в ряд все аэропланы, участвовавшие в состязании, за ними – пилоты; ближайшие зрители находились на разстоянии 500 – 600 шагов. Дул сильный ветер и из 20 аэропланов, о предстоящем подъеме которых было объявлено, удалось подняться лишь четырем «Блерио», которые и улетели один за другим при громких восторженных кликах зрителей. В виду сильного ветра на четырех «Блерио» в последний момент была убрана часть

запасов бензина, что лишал авиаторов шанса пролетет первый этап – 395 килом. без остановки, но зато сильно облегчило для аппаратов сопротивляемость ветру. Другие аэропланы вовсе не могли подняться. Фрей на «Моране» сломал крыло, другой «Моран» совершенно разбился, покрыв пилота Вендрина, и последний чудом спасся, отделавшись лишь незначительными контузиями.

В 6 ½ час. утра злосчастный авиатор Трэн сделал попытку полететь вслед за «Блерио». Трэн стал подниматься с пассажиром на моноплане собственной конструкции. Ветер раскачивал тяжелый моноплан во все стороны. Аппарат грузно летал. Трэнъ, убедившись, что ему не совладать со стихией, стал маневрировать для спуска. Аэроплан плохо поддавался усилиям пилота. Трэн едва не наскочил на отряд кирасир, разъезжавший по огромному полю для поддержания порядка, и пролетел над их головами лишь на высоте 5 – 6 метров. Трэн, повидимому, желал спуститься дал знак кирасирам, чтобы они очистили ему дорогу. Кирасиры не заметили его знака. Боясь наскочить на них, Трэн изменил направление и взял сильно вправо. Во время этого маневра аппарата окончательно вышел из повиновения и свалился в группу членов жюри и почетных гостей. Остальное известно из телеграмм.

Очевидцы утверждают, что если бы аэроплан упал в густую толпу, были бы гекатомбы человеческих жертв. На старте было 200.000 человек, явившихся на проводы авиаторов в Мадрид.

Трэн – старый конструктор, лет 35. Построенный им моноплан – собственной его конструкции. Последний отличался тем, что он с трудом отделяется от земли, а в воздухе сильно качается. Главное свойство его аппарата заключается в том, что на нем место для пилота устроено не над крыльями, как во всех монопланах, а под ними. Пилот, таким образом, имеет над головой ж крылья, и моторъ, вследствие чего поле зрения пилота сильно ограничено.

Трэн дал судебному следователю следующее показание:

– Он стартовал с целью сделать 1 – 2 круга, чтобы убедиться, все ли в машине в порядке. Поднявшись, он сразу убедился, что мотор работает неудовлетворительно. Тогда он решил спуститься. В это время под ним проезжал взвод кирасир. Тогда он сделал поворот в сторону, но при этом он ощущал, что мотор работаетъ все слабее и не позволяет ему завершить начатый маневр. В этот момент кирасиры уже проехали, и Трэн неожиданно увидел кучу людей, которая до того была скрыта отъ него кирасирами.

Он напряг все свои силы, чтобы пролететь над этой группой. Это ему не удалось, и аэроплан стремительно упал прямо на людей.

Передают, что погибший Берто еще в пятницу в беседе с депутатом Рабье (бывший вице-президент палаты депутатов) сказал ему: «Я буду присутствовать на старте. Не скрою, что я озабочен: ведь будет страшное количество народа и может легко произойти несчастие. Если какой-нибудь аэроплан упадет на публику, это будет ужасно. Я бы хотел, чтобы воскресенье уже прошло». Перед полетом Трэна Берто сказал префекту полиции Лепину: «Хорошо бы нам показать публике добрый пример и отойти к трибуне!». Через минуту произошла катастрофа.

Лепин разсказывает, что, увидав над годовою аппарат Трэна, он, не оборачиваясь, крикнул Берто и Монису, стоявшим позади ето, чтобы они отошли вправо, и сделал даже жест правою рукою. Когда он обернулся, он увидел стремительно падающий на людей аэроплан [12].

Совершена неожиданно темой настоящей корреспонденции должна стать ужасная катастрофа, разразившаяся в Париже и вызвавшая как во Франции, так и во всем цивилизованном мире необычайное волнение. Смерть военного министра Берто и тяжелые поранения, полученныя Монисом, более или менее тяжелые раны, полученные более шестьюдесятью зрителями, относить с крайним единодушием как в прессе, так и в политических кругах насчет нераспорядительности полиции и ее шефа, Лепина. Именно это то обстоятельство, послужившее почти прямым

источником катастрофы, в которой пострадали люди, казалось бы, лучше других защищенные от подобной случайности, и вызывает такое всеобщее негодование. К последнему присоединяется искреннее горе громадной массы французов, потерявших в лице Берто крупного общественного деятеля, уважаемого даже наиболее крайними из его противников. Это горе подчеркивается тем общим сочувствием, которое со всех концов Франции несется к старику Монису, раненому и страдающему, вызывавшему не меньшую любовь и уважение за свою прямоту, политическую честность и правдивый демократизм. Я полагаю, что слезы, проливавшиеся в вестибюле военного министерства шефом злобствующего французского шовинизма, пресловутым Полем Дерулэдом, были на этот раз искренними. Повторяю, Берто и Монис пользовались уважением всех партий без различия. В доказательство и в репПапі къ приведенному о Поле Дерулэде, я приведу выдержку из сегодняшней передовицы «І'Ншпапііё», подписанной Пересом. «Во всех партиях, – пишет вождь французского социализма и среди всех политических противников г. Берто, его трагическая смерть найдет самый болезненный отзвук. Онъ завоевал уважение всех и симпатии знавшихъ его. Подчас он обнаруживалъ известную нервность и непостоянство, но вместе с тем он обладал огромными достоинствами, характеризовавшими его, а именно: прямотой, сердечностью, великодушием и смелостью. Он был одним из первых, который разоблачил бриандизм и его реакционное большинство, т.-е. то, что ему не могутъ простить газеты в роде «Temps**»,** вчера еще вечером пускавшие по его адресу полемические стрелы. Гибель этого деятельного и честного человека является чувствительной потерей для всех республиканцев и представляет из себя серьезный удар, постигший радикальную партию». Я привел иллюстрацию того, как на двух политическихъ полюсах была воспринята неожиданная и страшная смерть Берто, и мне остается добавить, что в социалистическом лагере голос Жореса не единичен, ибо то же сочувствие спешит выразить революционная и влиятельная синдикалистская газета: «La Bataille Syndicaliste». Берто был одним из тех счастливых членов

правительства, которых уважают и для которых в минуту несчастья находятъ слова искреннего сочувствия даже наиболее крайние среди их политических врагов... Перейду к фактической стороне дела.

Должен сказать, что за время моего пребывания за границей и участия в различного рода публичных местах, я такого безпорядка и такой безалаберной организации не видел. Начать с того, что вопреки требованию «Аэроклуба» публика расположилась кольцом вокруг аэродрома. Благодаря этому с поля маневрирования аэропланов, вел крайне узкий проход, и, таким образом, при малейшей неудаче любой из летавших рисковал слететь на толпу. На четыреста тысяч народу, собравшегося на Пооп-ле-Муляио было всего три с половиной тысячи солдат, которымъ, конечно, не сдержать было этой невероятной толпы. Когда мы с приятелем к 3 ½ часам утра подъехали к Пооп, с империала автобуса видно было сплошное море голов, среди которых время от времени мелькали каска кирасир, за то, напротив, на самом месте маневрирования, было чуть ли не два полка кирасир и драгун. Обстоятельство, послужившее впоследствии косвенной причиной катастрофы. Оффициальная трибуна была расположена довольно далеко от площадки поднятия аэропланов. Но по предложению Лепина вся, такъ называемая оффициальная группа, во главе с Монисом, Берто, сыном и внуком Мониса, депутатом Деутчем и самим Лепином, перешла к тому узкому проходу, о котором я выше упоминал, и расположилась у самого выхода его в поле, что, вообще говоря, строжайше запрещено регламентом аэродрома. Первые четыре аппарата Блерио при необычайном энтузиазме толпы взлетают и скрываются на горизонте. Пятым летит с пассажиром авиатор Трэн на аэроплане собственного изобретения. Первый взлет неудачен. Он опускается на землю после ряда виражей. Вторично Трэн подымается на довольно большую высоту, но вдруг мы видимъ, что аэроплан, неуверенно покачиваясь, явно спускается к низу, скользя как бы по спирали, затем делает какъ бы «качек влево, после чего его дергает неожиданно вправо и аппарат довольно быстро и тяжело падает на землю... В ото самое время произошло

несчастье... Трэн, поднявшись вторично и видя, что ему не полететь, решил спуститься, чтобы освободиться от тяжести имевшегося у него бензина в излишнем количестве и спустить пассажира.

Спускаясь, он увидел под собою эскадрон кирасир, маневрировавших по полю. Зачем? Это тайна... стратегических кланов Лепина и его помощников... Боясь, что ему придется сесть на кирасир, Трэн кидался из одной стороны в другую, при чем в это время у него сломался руль глубины. Несчастье стало для него очевидным я Трэн, решив пожертвовать собою и пассажиром, сделал отчаянный вираж влево. Лепин, заметив что то неладное, бросился к кирасирам, велев им отъехать... Трэн, испуганный этим новым маневром вторично, бросается вправо. Лепин, обернувшись и видя падение аэроплана, машет группе палкой податься в ту же сторону, но в группе не понимают и подаются влево, т. е. навстречу падающему аэроплану. Между тем, будучи всего на разстоянии каких-либо десяти метров над землей, Трэн из-за широких крыльев своего аэроплана никого под собою не видел, и когда последний, наконец, стал на землю, он, радостный, чго спасся и спас товарища, выскакивает на землю... ...Об их ужасе, когда они узнают, что стали не на землю, а на труп Берто, предоставляю судить читателю... Мониса бы постигла участь Берто, но премьера спасла находчивость его сына, толкнувшаго отца при приближении аэроплана, но с такой силой, что старик упал на землю. Бросившись на землю вместе с сынишкой, Монисы спаслись от смерти и Монис-дед отдедался только переломом ноги, носа и серьезными контузиями. Только!.. Берто был убит наповал пропеллером, отрезавшим ему верхнюю часть черепа, как бритвой, и правую руку. Лежа на земле, – разсказывает сын Мониса, – я почувствовал, что ранен и вдруг к ужасу своему увидел в нескольких метрах от меня упавшую человеческую руку. То была рука военного министра...

Довольно подробностей, о коих с трудом читаешь, а писать о них опять тем более трудно... В многотысячной толпе не сразу стало известно о катастрофе, но в передних рядах началась паника и тогда вместо того, чтобы пропустить толпу к

фортификациям, Лепин распорядился гнать ее с поля. В результае паника усилилась и на месте осталось 60 раненых. Несчастиее могло все расти, так как все поле маневров заняли кирасиры, а с минуты на минуту должны были прилететь военные авиаторы. И они опоздали.

– Настроение в Париже, под влиянием катастрофы, невероятно подавленное. Печать и в кулуарах палаты депутатов единодушно винятъ Лепина за недопустимую халатность полиции «в деле организация и распределения публики. Винят его, конечно, не за то, что он повел в столь опасное место министров; понятно, здесь не было злой воли, хотя, несомненно, в этом бы да большая неосторожность. Но его винят за его пристрастие к кавалерийским маневрам, приобревшим столь печальную известностъ в деле разгона уличных манифестаций и помешавшим Трэну опуститься при менее трагических последствиях.

На очереди становится вопрос о возможном министерском кризисе, но покуда еще мало данных о том, чтоб судить, в ведом виде он можем произойти. Возможно, что Монис временно отстранится от дел. Так или иначе, друзья демократии в настоящее время выражая свои самые горячие пожелания Маднису скорее вылечитсяся и вернуться к своему посту. Пред преждевременной же могилой Берто – «Франция благоговейно склонялась в искреннем горе, которому всякий может горячо посочувствовать... Л.Герасимов. Париж [13].

На заседании Государственного Совета России 13-го мая председательствует Акимов.

Оглашается ответ французского сената с выражением благодарности Совету за соболезнования по поводу катастрофы в Исси-Ле-Мулпио [13].

Не відставало від авіабудування і суднобудування.

В Філадельфії 12 травня «спущен броненосец «Виоминг», в 26.000 тонн, величайший в мире» [13].

В Лондоні 13 травня «Черчил внес в палату общин билль о воздухоплавании, с целью ограждения населения от опасностей, возникающих вследствие развития авиации» [13].

12 мая Бенсон, обучавшийся авиации, упал и разбился на смерть [13].

Розвивалася й надалі «Авиация в Харькове». Сегодня, 12 мая, в 5 час. дня, на городском ипподроме состоится второй и последний полет С.И.Уточкина. Программа полетов прежняя.

— Аппарат, сконструированный инж. А.К.Лелье в Харькове, вполне закончен, испытан и готов к полету. Название аппарата г. Лелье «Ласточкой» как нельзя больше подходить к внешнему виду. Аппарат чрезвычайно легок, изящен и красив.

— Вчера и третьего дня аппарат инж. Лелье осматривал С.И.Уточкин. Авиатор находит его вполне пригодным для полетов и на этой неделе обещал совершить на «Ласточке» первый полет. На этот полет будутъ приглашены общественные деятели и в качестве экспертов члены харьковского отделения Императорского русского технического общества.

Полет на «Ласточке» состоится рано утром, от ангара, построенного г. Лелье на городской земле, за Сабуровой дачей.

– Осенью текущаго года С.И.Уточкин предполагает организовать от. Харькове 1-ю авиационную неделю с 5 – 6 аппаратами разных систем [13].

Оголошення 11 травня 1911 року.

На Ипподромѣ Харьковскаго Скакового Общества

ЗАВТРА, 12-го мая, въ 5 ч. дня

ПОСЛѢДНІЕ ПРОГРАММНЫЕ ПОЛЕТЫ

УТОЧКИНА

на аэропланѣ.

Полеты будутъ совершены Уточкинымъ во всякую погоду. (Вѣтеръ и дождь на выполненіе программы не вліяютъ).

Открыта предварительная продажа билетовъ въ цвѣточныхъ магазинахъ **Гринке,** Сумская и Екатеринославская (отъ 1 руб. 60 коп. до 50 коп.) и въ типографіи Шмерковича (Московская, 15), ложи, трибуны 2 р. 60 к. ост. №№ мѣста и ученическіе. Въ день полета **кассы ипподрома** открыты съ 2-хъ час. дня. 35163 3—2

Надзвичайно цікавими були «Полеты С.И.Уточкина».

12 мая, в 5 час. дня, на городском ипподроме снова состоялась публичные полеты авиатора С.И.Уточкинаа. Несмотря на вполне благоприятную погоду, полеты была неудачны, как в смысле продолжительности, так и в смысле высоты, за исключением первого взлета.

Первый полет С.И.Уточкин сделал от трибун по направлению от города. Откатившись 15 – 20 саж. по прямой дорожке, С.И.Уточкин легко бросил машину в воздух, поднявшись на высоту 20 – 80 метров. Едва выгребая правый вираж пилот, сделав петлю, повернул аппарат влево (привычка почти всех авиаторов брать левые виражи); сделав красивый вираж, забираясь выше (до 60 – 70 метров), С.И.Уточкин проплыл четыре круга. Эволируя последний круг симметрично первому, чтобы взять правый вираж (так как это было необходимо по условиям воздушных течений), опустился против трибун на вспаханной дорожке.

Полет продолжался 5 мин. 25 секунд.

Второй полет былъ очень непродолжительный, мало красивый, с плохо выраженным vol plane (планирующий спуск).

Третий полет С.И.Уточкин совершил, имея на аппарате г. Шульскую в качестве пассажирки. Полет мало удался, аппарат в петли трепало, пропеллер плохо всасывался в воздух; сократив площадь круга, авиатор далеко от трибун опустился на землю. Четвертый полет был также с пассажиркой. С Уточкиным летела К.Н.Переверзева. Этот полет был самый неудачный. Относимый вправо ветром аппарат держался очень низко над землей (10 – 12 метров); став в позицию левого виража (на 1/3 круга), аппарат опустился в поле, далеко от публики. «Долетал» круг С.И.Уточкин очень вяло и низко. По словам К.Н.Переверзевой, С.И.Уточкин не решился при опасном ветре сделать поворот, имея пассажира.

Последний полет (два круга), не имел у публики положительно никакого успеха. Аппарат временами держался над землей не выше 2 – 3 метров. Аппарат очень трепало, и было похоже, что его какая то сила прижимала к земле.

В общем публика и, как раз оказываютъ, сам авиатор, осталась совершенно неудовлетворены вчерашними полетами.

Публики (платной и безплатной) собралось значительно меньше, чем в предыдущий раз (10 мая).

По распоряжению г. губернатора, в круг никто не был допущен: ни члены харьковского отделения Императорского русского технического общества, ни представители прессы.

Распоряжение, как сообщил нам г. харьковский полицмейстер, находится в связи с недавней катастрофой во Франции.

Отсутствие представителей прессы на авиационном поле было замечено публикой.

Многие представители столичной прессы, лишенные возможности быть ближе к полетам, оставили аэродром до начала полетов.

С.И.Уточкин следующие полеты совершит в Воронеже. Г.Ок [11].

В травні відкривалася «Авиационная школа в Харькове».

Харьков накануне большого события.

В Харькове предполагается открытие авиационной школы.

В настоящее время энергично в этом направлении работает воздухоплавательный отдел харьковского отделения Императорского русского технического общества. Отделом собираются самые подробные сведения о деятельности всероссийского аэроклуба, о деятельности его отделения, о результатах работ функционирующих авиационных школ, начаты переговоры с заграничными авиационными организациями и т. д.

Навстречу желаниям воздухоплавательного отдела всей душой идут отдельные члены технического общества, изъявившие готовность работать, не покладая рук.

Член общества инж. А.Е.Лелье построивший собственной инструкции полиплан «Ласточка», в случае осуществления школы предоставитъ обществу свой аппарат, обещает организовать на льготных условиях выписку аппаратов других систем (Фаршана, Блерио, Антуанет и др.), готов уже теперь предоставить для нужд общества свой ангар, в котором находится «Ласточка»...

Энергичный и деятельный, А.К.Лелье много потратил времени и труда, чтобы отыскать в Харькове авиационное поле.

Это поле А.К.Лелье нашел за Сабуровой дачей, на городском выгоне. Выбор поля чрезвычайно удачный. С покатым холмиком поле представляет собою удобный учебный аэродром...

Воздухоплавательный отдел, несомненно, не замедлит обратиться в городское самоуправление с ходатайством отдать о-ву в аренду эту удобную для авиации площадь земли...

Воздухоплавательный отдел на одном из своих последних заседаний постановил ходатайствовать о предоставлении отделу прав, какие принадлежат отделениям всероссийского аэроклуба.

На очереди стоитъ важный вопрос – вопрос о пилотаже.

В заседании отдела, 18 мая, этот вопрос будет подвергнут самому широкому обсуждению.

Харьковская воздухоплавательная секция, несмотря на сравнительно кратковременное существование, приобрела широкую известность среди деятелей авиационного мира. Кавказский кружок воздухоплавателей, собирающийся нынешней осенью перелетет Кавказский хребет, предполагает на своем пути на север найти отдых у харьковских сочленов...

Начальник севастопольской авиационной школы полковник С.И.Одинцов в конце мая по пути в Петербург посетить отдел и, может быть, сделает публичный доклад о своем перелете от Балтийского моря до Азовского моря...

На новое дело в Харькове, надо полагать откликнется и харьковское общество, которое зорко следах за отделом и охотно посещает многолюдные заседания харьковской воздухоплавательной секции. Гр – ий [12].

Дуже цікавим був «Аэроплан "Ласточка" инж. А.К.Лелье».

Вчера, в 6 час. Утра на авиационном поле, за Сабуровой дачей, был назначен полет С.И.Уточкина на построенном харьковским инженером А.К.Лелье аппарате «Ласточка».

К назначенному времени к ангару прибыли приглашенные члены харьковского отделения Императорского русского технического общества, вице-председатель воздухоплавательной секции, А.М.Ильев, много студентов технологического института, много инженеров, фотографов и друг. интересующихся авиацией лиц.

В 7 час. утра было получено известие, что полет не состоится в виду болезни С.И.Уточкина.

Полет был перенесен на 7 час. вечера. Ливень и буря однако помешали полету.

Полет отложен до следующей недели, когда в Харьков снова приедет С.И.Уточкин.

Аппарат А.К.Лелье вполне готов к полету.

Описание аэроплана «Ласточка».

Построенный А.К.Лелье аэроплан «Ласточка» специально расчитан для устойчивости, как в продольном, так и в поперечном направления. Каждое крыло состоят из трех планов, расположенных ввиде ступеней лестницы; каждый план один за другим постепенно повышаются к задней части аппарата, допуская свободную циркуляцию воздуха между ними в поперечном направлении. Отдаляясь все более и более от корпуса по направлению к задней части, поддерживающия поверхности принимают форму крыльев птицы и предоставляют свободный выход воздуху, отбрасываемому проппелером (винтом).

Продольная устойчивость обезпечена хвостовым стабилизатором, состоящим из двух планов, точно такой же конструкции, как и в бипланах; горизонтальная ось этих планов лежит в одной плоскости с осью проппелера; таким образом, стабилизатор постоянно находится в середине конуса воздуха, образуемого вращением проппелера.

Руль глубины находится позади и прикреплен к верхнему плану, хвостового стабилизатора, между планами которого, расположен руль направления.

Для того, чтобы устранить искривление крыльев и снабдить их необходимой прочностью, А.К.Лелье, поместил позади третьего плана с обеих сторон двое крылышек поперечной устойчивости, поднимая и опуская которые, авиатор будет иметь возможность поворачивать в ту или другую сторону.

Авиатор, сидя спереди корпуса аппарата, между двумя крыльями переднего первого плана, помещается на разстоянии 2,5 метров ниже верхнего плана; точно также расположен мотор; благодаря этому расположению, центр тяжести аппарата находится на разстоянии 2,25 метр. ниже верхнего плана, (чего нет пока ни в одном аппарате); авиатор, как бы подвешен к крыльям аппарата, а не сидит сверху, как это обычно конструируется в монопланах.

Благодаря такому положению авиатора, поперечная устойчивость всего аппарата более обезпечена, чем в каком либо другом аппарате и поэтому «Ласточка» сможет

брать очень крутые виражи, принимать большие наклоны, не опасаясь упасть или перевернуться.

Аппарат стоит на колесах, как аппараты «Фармана».

Все управление аппаратом сосредоточивается в одном рычаге, находящемся между ногами пилота.

Ротационный мотор (системы Лелье), который должен приводит аппарат в движение (60 сил, вес 48 кило), еще несрегулирован; чтобы не задерживать пробу аппарата, Ладье взял временно мотор «Анзани» 30 сил.

Аппарат имеет 9 метр, ширины и 10 ½ метр, длины, вес 260 килогр. вместе с мотором «Анзани», (который весит 65 килогр.).

18 мая, в заседании воздухоплавательной секции харьковского отделения Императорского русского техническаго об-ва, А.К.Лелье сделает доклад о постройке своего аппарата.

Доклад будет иллюстрирован световыми фотографиями. Гр. Ок – ч [12].

14 травня на сирецькому аеродромі одбулося літання авіатора В.А.Пшановського. З 4 год. дня на сирецький аеродром почала прибувать публіка. Вагони трамваїв були повні. Сила людей їхало звощиками і йшло пішки. Народу зібралося кілька тисяч. Коло 5 годин моноплан Блеріо було перенесено в під накриття на середину аеродрома. Після проби о 6 г. веч. В. А. Пшановеький почав літання. Апарат пішов дуже круто по прямій лінії вгору. На досить великій висоті авіатор мусів спинити мотор і почав спускаться; зробивши дуже великий круг, він опустився на сирецькому скаковому плацу.

Після цього моноплан салдати перенесли знов па сирецький плац. Літання було закінчено.

Мотор спинився через те, що був поганий бензін, і він став давать перебої.

Сьогодні о 5 г. вечора друге літання. Коли не буде вітру, можна сподіватись ще кращого літання [14].

В Мадриді 14 травня в 8 г. 7 х. ранку прибув авіатор Ведрін. Він страшенно стомлений і змерз. Міжнародне літання Париж – Мадрид закінчилось перемогою Ведріна. По дорозі на авіаторів напали орли, і багатьом треба було одстрілюватись од них. Де кому з авіаторів орли попсували апарати [14].

14 травня в три години дня почався в Петербурзі авіційний тиждень. Погода дуже гарна. Зібралось сила народу [14].

Аэроплан инж. А.К.Лелье в Харькове. Сегодня (18 мая), к 8 час. вечера, в большом зале совета съезда горнопромышленников юга России, состоится заседание воздухоплавательного отдела харьковского отделения Императорского русского технического общества. В этом заседании инж. А.Е.Лелье сделает подробный доклад о построенном им в Харькове из материалов, имеющихся на харьковских рынках, и готовом уже к полету летательном аппарате «Ласточка». Доклад А.К.Лелье будет совровождаться световыми (на экране) фотографическими снимками. Кроме того, в особей болшой витрине будутъ подробно представлены в натуре все детали аппарата: тяжи, ванты, гнезда, троссы, материал, образцы целых и поломанных пропеллеров, ротативный двигатель системы инж. Лелье и пр. Кроме доклада А.К.Лелье будут заслушаны сообщения В.Е.Мороховца и Г.Л.Окулич-Козарина на тему «Практические замечания о полетах в севастопольской школе авиации». Заседание публичное. Вход (сумская, 18) безплатный [15].

Петербурзька авіаційна неділя продовжувалася.

Сегодня (четвертый день состязания) разыгривались призы на точность спуска.

Первый и третий приз выиграл М.Н.Ефимов, второй приз достался Васильеву.

Лебедев, при полете на приз по грузподъемности, потерпел аварию. Аппарат, подхваченный ветром, разбился об ограду. Авиатор невредим.

Авиатор К.Сципио при полете на моноплане Морана потерпел неудачу.

Аппарат, поднявшись на небольшую высоту, около 3-х метров, подхваченный поперечным сильным ветром, опрокинулся и упал.

К.Сципио получил сильные ушибы всего тела и вывихнул руку.

К.Сципио вышел из строя. Аппарат сломан [15].

Первый день московской авиационной недели окончательно назначен на 28 мая.

Изъявили согласие участвовать М.Ефимов, Лебедев, Васильев, Масленников, Кампо-Сципио и Габер-Влынский.

Ведутся переговорами с иностранными авиаторами [15].

Петербург. Відбулася в кінці травня безрезультатно дуель між членом аероклуба Раєвським і співробітником газети «Россія» Ромашкевичем [16].

В кінці травня при перельоті з Рима в Турин авіатор Фрей упав. Апарат потрощився. У авіатора, знайденого непритомним на горі Чіміно, поламані руки й ноги [17].

1 червня у Відні вбився авіатор Візенбах. Це перша жертва австрійської авіації [17].

29 травня в Кременчуці літав авіатор Пшановський. Коли він перелітав через рів з водою, то, як пише «Полтавская Речь», зачепився крилами своєї машини за землю і впав у рів. Увесь натовп посунув туди. Авіатор забився грудьми. а аероплан трохи поламався [18].

Це повідомлення просто змушує похолодіти від образи. Людина перетворювала авіацію із романтичної мрії та атракціону на жорстоке изнаряддя війни, вбивства, знищення.

В Петербурзі на майбутніх маневрах будуть випробовувати, наскільки аероплани й діріжаблі годящі для війни [19].

В Петербурзі відділ повітряного флоту комітету по збільшенню флоту постановив купити за кордоном на пожертвувані гроші вісім військових біпланів системи «Брістоль» і чотири моноплани «Блеріо» [20].

Оце недавно в багатьох місцях в Україні бачили люди, як летів шар. Тепер «Вестник Золотоношского Сельськохозяйственного Общества» повідомляє, що то літав інженер Булгаковський з двома пасажирами. Переліт у них був такий: Київ – Кременчук [21].

Після невдалих спроб Кузьмінського полетіти, Ригу тепер зачаровує своїми польотами авіатор Уточкін, який літав колись і в Одесі. Всього в Ризі за два дні польотів (11 та 12 червня) Уточкін летів 11 разів і всі рази вдало. Сім раз літав з пасажирами і чотири сам. Під час літання він робив у повітрі різні еволюції, а також кидав з аероплана на призначене місце речі з успіхом. Аероплан у його конструкції Фармана, але зроблений ним самим у Росії. Всіх польотів він зробив щось більш 500 і усі щасливі [22].

В Харкові літальний відділ технічного товариства постановив будувати власний апарат Блеріо для літальної школи [23].

Розвивалася «Авіація у Ризі». Після вдалих польотів у Ризі Уточкін хотів ще зробити переліт Рига-Майоренгоф (біля 30 верст) і політати понад морем, але був великий вітер і він поламав свій апарат, через віщо й довелось відмінити цей «переліт». Але все таки він зробив цілий ряд вдалих польотів на березі моря та над морем у Единбурзі біля Риги, не дивлячись на дощову погоду. Після цього Уточкін зробив кілька польотів у Ризі, поїхав у Мітаву з тим, щоб після польотів там зробити переліт Мітава-Рига. 22 червня о 9 годині 10 хвилин він вилетів з Мітави, але на тринадцятій версті він мусив спуститись через те, що руки мерзли, як він казав. Взявши рукавиці у Ф., що їхав за ним на автомобілі. він став робить розбіг, щоб піднятись, але через темряву попав у рів і поламав полози у апарата так, що довелось відмовитись від дальшої повітряної подорожі. Усього в Ризі Уточкін зробив більш 25 польотів, з яких більш половини з пасажирами. З Риги він поїде до Одеси, де візьме нову машину і поїде у Москву для участі в перельоті Москва-Петербург [24].

Було збудовано «Новий російський аероплан». 24 червня у Ризі відбувся політ першого русского аероплану зовсім самостійної конструкції. Винахідник його ще зовсім молода людина, – Олександр Олександрович Пороховщиков. Він став відомий ще своїми винахідниками у електротехніці та повітрелітанні. Його маленькі моделі аеропланів отримали на спробах 2 призи. Працював він також у видатніших

російських та чужоземних авіаторів: Леганьє, Гюйо, Вінцерса де Ла Рош, Едмонда, Христіанса, Мацієвича (авіатора українця) і інші. Модель його апарата бачили і хвалили моноплан Пороховщикова різниться від усіх інших так званих «русских» аеропланів тим, що він зовсім самостійної конструкції, тоді як інші «русскі» уявляють з себе або переробку закордонних, або з'єднання окремих частин різних систем. На цьому моноплані мотор у 22 сили «Вольт». Сам Пороховщиков літати не вміє, бо ніколи не літав, і через те обмежився тільки невеличкими польотами, щоб не поломать аероплана. На польотах між іншим був авіатор Флежьє, який дуже хвалив конструкцію нового аероплана і предрікав йому велику будучину. Як тут чуть. Пороховщиков уже одержав замовлення на збудування кількох монопланів своєї системи, для чого він думав заснувати у Ризі тимчасову майстерню [24].

Військове відомство організовує в вересні конкурс аеропланів, збудованих в Росії. Учасники мають декілька раз пролетіти над аеродромом і зробити круговий політ на 180 верст. Призначено дві премії: 13.000 і 9.000 карбованців. Аероплан, який візьме першу премію. військове відомство купить за 15.000 карбованців, а той аероплан. що візьме другу премію. за 13.000 карбованців. Аероплани мають піднятись на 500 метрів і пролітати по 70 верст в годину [25].

«Ведомости Одесского градоначальства», 6 июля 1911 г.

Телеграмма. Петербург. Военным ведомством организуется в сентябре конкурс аэропланов, построенных в России. Участники должны совершить несколько полетов над аэродромом и один круговой полет в 180 верст. Назначены две премии: в 13 тыс. и 9 тыс. рублей. Аэроплан, взявший первую, будет приобретен военным ведомством за 15 тыс. рублей, взявший вторую — за 13 тыс. Аэропланы должны достигнуть высоты 500 метров и показать скорость в 70 верст в час [26].

Цікавою були «Заробітки авіаторів». Найкращий заробіток – авіаторів. Закордонні авіатори навіть побудували собі всякі віли та палаци. Росіянам-авіаторам теж не кепсько живеться. Пілот Єфімов, що був кілька року тому простим робітником. уже

має в банку 200.000 карбованців, а проживає щороку тисяч 40-50. Другий авіатор, Васільєв, що забрав на останньому тижні всі призи і навіть приз самого Єфімова, служить тепер в школі авіації С.С.Щетинина і бере жалування на рік 12.000 карбованців. Васільєв – юрист, довго був секретарем казанської судової палати.

Тепер його заробіток втричі або й в чотири рази більший міністра юстиції [27].

9 липня в Лондоні почався великий політ кругом Англії, організований газетою «Daily Mail». Премія – 100.000 карбованців. Записалось 30 авіаторів, між іншим, Ведрін [27].

Здійснено в липні «Переліт Петербург-Москва».

Переліт Петербург-Москва було призначено на 10 липня. Вночі, на 10 липня, авіатори, душ 15, після вистрілу з гармати знялись і полетіли. Першим полетів Уточкін, потім Лерхе, Васильєв тощо. До 4 годин ранку полетіло 6 авіаторів.

Всюди на етапах радо зустрічає натовп авіаторів. Коло села Зайцева Уточкін упав з висоти 500 метрів і тяжко побився: переламав руку, ногу і пом’яв груди. Його привезли на автомобілі непритомним. Тут йому стало трошки легше. Першим прилетів в Москву Васильєв [28].

В 7 годин ранку 11 липня вилетіли в переліт Петербург-Москва студент технологічного інституту Слюсаренко і з ним хазяїн апарата Шиманський пасажиром. Недалеко від Московської Славянки, за 22 верстви від Петербурга авіатори попадали. Шиманський вбився на смерть. В Слюсаренка переломлено обидві ноги. Його непритомного відвезено в царсько-сельський придворний госпіталь. Апарат розбито.

Авіатор Лерхе, що впав позавчора з аеропланом, лежить непритомний. Йому загрожує запалення мозку.

Становище Уточкіна, що впав позавчора, трохи краще. Лікарі сподіваються. що він одужає [28].

Здоров'я авіатора Слюсаренка, що впав з апарата, покращало. Здоров'я Уточкіна теж гаразд. Громадянство незадоволене організаторами перельоту. Газети, повстаючи проти організаторів, вимагають, щоб в цю справу встряли судові власті [29].

В Москві старт закрито. Розділено 35.950 карбованців. Не розіграно біля 40.000 карбованців.

Васильєв взяв 10.500 карб., приз Москви 3.000 карб. і кубок.

Янковський 7.050 карб., Кампо-Сціпіо – 2.300 карб., Агафонов – 6.750 карб.. Костін – 4.950 карб., Уточкін – 1.125 карб. і на лікування дано 3.000 карб., Слюсаренкові на лікування дано 1.500 карбованців.

Буде призначено розслідування з приводу катастроф при перельоті Петербург-Москва.

15 липня поховано Шиманського. Перед похороном слідчий оглянув тіло і склав протокол [30].

В Петербурзі на початку серпня Єфімов, перший раз в Росії, літав на «Фармані» вночі з прожектором і робив спроби кидати з апарата бомби [31].

В Гатчині в серпні видержала екзамен на пілота перша жінка росіянка Звєрева [32].

В серпні в Вінниці під час виставки ярмарку має бути упорядковано літання на аеропланах [33].

В Англії в серпні засновано першу почту, яка користується послугами аероплана. Спеціально буде літати аероплан між Віндзором та Вендоном. На аероплані має літати, крім пілота шофера, казенний почталіон, який розвозитиме кореспонденцію всіх городів [34].

Уточкін має улаштувати в Проскурові літання 17-го та 25 сентября [35].

В Україні літання й надалі було активним.

24 сентября в 3 г. 40 хв. дня авіатор Де-Кампо-Сціпіо піднявся на „Морані“ над курівівським аеродромом і, зробивши 2 круги, полетів на Житомір. Слідом за авіатором по Житомірському шосе поїхав на своєму стосильному автомобілі

Ф.Ф.Терещенко, щоб помогти авіаторові при лихій пригоді. В суботу увечері з Житоміра одержано телеграму, що Еампо-Сціпіо прибув в Житомір, пролетівши 128 верет за 1 год. 8 хв.

В неділю, після літання, в Житомірі авіатор мав летіти в Бердичів (40 верст), а звідтіля назад в Житомір.

З Житоміра авіатор вчора рано збірався летіти в Київ, але до 5 годин вечора в Київі його не було.

Вчора на літання на Курінівському аеродромі зібралось багато публіки. Авіатор І.І.Сікорський піднімався па своєму аероплані до 200 метрів вгору й держався в повітрі до 16 хвилин.

Смілий і гарний польот зробив цей авіатор в суботу, пролетівши над Трухановим островом, Купецьким садом і Подолом, продержавшись в повітрі 20 хвилин [36].

Таким чином, ми бачимо, що розвиток авіації продовжувався й надалі.

РОЗДІЛ 4. ЛІТАННЯ. 1912 – 1914 РОКИ

В 1912 – 1914 роках авіація й надалі розвивалася. Авіацію залучали в різні сторони життя суспільства в багатьох країнах світу: в першу чергу, в військову сферу, для доставки пошти, пасажирських перевезень.

В кінці 1911 року було організовано «Переліт Париж – Умань».

Цими днями з Варшави виїхали в Париж два авіатори Дюбонне і Дюпон.

На своєму аеростаті «Кондор» вони вилетіли 24 грудня з Парижа і за 30 годин пролетіли Німеччину, Австро-Угорщину, російський кордон і опинились над Київщиною. Пролітали вони по 100 верст в годину. Летіли на висоті 3.500 метрів, де було 20 градусів морозу. Вино й м'ясо, які взяли з собою авіатори, позамерзали і самі вони дуже померзли в своїх легких пальто. Через це авіатори мусили спуститись біля міста Умані. Спустились вони щасливо. Аеростат свій відіслали по залізниці в Париж, куди й самі виїхали [1].

Наведемо деякі події в розвитку повітреплавання в 1912 році.

Розвивалася активно і «Російська повітряна почта». Особлива комісія всеросійського аероклуба закінчила вироблювати план організації перших в Росії спроб повітряної почти. Перевозити кореспонденції на аеропланах почнуть з весни. Поки що вирішили завести повітряну почтову лінію між комендантським аеродромом з одного боку і Царським Селом, Гатчиним, Петергофом і Кронштадтом з другого. Почтово-телегрофне відомство обіщадо аероклубові охоче допомогати в цьому і згожується випустить спеціальні аеролисти й марки. Перевозити кореспонденцію на аеропланах згодились відомі авіатори. (Руль) [2].

В кінці березня планувалася «Выставка воздухоплавания». Московское общество воздухоплавания торжественно открыло в первый день Пасхи 2-ую международную выставку воздухоплавания.

На “открытие были приглашены представители московской администрации, весь генералитет, известные общественные деятели, члены Московского общества воздухоплавания и представители всех спортивных организаций.

Одно из первых мест на выставке занимает аэроплан И.И.Сикорского. Особенностью этого аппарата, говорит «Московский Лист.», является изумительная продуманность в конструкции. Здесь все баки для бензина и масла расположены так, чтобы оказывать наименьшее сопротивление воздуху. Мотор обычного автомобильного типа с водяным охлаждением, но вода, выходящая из цилиндров, охлаждается не в громоздком радиаторе, а проходит для этой цели по мелким трубкам, расположенным по всему корпусу аэроплана. На аппарате три места, причем пилот занимает последнее из них, а на переднем сидит механик, имеющий возможность даже во время полета регулировать мотор. Не касаясь других интересных деталей этого аппарата, скажем, что И.И.Сикорский поднимался на нем с 5 пассажирами и летел со скоростью 117 километров в час.

М.К.Ушков экспонирует аэроплан, представляющий собой очень интересное соединение монопланa с бипланом.

Поражает своими маленькими размерами моноплан А.А.Пороховщикова, предназначенный для спортивных целей.

А.Фарман выставил, между прочим, миниатюрный биплан, размерами не превосходящий любой моноплан.

Московская фабрика «Dux» экспонирует целый ряд построенных ею военных бипланов типа Фарман и монопланов типа Блерио. Здесь-же выставлены аэро-сани, на которых IO.А.Меллер участвовал нынешней зимой на состязании, велосипеды и мотоциклетки.

Всего в отделе аэропланов выставлено свыше 20 аппаратов.

Новинкой является мотор, построенный на Брянском заводе. Он по внешнему виду напоминает Гном, но в действительности во многом отличается от последнего. На нем

цилиндры не прикреплены к валу и свободно вращаются при работе мотора, а вал вращается в обратную сторону. Этим путем достигается исключительная мощность двигателя при отсутствии передачи вращательных движений на корпусе аэроплана.

Станд общества безпроволочных телеграфов не успели в день открытия закончить, поэтому демонстрации могут быть произведены в конце недели.

Отдел автомобилей на выставке не обширен, но есть несколько интересных новинок.

Среди только что прибывший в Москву безклапанный автомобиль Даррак. Двигатель его отличается от других безклапанных моторов оригинальностью и простотой конструкции [3].

17 квітня з Парижа повідомляють; в Епіне-Сюр-Сен упав з аероплана авіатор Ведрін і пробив собі голову. На те, що він виживе, надії мало [4].

В Севастополі 23 квітня «Военный летчик капитан Лахтионов, поднявшись на «Фармане» с механиком Котовичем, упал. Аппарат разбит. У пассажира поранение ноги. Авиатор невредим» [5].

Полеты авиатора Т.Н.Ефимова назначены на понедельник, 30 апреля [6].

Цікавою була кампанія «День копійки», що проводилася для збору коштів задля подальшого розвитку повітряного флоту в Російській імперії.

В августі по всій Росії постановлено впорядити «день копійки». Жертви повернуто буде на повітряний флот [7].

«День Копійки». Цими днями (16 травня) на зібранні військових та морських чинів під проводом члена Державної Ради, бувшого товариша військового міністра Поліванова остаточно вирішили впорядити по всій Росії величезний абор жертв на збудування повітряного флоту – військових аеропланів. Збор по всим городам Російської Держави буде впоряжено в один день, мабуть, в середині літа. День цей буде називатися „день копійки". Жертви будуть приймати навіть і копійками. Тим, хто дасть не менш 3 карбованців, вирішили давати нагрудний срібний значок. Хто

пожертвує 100 карбованців – нашийний срібний значок, хто-ж дасть 300 – 400 карбованців – золотий нашийний знак. Всих генерал-губернаторів, губернаторів і градоначальників вирішили прохати про можливу найширшу допомогу цій справі. („Г. М.“) [8].

24 июля в 4 г. ранку вилетіли з Київа на аеростаті поручики 7-ї повітреплавательної роти Макарович, Маслов і підпрапорщик Гут. Позавчора ввечері надійшли відомости, що аеростат щасливо спустився коло с. Северинівки недалеко від Одеси. Аеростат був в дорозі 7 г. і пролетів коло 600 верст на висоті 2000 метрів. Підчас цієї подорожі авіатори робили фотографічні знімки місцевости, а також всякі метеорологічні спостереження. Вчора офіцери повернулись у Київ [9].

Наведемо відомості по розвитку авіації в 1913 році.

Наведемо матеріали «Жертви авіації».

Починаючи з 17 вересня 1908 року число жертв літання на аеропланах досягло вже 204 душ. перше місце займає Франція – 54 душі, з них 25 офіцерів. В Німеччині загинуло 42 душі, з них 14 офіцерів. Америка втратила 30 душ (3 офіцери). Англія – 22 душі; Італія – 15 авіаторів, Росія – 15; з них шість офіцерів і 9 приватних осіб. В Бельгії загинуло 6, в Іспанії 3, в Румунії 3.

В Голандії, Перу, Бразилії і Австралії загинуло по одній душі [10].

Літали і «Австрійські авіатори».

15 березня в Пинчівському повіті, понад Віслою літав аеростат, що залетів з боку Кракова. Через півгодини з’явився аероплан, в який стріляла погранична варта. Аероплан негайно вернувся в Австрію [11].

1 травня на Київом знов літали воєнні авіатори на апаратах „ньюпор" і гоночний фарман [12].

4 травня, над Києвом вже четвертий день літають воєнні авіатори. Вчора над Києвом літав поручик Клещинський. Він літав на апараті «ньюпор» на висоті 1600

метрів. Позавчора у Чернігів вилетів авіатор Соколов. Вчора повернувся з Фастова поручик Капустьян [13].

7 травня, в неділю воєнний авіатор Самойлов літав на апараті „ньюпор". Коли авіатор повертав, після літання на аеродром, у нього в апараті не стало бензіну і авіатор почав робити планірующий спуск. Вітром аероплан підхопило і занесло в рів. Апарат попсувався в кількох місцях [14].

5 травня воєнні авіатори на трьох апаратах сістеми „ньюпор“ вилетіли у Житомир. Один з авіаторів Воротніків вилетів з пасажиром [14].

5-го мая з Київа у Житомір, на апаратах „Ньюпор“, вилетіли 3 воєнних авіатори: Воротніков (з пасажиром), Яблонський і Єсіпов. Через дві години авіатори щасливо спустились у Житомірі на іподромі.

7-го мая Яблонський і Єсіпов повернули у Київ. В Воротнікова апарат попсувався [15].

День повітряного флоту в травні 1913 року. У Камьянці-Подільськім день повітряного флоту розтягнено на два дві. Першого дня зібрано по інституціях 400 карб., а другого дня на вулицях зібрано 900 карб. [16].

В травні у Кременчуці день повітряного флоту дав 2.663 карб. [16]

Заплановано в травні «Літання Севастополь – Київ».

У Київі приготовились на сирецькому аеродромі до зустрічі воєнних авіаторів, що прилетять на аеропланах у Київ. Для апаратів приготовлені окремі ангари. Авіатори летять по маршруті: Севастополь – Симферополь – Олександрівськ – Лозова – Полтава – Городище – Київ. По дорозі авіатори б раз спустяться на землю [17].

Вчора 17 травня ввечері, між 6 і 8 год., воєнні авіатори знов літали над Київом [17].

На початку вересня описано «Небывалый полет военного летчика».

Только-что облетело все газеты мира известие о выдающемся, казавшемся почти невероятным полете французского авиатора Пегу, летавшаго вниз головой на особом

аэроплане Блерио. В Киеве военным летчиком 3-й авиационной роты, поручиком Нестеровым, наднях достигнуто большее.

Над аэродромом, в присутствии многих офицеров роты, Нестеров сделал на аэроплане так называемую «мертвую петлю», т. е. описал полный круп, в вертикальной плоскости.

Аппарат – обыкновенный ньепор.

Нестеров давно уже известен Киеву своими смелыми крутыми виражами; описать «мертвую петлю» – было его заветною мечтою. Эта мечта теперь достигнута, – русским военным летчиком поставлен небывалый всемирный рекорд.

Но значение достигнутого успеха должно оцениваться много больше, чем простой рекорд, а куда значительнее, чем просто безумная отвага.

Вот, несколько строчек из биографии Несторова. Артиллерист по роду службы, еще 2 —3 года назад, в самом начале акации, он увлекся ею и дни и ночи проводил над ее «изучением». Результатом последнего явилась «собственная теория» летания, допускавшая возможность самых крутых поворотов и громадных кренов (наклонов). Теория основывалась на точных математических выкладках: в основу положена была идея подражания полету свободно летающих птиц.

Свою теорию и свои выкладки Нестеров представил при особом докладе в главное инженерное управление и просил денежного содействия для постройки аппарата собственной конструкции.

Главное инженерное управление разсчеты разсмотрело; Нестеров командирован был в гатчинскую школу авиации: но денег ему не дали.

Весной 1913 года Нестеров оканчивает авиационную школу и попадает военным летчиком в Киеве и здесь сразу-же начинает опыты для доказательства правильности своих разсчетов и «своей теории». Тогда-то и начались эти изумительные и редкие по исполнению виража с необычайными крапами. Нестерова знал с этой стороны

безусловно весь Киев. Крены достигали иногда 45 – 50 градусов. Доказательство «верности разсчета» – было несомненное.

Оставалось одно – описание мертвой петли. 27 августа было и это исполнено. На прилагаемом чертеже показан путь полета.

Поднявшись на высоту около 1000 метров над землей, поручик Нестеров выключил мотор и с страшной скоростью (до 150 километровъ в час) ринулся вниз, поставив аппарат отвесно. Пролетев по прямой метров 400 сниз головой и скользнув несколько мгновений по прямой, летчик снова включил мотор и почти отвесно же поднялся кверху, описывая петлю.

На аэродроме присутствовали офицеры, и специально приглашенный врач; но о предстоящем «фокусе» был предупрежден только последний. Прочим Нестеров говорил, что он намерен проделать «некоторые опыты».

Перед полетом летчик привязал своя к сиденью, но по окончании полета он уверял, что никакого толчка он и не чувствовал. Я убежден, говоритъ он, что привязывание даже совершенно излишне.

Летчик получает массу поздравлений и приветствий, и они безусловно им заслужены. R. [18].

В жовтні будувалася «Станція для аеропланів в Англії».

Британське адміралтейство розробило план збудування на берегах Великобританії станції для військових і морських аеропланів. Морський міністр наказав негайно приступити до роботи. Будова станції коштуватиме коло одинадцяти мільйонів карбованців [19].

Покажемо події розвитку авіації 31 жовтня в різних містах світу.

В Тавризе авиатор Кузьминский вылетел по направлению к Урмийскому озеру [20].

В Версале авиатор Сеген упал и сломал обе ноги. У механика перелом позвоночника [20].

В Вилла-Кублэ военный летчик капитан Лагард при спуске попал под мотор и убит [20].

Помер один з перших російських авіаторів Н.Д.Костін. Талановитий з роду селянин Казанської губернії, Костін працював на механічних заводах, після був шофером в Одесі. Тут на нього звернув увагу один меценат і послав його в школу Фармана. Звідки він вернувся в Росію й у багатьох містах дивував публіку своїм гарним літанням. В кінці минулого року він поступив на болгарську службу й пролітаючи над Андріанополем упав туди. Турки його ледве не розстріляли як шпигуна. Пробувши біля місяця в полоні, він приїхав знову в Петербург, але вже майже не літав. Тяжка недуга (рак шлунку) давно мучила його й 9 листопада, в Петропавлівській лікарні, доконала [21].

Невблаганно летить час. Настав час святкування «Десятиліття авіатики».

Десять років тому назад телеграф розніс по всьому світу звістку, що 4 декабря (1903 р.) в глухій місцевосте Північної Америки (в Штаті Півн. Каролина) брати Райти злетіли на аероплані і трималися у повітрі 12 секунд. Кількість часу зовсім незначна, але самий факт, що людина додумалась таки піднестись на пристрої – аероплані важчому за повітря, був першим в історії поривання людини одірватись од землі і полинути геть за хмари. З давніх давен небо манило до себе своєю красою, своїм незмірним простором і людина з заздрістю дивилася на птахів, що вільно собі ширяли у високостях блакітних, дивилась і утворювала прекрасні легенди про величнього героя літуна Ікара.

І довго так людскість жила одними тільки легендами, не маючи змоги пізнати той простір небесний. Тільки в 1783 р. першим злетів на кулі (балоні), наповненій легким газом воднем, Пилатр де-Розьє, і з цього часу літання на пристроях легчих за повітря (звичайно – куля, наповнена воднем або иншим легким газом) відбувались все частіше. Але таке літання мало великі хиби; найголовніша з їх та, що керувати балоном неможна було і аеронавт, знявшись на кулі, віддавав себе на волю повітряних

течій, які часом заносили його зовсім у протилежний бік як хотілось. Знищити цю хибу так і не довелося; правда, в недавні часи збудовано було чимало всяких дирижаблів (Цепелін, то що) які теж складалися з великого балону з легким газом; до його було прироблено двигуна, стерно, так що можна було рухатись і проти вітру, але обсяг цього пристрою дуже великий, і коштує надто дорого, а літати на йому – річ зовсім не певна. І одна, друга катастрофа зовсім розчарували навіть німців у своїх цепелінах.

Незабаром після початку аеронавтик – літання на пристроях легчих за повітря – почалося розроблення літання на инших підвалинах. Звернули увагу на літання птиць, які важчі за повітря, і почали досліджувати їх літання, робити спроби над рухом площин у повітрі.

Першим дослідником літання у цьому напрямку, началоположником авіатики (од латинськ. сл. vis – птах) вважають Гайлея (Sir George Gayley), який ще в 1809 р. висловив цілком, вірні думки про машини важчі за повітря. Та на його праці сучасники не звернули уваги і про їх згадали аж в 1874 році у французькому товаристві літання. З цього часу теоретичне розроблення питань авіатики пішло певнішим шляхом і звернуло на себе увагу відомих вчених. О. Ліліенталь вивчав відпорну силу повітря і непохитність пристрою у повітрі, Шанют продовжував його спроби над рухом у повітрі нахилених площин. Його учні брати Райт (Wright) також (з 1900 – 1903 р.) продовжували праці над літанням і виробили остаточно тип аероплане – пристрою, тяжчого за повітря, який завдяки відповідному використуванню опору повітря підноситься з землі вгору і одночасно посувається вперед особливою ірубою (пропелером) зьеднаною з двигуном.

Отже, як бачимо, мало не сто літ пішло на всякі теоретичні студіювання, досліди питаннів авіатики, поки, нарешті, дійшли до практичних наслідків, До остаточного вирішення цих питаннів у великій мірі спричинився винахід бензинового двигуна,

цього серця аероплану, і чим більш удосконалений двигун, чим краще, певніше він працює тим щасливіші наслідки літання.

Через рік після першого злету Райти літали вже не кілька секунд, а кілька хвилин. Але все ж перші кроки великої побіди людини над стихією тяглися досить довго.

В Європі на аероплані першим знявся Сантос-Дюмон в 1906 р. потім Фарман. А в 1908 р. В.Райт переїздить у Францію і дивує весь світ своїми злетами – 31 декабря вій літав на протязі 2 год. 20 хв. 28 сек. і пролетів 123 кілометри (біля 120 верст). Ще минуло пів року і Блеріо 25 іюля (1909 р.) перелітає протоку Ламанш і цей факт, який зробив імья літуна відомим на весь світ, наочно показав, що на аероплан треба дивитись не як на играшку, а як на великий здобуток людскости, що може мати значні наслідки. З того часу, успіх авіатики збільшувався дуже швидко – мало не що-дня телеграми приносили звістки про нові рекорди вишини, довжини і швидкости літання на аеропланах всяких систем. Піднестися на 3.000 метрів, пролетіти біля 100 верст за годину – стало звичайною річчю.

І такі значні наслідки здобуто всього тільки на протязі десяти років – отже коли й далі лабораторні праці конструкторів аеропланів будуть вестися також інтенсивно, коли буде знищено небезпеку всяких „примх" двигуна, коли буде винайдено спосіб механичного регулювання аероплану і буде пороблено инші дрібніші удосконалення та зменшено ціну на пристрої літання, тоді тільки можна буде говорити як про здобуток, корисний для всього суспільства. Тоді тільки людскість зможе не тільки у мріях піднестись у той безмежний простір, що обхоплює землю, і зрозуміти та пізнати краси блакиті.

А коли аероплани не зможуть задовольнити це одвічне бажання людскости, то можна бути певним, що будуть вигадані нові пристрої, на инших принціпах, але рано чи пізно, а буде таки завойована невгамована стихія – запорукою цього можуть служити невпинні праця і успіх останніх літ у цьому напрямку.

Техник [22].

Наведемо деякі події, процеси розвитку авіації в останні мирні місяці 1914 року.

Розвивалася «Аеропошта».

Петербурзький імператорський аероклуб гадає з весни біжучого року ввести повітряну пошту, що з'єднала б Петербург і з сусідніми містами. В першу чергу думають встановити повітряний рейс між Петербургом і Новгородом, по котрому щодня будуть літати пілоти і перевозити пошту. По обрахунках виявилось, що кожний апарат легко може перевозити 5 пудів кореспонденції. За кожний привезений лист думають брати 50 коп. листи і гроші будуть перевозити з Петербургу в Новгород за 1 годину. Крім готових аеропланів, для повітряної пошти ще буде замовлено 3 аероплани на Балтійському заводі. Проект повітряної пошти. детально розроблений особливою комісією при Імператорському аероклубі, цими днями буде розглянуто радою і коли рада аероклубу затвердить його, то незабаром приступлять до здійснення його [23].

В Сан-Дієго 28 січня впав і розбився на смерть лейтенант пост, коли перелітав затоку, дехто бачив, що на аероплані розірвало мотор і через це счинилась катастрофа [24].

В Севастополі 8 березня капітан Андреаді, літаючи на Качинському аеродромі на апараті Нюпор, впав і розбився на смерть [25].

В Петербурзі 21 березня арештованих в Пермі германських авіаторів віддають під суд по обвинуваченню в шпигунстві [26].

Величезний інтерес виявляли до розвитку авіації і депутати Державної Думи Росії – «Депутати на «Илье Муромце».

В Петербурзі 28 березня на дирижаблі «Илья Муромец» Сікорського літали депутати Маклаков, Челноков і вищі морські чини. Всього було дев'ять пасажирів. Дирижабль піднімався в гору на 1500 метрів.

«Илью Муромця» прийняло воєнне відомство в свій повітряний флот [27].

В Мілані 28 березня дирижабль «Чита-ді-Мілано», збудований на жертви, зібрані серед війська. спускаючись біля Канту, попав на дерево. Счинився вибув і почалась пожежа. 50 душ легко ранено, а троє тяжко [27].

В Асперні 31 березня під час прилюдного літання сталась нещаслива пригода при спробному літанні з парашютом Бурі. Бурі вискочив з аероплана авіатора Лемон'є і з парашютом впав на землю, поломавши собі ноги. Апарат Лемон'є, втративши рівновагу, почав падати. Лемон'є скочив з апарата і дуже побився [28].

9 квітня в Берні авіатор Бідер з пасажиром перелетів Юнгфрау і спустився в Кантоні Валліс [29].

10 квітня подано подробиці смерті в Ліді (Вітебської губернії) підпоручика Вітчинкина. При крутому плануванні «Ньюпор» перевернувся на спину. Механік Ковальчук впав і вбився. Апарат врізався в хату і згорів разом з підпоручиком [29].

Наведемо надзвичайно цікаву статтю М.Данько «Боротьба з повітрям» 11 квітня.

Чудове літання барона Паск'є над Аспернським полем біля Відня могло викликати в багатьох тисячах глядачів горду свідомість того, що людина вже цілком опанувала повітря; на жаль. нещасливі випадки з капітаном бурі і його пілотом, Леміаном, наочно показали, що ця свідомість була ілюзорною.

Апарат, на якому Пегу та його наслідувач Паск'є, який загрожує обігнати в умінні літати свого учителя, відрізняється дуже мало від звичайного моноплану Блеріо, принаймі ці відмінності непомітні для неспеціаліста; авіатор тільки прив'язується до сідла ремнями, які не дають йому випасти з апарата під час його літання догори ногами. Жовтий птах барона Паск'є почуває себе в повітрі так само вільно як ластівка; він піднімається просто в гору, ніби спираючись хвостом у повітря; лягає зовсім боком то на праве, то на ліве крило; кидається вниз, так у глядачів дух захоплює, і не долетівши до землі, знов знімається в повітря; далі він робить п'ять-шість граціозних вертикальних кругів, як добрий пловець у воді перекидаючись через голову, і нарешті авіатор летить якийсь час сторч головою, ніби то забувши, де земля і де небо і не

почуваючи тяги землі, яку апарат перемагає швидкістю не меншою як 60 кілометрів у годину.

Не менше ніж Паск'є цікавив віденську публіку і капітан Бурі, який мав кинутися з аероплану на висоті 400 метрів з парашутом, вигаданим недавно Боне. Бурі виконав вже тричі цей досить небезпечний експеримент у Франції, і аспернський нещасливий випадок був дійсно тільки випадком. Парашут Боне, який в принципі конструкції являється парасолькою, повинен відкриватися при потребі автоматично, одним рухом руки авіатора; зложений він забирає небагато місця, так дорого на аероплані, і дуже легенький; він уміщується поза сідлом авіатора; шнурі його охоплювали шию і тіло Бурі.

Коли апарат осягнув височну 400 метрів, Бурі скочив з аероплану, але висідаючи переплутав ліктем лівої руки шнури парашута і він. зачепившись за стерно височини, розірвався, причім зламалося і стерно; таким чином нещаслива пригода не минула і аероплан, на якім лишився Лемуан. З розірваним напіврозкритим парашутом Бурі перелетів в 45 секунд 400 метрів які відділяли його від землі; ці секунди були дуже тяжкими і для глядачів, де хто з них, найбільше звичайно жінки втратили свідомість; але парашут все ж урятував Бурі, його рани були навіть такими легкими, що з другого дня він міг вже в автомобілі з'явитися на авіаційному полі, а серед публіки пішла навіть чутка, що він знов стрибатиме з парашутом, але в дійсності Бурі повторить свої експерименти пізніше. Лемуан, який на щастя був викинутий з аероплану, коли той вдарився об землю, поломав собі ноги, але його життю не загрожує небезпека.

Як літання вниз головою (на аероплані звичайно) так і винахід нового парашуту являються важними етапами в боротьбі людини з повітрям. Акробатство в повітрі це не самоціль, як заявив барон Паск'є кореспондентам, але воно має на його думку виховуюче значення для авіаторів і призвичаює їх цілком опанувати повітря.

Парашут в його старій конструкції має за собою майже 300 літню давність; перший скористувався з нього Веранцо, після того ним користувалися досить часто акробати,

щоб скакати перед публікою з аеростатів; як засіб порятунку на аероплані парашут ще не вживався, повітряні кораблі були досі без рятункових човнів; а вони більш ніж потрібні, бо бензинове серце аероплану, що б'ється з силою декількох десятків парових коней, все ще лишається досить непевною машиною, і коли воно спиняється. то аероплан робиться іграшкою вітру і тяги землі; отже парашут в такім випадку може бути єдиним порятунком авіатора. Новий винахід Боне ще зовсім не удосконалений; швидкий рух аероплану та складна система дротів керуючих стернами, за які дуже легко зачепитися, як це виявилося в пригоді з Бурі, роблять вживання парашуту Боне досить небезпечним; до того ж цей парашут не так легко розгортається, як ті, що вживалися досі на балонах; але велике значення цього винаходу довів уже Бурі злетівши майже без шкоди з високостів 400 метрів з напіврозгорнутим парашутом. Треба сподіватися, що винахід Боне незабаром буде удосконалений і врятує не одне життя сміливих авіаторів [30].

Звичайно, на жаль, використовувалася авіація і в війні США з Мексикою.

В Веракрусі 14 квітня США вигрузили тут скілька аеропланів, які будуть нести розвідочну службу [31].

28 квітня в помешканні паризького аероклубу зібралися на конференцію делегати міжнародного союзу аеронавтів. Тут є представники чотирнадцяти країн. в тому числі і Росії. В програму конференції входить цікаве питання про скасування так званих заборонених зон для авіаторів. Деякі доклади доводять, що ці заборони стають у великій перешкоді розвиткові повітреплавання. Авіатора, якому доведеться попасти в таку заборонену зону, жде велика небезпека, бо в кожному авіаторі бачуть шпика.

Більшість делегатів стоїть на тому погляді, що в інтересах народної оборони встановлення заборонених зон має якийсь raison deter для воєнних літунів. Але для інших авіаторів усякі обмеження повинні бути скасовані [32].

29 квітня у Київ з Житомира повернувся начальник загону 3-ї авіаційної роти А.С.Воротников і переказав подробиці авіаційної катастрофи з воєнним авіатором

Мальчевським. У Мальчевського побита голова і рука. Він лежить у воєнному госпіталі. Механік Есвен, який був на «Ньюпорі» разом з Мальчевським, повернувсяч у Київ. Причиною до катастрофи була зупинка мотора і апарат при спуску дуже врізався в землю [33].

В травні київський авіатор А.Н.Свєшніков тепер будує новий моноплан на 6 осіб, з одним 120-сильним мотором [34].

В Одесі 17 травня поручик 6-ої авіаційної роти Кузьминський. літаючи на воєнному аероплані з пасажиром. поручиком Тустановським, впав, Кузьминський через півтори години помер, а Тустановський дуже потовкся і покалічився [35].

В Дижоні 24 травня авіатор поручик Жирон з сапером впали коло Сен-Мартен-Дюмона і розбились на смерть [36].

Продовжено було встановлення «Рекордів Сікорського».

Петербург, 5 червня в Петербурзі Сікорський, що піднявся вночі на «Илье Муромце» з комендантського аеродрома з 6 пасажирами, протримався в повітрі без спусків 6 годин, 33 хвилини, 10 секунд. встановивши новий світовий рекорд «довгого часу» і побивши усі всеросійські рекорди. взагалі. «Илья Муромец» піднімав в повітря 35 пудів [37].

8 червня на іподромі відбудеться літання авіатора Т.Єфімова, якого було арештовано у Києві [38].

В Петербурзі 6 червня біплан «Фармана». на якому літали над корпусним аеродромом поручики Гатовський і Клембовський, врізався носом у землю. авіатори покалічили ноги й руки. Апарат розбився [38].

7 червня в Петербурзі військовий міністр оглянув на корпусному аеродромі апарати першої авіаційної роти і повітряний дредноут «Ілья Муромець» [39].

В цей же день авіатор Янковський, літаючи на моноплані Сікорського на Корпусному аеродромі впав з висоти 100 метрів і смертельно розбився [39].

Наведемо надзвичайно цікавий і великий «Світовий рекорд авіатора Сікорського».

Цими днями авіаторові І.Сікорському вдалось встановити в Петербурзі світовий рекорд висоти літання на аероплані «Ілья Муромець». З десяттю пасажирами «Ілья Муромець» підлетів вгору вище 2 тисяч метрів. Це видатне літання зареєстровано по всіх правилах міжнародної федерації літання в повітрі.

Спустившись на землю, Сікорський запропонував своїм пасажирам з ним ще раз, щоб попробувати встановити новий рекорд на час літання. Частина пасажирів згодилась. Умовились, що аероплан полетить о першій годині ночі з Корпусного аеродрому. Про думку Сікорського відбути довге літання вночі взнали воєнні і приватні авіатори. О першій годині на аеродромі зібралось багато людей. О півночі Сікорський також прибув на аеродром. На аероплан було взято запас бензину (55 пудів) і 15 пудів олії. В пасажирській каюті приготували стіл для пасажирів – молоко, воду тощо. Потім зважили пасажирів – загалом 6 пасажирів важили 26 пудів 37 фунтів. О першій годині «Ілья Муромець» полетів. Вночі він побував у Красному Селі, Царському Селі, Пулкові, літав над Невою тощо. Бензину почало не вистачати після шостигодинного літання без перерви і тоді Сікорський вирішив летіти до Корпусного аеродрому, де він і спустився у 8 годин 28 хвилин ранку.

Про це літання повідомлено міжнародну федерацію літання в повітрі. Переказують, що тепер буде встановлено повітряні пасажирські рейси між Петербургом і Москвою на дредноуті типа «Ілья Муромець» [39].

Вручено 9 червня «Нагороду авіаторові Сікорському».

За підписами 140 депутатів різних фракцій державної Думи внесено в Думу законодавчу пропозицію про асигнування авіаторові Сікорському, що скомбінував систему аеропланів – «Илья Муромец» 100 тисяч карбованців нагороди.

«Праця інженера Сікорського, – говориться в тій пропозиції, – що утворив і скомпанував свої повітряні кораблі, котрі забезпечили наш край від ворожого повітряного флоту, має велике державне значення. Талановитий інженер витратив багато часу і всі свої кошти на спроби вираховування і будування моделів, і тепер,

коли його ідея втілилась і набрала реальності, коли його апарати входять вже в склад наших військових сил, на обовязку держави лежить нагородити інженера, що зберіг для Росії свій воєнний секрет, відмовившись передати його чужоземцям» [40].

9 червня авіатор А.Н.Свєшніков тепер закінчує роботи по будівлі нового аероплану. Новий аероплан важить 30 пудів і буде піднімати біля 40 пудів ваги. Апарат може піднімати 4 душі [40].

7 червня в 1 годину дня високо над Кам'янцем-Подільським пролетів аероплан в напрямку до Австрії. Хто то летів – невідомо [41].

Літання авіатора Пуаре мають відбутися у Києві 22 червня [41].

16 червня ранком з Києва вилетіли в Одесу воєнний авіатор Передков і механік Павлюков [42].

В середині червня було заплановано «Перельот І.Сікорського Петербург-Київ».

17 червня ранком має прилетіти до Києва з Петербургу І.Сикорський на апараті «Илья Муромец». Авіатора зустрічають на Курінівському аеродромі гласні думи [42].

Рано 17 червня у Київ з Петербургу прилетів І.І.Сікорський на своєму аероплані «Илья Муромец». На аеродромі авіатора зустрів міський голова Києва і інші особи. разом з Сікорським прилетіли Х.Ф.Прусіс, Г.І.Лавров і механік Панасюк. З Київа авіатор Сікорський має намір летіти в Одесу, а звідтіль до Петербургу. «Илья Муромец» піднімає біля 300 пудів. Він має 4 мотори по 520 сил. По словам Сікорського, йому замовлено 23 таких апарата, які тепер будують на Російсько-балтійському заводі. Кожний апарат коштує біля 150.000 карбованців [43].

18 червня з Петербургу повідомляють, що у Києві дозволено відкрити школу авіації, про яку клопоталося київське авіаційне товариство [44].

Писали газети про «Аероплан «Илья Муромец»».

Аероплан «Илья Муромец», на якому Сікорський прилетів з Петербургу стоїть зараз на аеродромі.

18 червня Сікорський має літати над Київом [44].

19 червня над Києвом авіатор Сікорський літав на своєму «Илье Муромце» [45].

Відповідно постанові київської міської думи міська управа відправила 26 червня авіаторові П.Н.Нестерову золотий жетон від міста Києва [46].

26 червня о 3 ¾ ранку авіатор І.І.Сікорський вилетів у Петербург на «Илье Муромце». Але о 5 годині Сікорський повернувся у Київ, бо в апараті тріснула трубка для бензина [46].

Не дивлячись на 11 – річний розвиток повітреплавання, авіації в світі були й діаметрально протилежні погляди на літання в деяких містах.

27 липня повідомлено «Антихрист літав».

На днях над містом Хмельниками на Подділлі в 7 годин ранку, пролетіли два аероплани. Поява аеропланів так налякала декого з хмельничан. що вони почали ховатись в льохах та тікати в ліс. Багато з них ставало на коліна, благаючи Бога простити їм гріхи, бо їм здалося, що прийшов кінець світу і вже антихрист над містом літає [46].

28 червня авіатор І.І.Сікорський вилетів з Києва на аероплані «Илья Муромец» у Петербург [47].

2 липня в 3-й авіаційній роті у Києві одержано телеграму, що коло Одеси в Очакові розбився воєнний авіатор В.Н.Єсипов. До Одеси Єсипов служив у Києві [48].

8 липня відбулось засідання ради київського товариства авіації. На засіданні обмірковувалась справа про забезпеченість сімейств авіаторів, які загинули від нещасних випадків. Вирішено також прохати міністра і начальника краю про видання наказу про допомогу авіаторам при спусках на землю [49].

Наведемо данні про стан повітряного флоту Австрії та Сербії станом на 20 липня 1914 року.

Австрія має тепер 3 дирижаблі, їх ангари (місця, де вони зберігаються і відкіль вилітають (містяться в Офен-Пешті (Угорщина) і коло російського кордону, але де

саме – невідомо. Аеропланів для війни Австрія має щось з 80, при військові, в кожнім армійському корпусі є по одній авіаційній роті (6 аеропланів і 2 запасних).

В Сербії дирижаблів зовсім немає, а хоч невідомо скільки вона має аеропланів, та проте, беручи на увагу європейський зразок, можна здогадуватись, що і в неї на кожний армійський корпус приходиться не менш 8 аеропланів. Дирижаблів Сербія не завела в себе до цього часу тому що вони дуже дорогі і утримування їх (спеціальні ангари, паливо, запасні частини машин і таке інше) вимагає великих коштів [50].

Велике значення розвитку повітреплавання, авіації приділено на сторінках газети «Киевлянин» в 1914 році.

Наведемо «Хроники воздухоплавания».

Перелет Киев – Брест-Литовск. Сегодня (5 июня) возвратился в Киев из перелета Червонное – Ровно – Ковель – Брест-Литовск 3-й авиационной роты штабс-капитан Гартман. Штабс-капитан Гартман весь путь туда до Брест-Литовска сделал в 5 ч. 30 м., покрыв за это время 640 верст, т. е. средняя скорость полета почти 130 верст. Конечно, летчик воспользовался попутным ветром и только потому достиг такой быстроты полета. До Брест-Литовска военный летчик имел две остановки, только для запаса необходимых горючих материалов (бензин и масло), остановки были—м. Червонное иг. Ровно. Обратный путь был совершен значительно медленнее, т. к. ждать попутного ветра было некогда, и летчик вылетел 3 июня, в 3 часа утра, имея довольно сильный встречный ветер, который, конечно, сейчас же сказался на скорости полета; только через 2 часа полета, т. е, в 5ч. 5 м. утра летчик опустился в г. Ковеле – покрыв расстояние в 110 верст поднявшись снова штабс-капитан Гартман сделал перелет Ковель—Ровно в 2 ч. 30 мин. Из Ровно вылетел в 5 ч. дня и до м. Червонное летел 3 ч. 15 м., где и опустился в 8 ч. 15 м. вечера. Утром 4-го июня им было пройдено оставшееся маленькое расстояние в 130 верст в 1 ч. 45 м. Таким образом, обратный путь 640 верст летчик сделал в 9 ч. 40 м. т. е. благодаря встречному ветру скорость полета, была около 70 верст. Всего за этот перелет было пройдено 1300

верст в течение 15 ч. 20 м., со средней скоростью в 90 верст, н за все это расстояние не было ни одного вынужденного спуска. Весь перелет был сделан на востоке 1000 метров. Штабс-капитан Гартман известен, как очень опытный летчик на аппаратах системы Фарман и в 3-м авиационной роте является пока единственным инструктором, имеющим уже довольно опытных летчиков, своих же бывших учеников [51].

3 июня состоялось заседание Киевского общества воздухоплавания, на котором разсматривался вопрос о награждении медалью пилота-конструктора Ф.Ф.Терещенко за пятилетие его полезной для авиации деятельности. Уже 5 лет, как функционирует построенная Ф.Ф.Терещенко в м. Червонное, Волынской губ., фабрика аэропланов. В настоящее время фабрика эта оборудована по последнему слову техники, деятельность ее значительно развилась. Через 1 – 2 месяца заканчивается постройка 10 аэропланов, заказанных военным ведомством Ф.Ф.Терещенко. В виду того, что устав Киевского общества воздухоплавания предусматривает возможность награждения тех или иных достойных лиц золотой, серебряной и бронзовой медалями, научно-технический комитет при обществе постановил возбудить ходатайство перед советом общества воздухоплавания о нагшраждении Ф.Ф.Терещенко золотой медалью в память исполнившегося в минувшем мае пятилетия его полезной для авиации деятельности [51].

В Новгороде 5 июня с Владимирского лагеря прилетел на «Ньюпорах» от военных летчиков 18 корпуса. 140 верст покрыто в 1 час 50 минут. Отряд 5 июня улетает в Петербург» [52].

В Петербурге 6 июня военный министр произвел на корпусном аэродроме смотр аппаратам первой авиационной роты и воздушному дредноуту «Илья Муромец» [52].

6 июня военный летчик Падосек на «Ньюпоре» перелетел из Бахчисарая в Севастополь и обратно за 100 минут на высоте 100 метров [52].

Описаны «Авиационные катастрофы».

В Петербурге 5 июня биплан «Фармана», на котором летали над корпусным аэродромом поручики Гатон и Клембовский, врезался носом в землю. Летчики получили увечья ног и рук. Аппарат разбит [52].

6 июня в Петербурге летчик штабс-капитан Стоякин во время полета над гатчинским аэродромом. Стоякин убит [52].

Авария «Цеппелина».

В Берлине 6 июня расследованием установлено, что дирижабль «Цеппелин» недавно поврежденный бурей, нельзя привести в порядок и что его нужно построить заново [52].

Повідомлено 7 червня про «Предполагаемые полеты Пуаре в Киеве.

Киевским воздухоплавательным обществом получена вчера телеграмма из Петербурга от французского авиатора Пуаре, который запрашивает общество о возможности публичных полетов в Киеве. В частности Нуаре интересуется, возможно ли так организовать его полеты, чтобы бесплатная публика не могла их видеть и вообще предоставляет ли аэродром удобные в смысле организация полетов условия.

На все эти вопросы обществом даны удовлетворительные ответы по телеграфу [52].

Відзначено статтю «Награда авиатору Сикорскому».

В Петербурге 6 июня по инициативе Половцова в Государственную Думу внесено законодательное предположение о выдаче 100 тысяч рублей награды конструктору военных дредноутов Сикорскому. Под законодательным предположением подписываются представители почти всех думских фракций. Среди депутатов раздаются голоса, что 100 тысяч рублей награда незначительная за выдающиеся заслуги Сикорского в деле развития воздухоплавания в России, в особенности применении воздушных дредноутов для военных целей [52].

Відбувалися «Авиационные катастрофы» в різних містах світу. В Петербурге 6 июня авиатор Янковский при полете на моноплане Сикорского на Корпусном аэродроме упал с высоты 100 метров и получил смертельные поранения [53].

Сообщено, что 7 июня в состоянии здоровья летчика Янковского замечается улучшение. Ночью он спал сносно, но просыпался часто вследствие сильной боли в груди. Сознание полное. Рентгенизация показала, что все внутренние органы совершенно целы. В полдень Янковский попросил есть [53].

В Вене 7 июня утром от неизвестной причины, на высоте 200 метров, взорвался вблизи Вены военный управляемый шар «Кертинг». Находившиеся на нем капитан, 3 поручика, подпоручик, морской офицер, гражданский инженер и два военных механика погибли [53].

В 8 ч. утра в Фишаменде поднялся управляемый военный аэростат «Есртинг» для производства аэрофотограмм-метрических снимков. В гондоле находились капитан, поручик, капрал, ефрейтор и гражданский инженер. Аэростат описал несколько кругов и направился к исторической горе Кенигсберг. Через полчаса на «Фармане» поднялся военный пилот поручик с пассажиром, морским офицером. Аэроплан задался целью догнать аэростат. Настигнув его, аэроплан облетел несколько раз вокруг, а затем сделал попытку перелететь над ним, при этом задел оболочку аэростата и разорвал ее. Последовал ужасный взрыв. Аэростат моментально был объят пламенем. Аэростат и аэроплан низверглись вместе с высоты 400 метров на склон Кенигсбергской горы. Все находившиеся в гондоле найдены обуглившимися, а поручик и морской офицер, бывшие на аэроплане невероятно обезображенными. Днем в Фишаменд прибыл флигель-адъютант императора узнать подробности катастрофы и выразить соболезнование императора отделу воздушного плавания [53].

Состоялся «Полет авиатора А. Н. Свешникова». Вчера, 7 июня, местный авиатор А.Н.Свешников, в присутствии оффициального комиссара авиатора И.А.Рудзевича, произвел испытание скорости подъема на высоту. В 6 часов 4 мин. вечера А.И.Свешников поднялся на моноплане собственной конструкции «Свешников № 2» (мотор Anzani, 40 сил) с куреневского аэродрома на высоту 1490 метров в течение 15 минут. Высота эта была зарегистрована двумя барометрами. Во время полета авиатор

продемонстрировал устойчивость своего аппарата – он на расстояніи 2-х верст, на высоте в 25 метров, летел с поднятыми вверх руками, совершенно не прикасаясь к рулю, причем во все время этого полета аппарат находился в воздухе в горизонтальном положении. Закончился полет планирующим спуском с высоты в 1300 метров; весь спуск был совершен в 2 минуты. Авиатор пробыл в воздухе в течение 36 мин. 10 сек.

Гибель военного аэростата «Z. I.». 31 мая (13 іюня) на пути из Кельна потерпел крушение вблизи Диденгофена военный дирижабль «Z. I.». Полет затруднялся крайне дождливой и ненастной погодой. Вскоре дирижабль сильным порывом ветра был притиснут к земле и получил трещину между гондолой и рулем. Ранен управлявший им подполковник. Военный дирижабль «Z. I.» поднялся в Кельне в 7 часов утра и направился в Mew. Около полудня, вблизи Диденгофена он попал в грозовые тучи. Сильным ливнем оболочка дирижабля была промочена насквозь. Опасаясь, что дирижабль не выдержит этого неожиданного прибавления в весе, управлявший им подполковник Клейншмидт отдал приказ спускаться. При спуске дирижабль сильно накренился. Задняя его часть свободно висела над Мозелем, передняя же касалась: земли. У задней гондолы появилась большая трещина. Недалеко от места спуска происходило учение роты 135 пехотнаго полка под командой капитана Экерта. Заметив несчастие, последний со своей ротой немедленно отправился на помощь. Усилиям солдат действительно удалось поставить дирижабль на якорь. Последний получил такие сильные повреждения, что совершенно непригоден для дальнейших полетов [53].

В Риге 1 июля отставший от авиационнаго отряда 18-го корпуса поручик Калашников в 6 часов утра вылетел догонять отряд, но через полчаса вернулся в виду неисправности мотора. Поручик Коновалов вечером при попытке подняться снова сломал пропеллер. Здоровье поручика Сергеева улучшается [54].

В Портссмуте 7 июля при планирующем спуске упал с высоты 80 футов военный биплан. Авиатор лейтенант Мардөн по пути в госпиталь скончался [55].

7 июля в Лондоне 4 французских воздушных шара, участвующих в состязании на приз французского аэроклуба, занесены в Англию и опустились в разных местах побережья. При спуске один аэронавт упал с шара и сломал ногу [55].

Вчера, 8 июля, в 8 ½ час. вечера в помещении собрания состоялось под председательством капитана Я.М.Маркова заседание совета воздухоплавательного общества.

Первым рассматривался вопрос о преподнесении золотого знака киевского общества воздухоплавания секретарю общества Г.М.Рындыку, присужденного ему за долголетнюю полезную энергичную деятельность. В виду болезни Г.М.Рындыка советь решил делегировать двух своих представителей от заседания пилот-авиаторов А.Н.Свешникова и И.А.Родзевича, которых просить преподнести Г.М.Рындыку золотой знак от имени киевского общества воздухоплавания. Следующий вопрос – это организация фонда в пользу погибших авиаторов и их семей.

Вопрос был принят без возражений в виду особенно острой нужды в таком фонде. В настоящее время Россия насчитывает 46 жертв авиации. Вопрос об утверждении фонда поднят также и другими воздухоплавательными организациями; например, в Петербурге – Императорским всероссийским аэро-клубом; в Одессе председателем одесского аэро-клуба А.А.Анатра, пожертвовавшим значительную сумму на создание этого фонда.

Решено дать возможность лицам, сочувствующим столь необходимой организации фонда принять в ней посильное участие, путем подписки. В район деятельности общества кроме Юго-Западного края, входят еще губернии: Черниговская, Полтавская, Херсонская, Екатеринославская и Таврическая.

Затем рассматривался вопрос о случае с военным летчиком в Житоміре. Штабс-капитан Макаров полетел в Житомир на «Ньюоноре». Здесь у него явилась

надобность отправить служебную телеграмму в Киев командиру 3 авиационной роты. Вт. приеме телеграммы от шт.-кап. Макарова на станции узко-колейной железной дороги было категорически отказано. Местные полицейские власти также отказались оказать кое-либо содействие прилетевшему военному летчику по ограждению аппарарата от любопытной толпы. Совет киевского общества воздухоплавания, находя, что отказ полицейских властей в необходимом содействии прилетевшим летчикам, а также отсутствие возможности пользоваться железно-дорожным телеграфом, ставит авиаторов и без того в тяжелое положение особенно при наличности хотя бы малейшей поломки аппарата, решил возбудить ходатайство перед министрами внутренних дел и путей сообщения, генерал-губернатором и губернаторами Юго-Западного края о соответствующих распоряжениях для оказания содействия авиаторам. А. Г. [55].

Из Севастополя 9 июля 1914 года сообщают, что летчик школы воздушного флота поручик Витте, полетевший в Евпаторию, вследствие порчи мотора при посадке аппарата потерпел аварию. Нуждаясь в помощи, пилот послал голубя. Школа, получив донесение, отправила автомобиль. По плохой дороге автомобиль повредил шины и ехать нельзя было. Витте выпустил второго голубя. К месту аварии полетел корнет Бржезовский и, передав новые шины, возвратился в Качу. Затем автомобиль доставил аппарат обратно в школу воздушного флота [55].

В статті «Вооруженная Европа» показано стан повітряних флотів на 15 листопада 1912 року різних країн Європи, які готувалися до майбутньої війни.

«Воздушный военный флот».

Первым же следствием победы человека над воздухом было применение авиации к военному делу. Державы пошли при этом по двум различным путям: Германия развивала, главным воздухоплавание (дирижабли), Франция – воздухоплавание (аэропланы). За последнее время крайности увлечения уже сглажены – и во всех

государствах идетъ деятельная работа, над созданием нового «четвертого рода войск» во всех его видах. По данным к началу 1912 года, европейские державы имели:

1) Державы тройственного согласия:

Россия – военных дирижаблей 12, частных – 0; аэропланов – 140,

Франция – военных дирижаблей – 15, частных 5; аэропланов – 500.

Англия – военных дирижаблей – 3, частных —2; аэропланов 125.

Всего «согласие»: дирижаблей 37; аэропланов 765.

2) Державы тройственнаго союза:

Германия – военных дирижаблей 12, частныхъ 8; аэропланов 150.

Австро-Венгрия – военных дирижаблей 4, частных – 0; аэропланов —20.

Италия: военных дирижаблей 3, частных – 0; аэропланов 25.

Всего «союз»: дирижаблей 27; аэропланов 195.

Таким образом, и в области воздушного флота перевес сил на стороне держав «согласия», а не «союзников».

Но справедливость требуетъ отметить, что данные о количестве воздушных кораблей и аппаратов, отвечавшие действительности к началу настоящего года, могут оказаться совсем иными в конце его, в особенности относительно аэропланов.

Постройка последних, в общем, настолько несложна, а средства, отпускаемые в каждом государстве, столь значительны, что числа аэропланов, могущих быть выставленными государством в случае войны, учесть положительно нельзя. В наиболее выгодных в этом отношении условиях находятся Франция и Германия, которые не нуждаются в получении никаких частей аэропланов из заграницы. По последнему отчету французского национального аэро-клуба, общее число воздухоплавательных аппаратов построенных во Франции, достигает крупной цифры 1350 штук.

Но, одно дело иметь аппараты, другое – их использовать. Какую роль может сыграть воздушный флот во время войны, какие взгляды существуют на это в

различных государствах, и, что в каждом из них сделано в этом отношении до настоящего времени, – разсмотрение этих, вопросов составят предмет ближайшей статьи [56].

Надзвичайно цікава стаття 18 листопада «Военныя заметки. XX. ВОЙНА И АВИАЦИЯ».

Овладеть и воздухом после господства на суше и воде было давней мечтой царя природы – человека. После ряда безплодных попыток, после длинного ряда лет упорной работы мысли и труда – эта мечта осуществилась. Человек еще не летает, как птица, и не парит, как орел, но он поднимается уже на аппаратах не только легче воздуха, но и тяжелее его, и летит туда, куда хочетъ, а не куда его гонит течение воздушной стихии.

Первым практическим следствием победы над воздухом было – применение ее к военному делу: homo homini – lupus – таков уже удел всех новейших открытий и изобретений техники!.. Первоначальное отношение к этой новое победе техники, как и следовало ожидать, характеризовалось увлечением им, граничащим с преклонением и сопровождавшимся отрицанием всех прежде существовавших средств и способов борьбы. Затем, после первых неудач, последовала реакция, разочарование; и лишь теперь дело военной авиации стало, наконец, на правильный путь научного изучения и опыта.

Начиная с 1909 года, в армиях европейских государств на корпусных и армейских маневрах участвуют дирижабли и аэропланы; в 1910 и 1911 т.т. эти опыты принимаютъ весьма широкие размеры. Результаты маневренных опытов были громадны, они показали, что военное воздухоплавание покоятся па прочных основаниях, выйдя уже из стадий спорта и модных увлечений. Дирижабля покрывали сотни верст; на них устанавливались станции безпроволочного телеграфа; были попытки безпроволочнаго телеграфирования. Маневры вполне подтвердили то, выведенное раньше в теории правило, что дирижабли является прекрасным средством

дальней «стратегической» разведки. Не менее блестяще зарекомендовали себя и аэропланы. На французских маневрах, 1910 г. в Пикардии, 1911 г. в Вордюне и в окрестностях Бельфора; на русским – под Красным Селом и в Варшавском военном округе; австрийских – в Венгрия и многих германских летчики держались по несколько часов на воздухе; давали много ценных сведений о противнике; открывали успешно артиллерийские позиции; корректировали стрельбу.

Аэропланы или дирижабли? Авиация или конница? Так ставились многими вопросы в первое время воздухоплавания и воздухолетания. Ныне на них даны прямые и положительные ответы: и аэропланы, и дирижабли, и авиация, и конница.

Германия, вставшая вначале на путъ увлечения дирижаблями, занимается усиленной постройкой аэропланов. Франция, культивировавшая аэропланы, ныне оказывает широкую поддержку дирижаблям. Во всех государствах ассигнуются громадные средства на развитие воздушного военного дела; всюду заводятся особые офицерские, школы авиация, аэродромы; в специальных высших учебных заведениях открываются авиационные курсы для военных.

Во Франции военное воздухоплавание выделено в особую «инспекцию», начальник которой подчинен непосредственно военному министру; в Германии, Австрии и у нас оно входит в отдел военных сообщений с подчинением начальнику генерального штаба. Для авиационной службы в армии во Франции ныне формируются 44 авиационных отряда (эскадриль) по одному на каждый корпус и для крепостей и конницы. В состав каждого отряда входят 8 аэропланов.

В Германии в настоящее время имеется 45 воздухоплавательных школ, 27 воздушных станций с ангарами, 50 аэродромов и действует около 20 фабрик, изготовляющих аэропланы и дирижабли. Многочисленные воздушные «ферейны» объединены в могущественный германский союз воздухоплавателей; в военное время будетъ выставлен особый добровольческий корпус авиаторов.

Такой же корпус формируется и в Австрии, где за два последних года два развитие и усовершенствование военнаго воздухоплавания израсходовано свыше 10 милл. крон, открыто 5 новых аэродромов и 2 авиационные школы. В военное время предположено придание каждому корпусу 4 аэропланов.

Какие же задачи будутъ возложены на воздухоплавательные приборы во время войны? При введении их ждали, что они: 1) будутъ разведывать, 2) служить средствами связи путем передачи приказаний и донесений, 3) служить средством сообщений, перенося различные живые и мертвые грузы и 4) средством непосредственной борьбы путем нанесения поражений сверху.

Опыты по установке не только на аэропланах, но и на дирижаблях пулеметов не дали пока хороших результатов. Опыты с метанием бомб и бросанием взрывчатых снарядов, с аппаратов показали, что меткость попадания при этом ничтожна я что, как и подтвердила это триполитанская война, в лучшем случае при этомъ металнии можно разсчитывать только на моральный эффект. Вопросы о поражения сверху в настоящее время надо считать пока открытым и еще далеким от его практического осуществления.

О воздушных аппаратах, как средстве перевозки и сообщений, можно говорить лишь в отношении дирижаблей, но и то с весьма большой оговоркой. Существующіе ныне типы аэропланов разсчитаны па 1—2, реже на 3 человек. При самой лучшей конструкціи прибора, за вычетом веса пилота и необходимого запаса бензина, остается всего около 20 пудов грузоподъемности. Но в случае полной нагрузки дальность перелета не превысит 30 километров. Большие (около 10 тыс. куб. метровъ емкостью) дирижабля могутъ поднять до 25 человек, но эта перевозка обошлась бы очень дорого. Наполнение дирижабля газом стоит около 5 тыс. руб.; потеря газа при перелете в 8 – 10 часов достигает 25 %, т. е. 1250 руб. Самая стоимость дирижабля также весьма значительна – около 250 – 270 тыс. руб. Для содержания его требуются особыя специальныя здания – ангары, сооружение которых обходится свыше 150 тыс.

руб. Далее ежедневная утечка газа при хранении в эллингах равняется 2% или 50 рублям; для выпускания же газа из раз наполненного дирижабля требуются еще другие специальные здания. Говорить при этих условиях о заведении «армии воздушных кораблей», мечтать, как мечтали когда-то немцы, при помощи их перебрасывать тысячные десанты, очевидно, не приходится. В Германии возникали общества воздушной перевозки на дирижаблях, но почти все уже лопнули.

Итак, для воздушных приборов остается в военном деле область связи и разведки. Но для связи техника дала уже: телеграф, телефон, автомобили, мотоциклетки. Конечно, на войне будутъ прибегать к посылке аэропланов, но главным видом деятельности их и дирижаблей несомненно, должно явиться то, в чем они ничем не заменимы, – это воздушная разведка.

Для стратегической дальней разведки – дирижабли, но не средние или малые, а большие, емкостью въ 10 куб. метров и больше. Радиус действия их выше 1000 верст. Они начнут работу еще до объявления войны и будутъ продолжать ее потом, давая главнокомандующему и командующему армией сведения о мобилизации противника, сосредоточеніи его, стратегическомъ развертываніи, группировке и проч. Ближняя тактическая разведка – дело аэропланов.

Но при военной разведке самое главное не только больше видеть, но и оценить. Отсюда логическое требование, чтобы наблюдающий был военно-образован. А так калъ совместить в одном человеке и пилота и наблюдателя трудно, то отсюда другое требоваие, чтобы аэроплан помещал по меньшей мере, двух (в Австрии требуют 3-х: третий механик) человек, и что на ряду с подготовкой кадра летчиков необходима еще подготовка и кадра наблюдателей. В последнее время почти во всех армиях кадр наблюдателей комплектуется из офицеров генерального штаба.

Результаты своихъ наблюдений наблюдатели передают их устно, спускаясь на землю, или заносят ихъ на бумагу в виде донесений или чертежа, или же фиксируют при помощи фотографической картинки.

Как, что дала война для авиации и как показала себя авиация на войне; подтвердились ли данные мирного опыта – об этом в следующий раз. R. [57].

Продовження статті 21 листопада 1912 року «Военныя заметки. ВОЙНА И АВИАЦИЯ. Авиация на войне. Способы борьбы с воздушным флотом».

Первое боевое крещение авиация получила в итало-турецкую кампанию в Триполи. Но односторонний опыт этой войны, где дирижабли и аэропланы были лишь у итальянцев, да и то в ограниченном количестве, не дал достаточных данных для окончательных суждений н выводов.

Из итальянских дирижаблей в триполитанской войне участвовали лишь два и оба – малых размеров (около 4 тыс. куб. метров вместимостью); из аэропланов - главным образом бипланы. Работа дирижаблей выразилась только в разведке. С аэроплапов же производилось как наблюдение, так было применено и «метание бомб». Но материальные результаты последнего были ничтожны, и хшіь моральное впечатление, производимое на пылких арабов не столько падением бомб, сколько самимъ видом аппаратов, получалось действительно громадное.

В общем, итальянская кампания не опровергла ни одного положения, выработанного опытом мирного времени, но и не внесла в дело военной авиации ничего по существу нового.

Весьма понятно поэтому было то напряженное внимание, с которым следил весь читающий мир за участием авиации в Балканской войне.

Но... последняя оказалась войной при закрытых дверях. Быть может, после заключения мира мы и услышим не мало интересных подробностей о роли и значении в ней авиации; пока же, при тех драконовских условиях цензуры, какие царят в армиях воюющих сторон, до нас доходят лишь случайные и отрывочные вести.

Однако, некоторые, данные можно установить и теперь.

Так, прежде всего, дирижаблей нет ни у турок, ни у союзников. Что же касается аэропланов, то Турция, не имевшая их в войне с Италией, не имела также и к началу

настоящей войны, хотя некоторая подготовка у турок все же велась. В настоящем году несколько турецких офицеров были командированы году в Бруклендскую авиационную школу (в Англии) и авиационные школы Германии, и к началу войны турки имели около 8 готовых офицеров-летчиков. Но у них не было своих аэропланов. Аэропланы стоят, в общем недорого (около 6 – 8 тыс. рублей); перевозка их не вызывает затруднений; сборка и разборка требуют лишь нескольких часов; содержания, в противоположность дирижаблям, не нужно никаких специальных сооружений и построек. Турки решили – аэропланы купить. И задолго до войны заказали 8 двухместных аппаратов берлинской фирме «Harlay». Но с доставкой их Турции не повезло.

Отправка почему-то задержалась, и только уже перед самой войной аеропланы были посланы сухим путемъ, через Сербию, в закупоренных ящиках с надписью «железо». Сербы так и поступили: в ящики наложили железа и отправили в Турцию, а аэропланы оставили себе.

В результате турки остались – с офицерами-летчиками, но – без аэропланов.

За самое последнее время были известия, что и у турок ведется воздушная разведка. Говорят, что эти аэропланы немецкие, и что летают на них также немецкие летчики. Как доставлены немцами аэропланы и сколько, – данных об этом никаких.

Немногим лучше обстояло дело военной авиации и в армиях союзных государств. Подобно туркам, болгары, сербы и греки также посылали своих офицеров учиться полетам заграницу. Всего к началу войны подготовленных офицеров-пилотов было: в Болгарии 20, в Сербии и Греции по 6. Но собственные аэропланы имелись, повидимому, лишь у болгар да у греков. С самого начала войны у болгар поднимаются и производятъ разведки Адрианополя поручики Лутшев и Дорошеев; у греков отмечалось присутствие при армии герцога спартанскаго летчика Попандопуло.

С открытием военных действий к союзникамъ отправляется много летчиков из разных государств. И Франции – Reals, Emile, Vedrines, Godefroy, Boudrin и др., – всего 12 – 15 человек.

Из русских: Ефимов 2-й, Жуков, Колчин, Евсюков, Агафонов, – всего 10 – 12 чел. Авиаторы были распределены в армиях отдельных государств, по видимому, довольно равномерно: в болгарской около 15; в сербской – 12 – 14 (почти все французы); в черногорской —9 (4 франц., 3 серба и 2 англичанина). Аппараты – монопланы и бипланы. Главная деятельность – также разведка.

Но последняя велась, повидимому, только самими пилотами, большая частъ которых являлась лишь специалистами-летчиками, но была лишена должного «наблюдательного» опыта и не обладала военным кругозором. Эти данные и были главной причиной того, что результаты воздушной разведки не сказались в чем-нибудь ярком, разительном. Телеграф отмечал лишь, как исключение, полет Ефимова 2-го над Адрианополем. Но сведения о результатах и этого полета разноречивы. По одним, он, производя разведку фортов и укреплений и заметив движение турецких колонн, во-время предупредил болгар о готовящейся вылазке, – и в результате турки были отбиты. По другим, его главная задача заключалась не в том, а только в разброске над Адрианополем болгарскихъ прокламаций, что и был выполнено им, хотя и с большими затруднениями. Пролетая над фортом, он попал под ружейный огонь; несколько пуль пронизало аппарат. Старый мотор стал давать «перебои», и Ефимову еле-еле удалось будто-бы унести только ноги.

Сведения о разведках других авиаторов отличаются еще большею скудостью данных. Интересно отметить только то, что многие из них производили фотографирование, и некоторые снимки были более или менее удачны.

Но если война дала сравнительно мало для суждения о воздушном флоте, как средстве разведки, то она не дала пока буквально никаких указаний на то, как в будущих войнах будет вестись против этого средства борьба.

Между тем проверка этих данных представлялась бы весьма интересной. Техника дает военному делу новые средства к орудия борьбы, но также техника неустанно работает и над изготовлением «средств противодействия». Борьба этих двух начал ведется безпрерывно.

Первым врагом воздухоплавательных аппаратов была артиллерия. Создатели первых в мире военных дирижаблей одновременно с тем изготовили на заводах Круппа и Эрхардта и первые «орудия борьбы». Артиллерийским техникам для стрельбы по дирижаблям казалось необходимым, во-1-х, создать такую пушку, которая могла-бы стрелять чуть не под прямым углом вверх и, во-2-х, придать ей такую подвижность, чтобы она могла поспеть за дирижаблем. Для этого пушку поместили на станок, а, станах установили на автомобиле. И вот на маневрах 1908 и 1909 гг. в Германии производятся любопытные опыты погони пушечных автомобилей за дирижаблями. Но жизнь тотчас же подчеркнула всю эфемерность подобнаго рода упражнений: дирижабли, не связанные ничем в направлении пути, быстро сворачивали в сторону, и автомобили, прикованные к дорогам, оставались не причем. Да и сколько нужно было бы иметь таких автомобилей, чтобы последние всегда оказались там, где на войне возможен пролет дирижабля?!.

И вскоре затем борьба артиллерии с дирижаблями вступает в новую фазу. Решают привлечь к этой борьбе обыкновенные полевые орудия, причем, чтобы не врывать хобота орудия в землю и не сажать наводчика в яму, решают стрелять по дирижаблям издали «влет». Относительно такой стрельбы опыта войны еще не было. Опыты же мирного времени, производившиеся в Германии, не отличались пока большими результатами.

Еще труднее обстоит дело с стрельбой по аэропланам. И сравнительно ничтожные размеры аппаратов и громадная (около 100 – 120 верст в час) их скорость движения почти совершенно устраняют артиллерию. По аэропланам рекомендуютъ стрелять из ружей и пулеметов. Но и данные опыта войн (триполитанской и балканской) и данные

мирного времени заставляют прийти к заключению, что уже на высоте 500 – 600 метров летчик чувствует себя почти в безопасности.

Надо думать, что в будущем главным орудием борьбы против аппаратов легче и тяжелее воздуха явятся такие же аппараты противника. Будущая европейская война, если только она разразится, будет вестись не только на суше и на море, но и в воздухе. И европейские державы деятельно готовятся к этому виду войны. И Франция и Германия уже теперь заводят особые блиндированные, с сильными (в 130 – 140 сил) моторами, снабженные легкими пулеметами и автоматическими ружьями – аэропланы-«разрушители».

В Англии опыты установки пулеметов на таких аэропланах оказались успешными.

На земле же пока единственно верным средством борьбы противъ «воздушного флота» остается только пасивно – укрытие, укрытие и укрытие... Лесные бои, ночные действия и еще большая пустота растянутых полей сражений – вот наиболее вероятные картины будущей войны [58].

Наведемо положення про авіаційну школу при Одеському аероклубі в 1912 році. – [59].

СОСТОЯЩІЙ ПОДЪ АВГУСТѢЙШИМЪ ПОКРОВИТЕЛЬСТВОМЪ ИХЪ ИМПЕРАТОРСКИХЪ ВЫСОЧЕСТВЪ ВЕЛИКИХЪ КНЯЗЕЙ АЛЕКСАНДРА МИХАЙЛОВИЧА и ПЕТРА НИКОЛАЕВИЧА.

ОДЕССКІЙ АЭРО-КЛУБЪ.

ПОЛОЖЕНІЕ ОБЪ АВІАЦІОННОЙ ШКОЛѢ ПРИ ОДЕССКОМЪ АЭРО-КЛУБѢ.

1. Обучаться въ школѣ могутъ лица обоего пола, всѣхъ національностей и сословій.

ПРИМѢЧАНІЕ. Несовершеннолѣтніе принимаются по особому постановленію Комитета О. А.-К., при наличности письменнаго согласія родителей или замѣняющихъ ихъ мѣсто.

Для лицъ женскаго пола необходимо согласіе родителей или мужа.

2. Комитету принадлежитъ право отказать въ пріемѣ, безъ объясненія причинъ.

3. Ученики выдаютъ подписку о сложеніи со школы отвѣтственности за всякіе могущіе быть несчастные случаи, принимая полностью и во всѣхъ отношеніяхъ на себя ихъ послѣдствія.

4. Плата за обученіе опредѣляется въ 600 руб.; за исправленіе сдѣланныхъ ученикомъ поломокъ взимается особая плата, по стоимости каждой поломки. По желанію ученика, стоимость поломокъ можетъ быть включена въ плату за обученіе, которая въ такомъ случаѣ повышается до 1000 руб.

5. Плата вносится полностью впередъ; если въ нее не входитъ стоимость поломокъ, то въ обезпеченіе ихъ ученикъ вноситъ 500 р., изъ каковой суммы вычитывается каждая поломка, а обезпеченіе должно быть немедленно пополнено.

6. Плата ни въ коемъ случаѣ не возвращается; оставшееся обезпеченіе возвращается по окончаніи обученія.

7. Обученіе длится по успѣшное испытаніе на грамоту пилота, но не болѣе года. Если въ теченіе года ученикъ не достигъ нужныхъ успѣховъ, безъ отношенія къ причинѣ, обученіе прекращается.

8. Комитетъ можетъ ограничить число учениковъ, обучающихся единовременно. Въ такомъ случаѣ устанавливается, при пріемѣ ученика, его очередь.

9. Испытаніе учениковъ производится коммиссіями по выбору Комитета.

10. Ученики, успѣшно сдавшіе испытаніе, получаютъ грамоту пилота И. В. А.-К., имѣющую международную силу.

11. По особому постановленію Комитета, окончившимъ школу можетъ быть разрѣшена за плату или безплатно тренировка на аппаратахъ школы.

12. Всѣми дѣлами школы завѣдуетъ Комитетъ или избранныя имъ лица.

[59].

РОЗДІЛ 5. ЛІТАННЯ, ЛІТАКИ ПІД ЧАС ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Надзвичайно цікаво, що піонером КОНКІСТАДОРОМ УКРАЇНСЬКОГО НЕБА був Петро Франко – піонер галицької військової авіації) – син великого КАМЕНЯРА Івана Яковича Франка.

Що за нами, хай навіки
Вкриє попіл життьовий!
Або смерть, або побіда! –
Се наш оклик бойовий!
До відважних світ належить,
К чорту боязнь навісну!
Кров і труд ось тут здвигне нам
Нову, кращу вітчину!
Іван Франко.
«Конкістадори» (1904)

В останній рік Першої світової війни авіація (тоді часто уживали також терміни летунство, воздухоплавство, повітряна фльота) сягнула великого розвитку. Летунство стало новою і сильною зброєю у боротьбі з противником. Біля витоків української військової авіації стояв і син Івана Франка – Петро (28 червня 1890 – після 6 липня 1941), якого ще 1916 р. як старшину з технічними здібностями австрійське командування відрядило до летунської школи у Райльовац (Rajlovac) поблизу Сараєва. Окрім цього він пройшов вишкіл у Вінер-Нойштадті, де знаходилася Терезіанська військова академія – єдиний навчальний заклад Австрії з військової підготовки офіцерського складу

Про один із своїх перших розвідувальних вильотів десь наприкінці 1916 – на початку 1917 р. Петро Франко написав аеронарис (автобіографічно-мемуарне оповідання на авіаційну тему) «В літаку» ПІДКОРЕННЯ НЕБА: Аеронарис Петра

Франка. З тексту цього нарису докладно довідуємося про ті відчуття польоту, які проживав молодий летун у небі, про те, як одягалися тогочасні авіатори (штани і куртка з непромокальної шкіри, темні окуляри, щільно запнутий теплий вовняний шалик), які у них були військові доручення та технічні проблеми. Летунські завдання Петра Франка були пов'язані із розвідкою, коли він у літаку, озброєний пістолем Мавзера, крісом Манліхера, картою та фотоапаратом (який важив 8 кг!), мав відсвітлити розміщення російських ворожих позицій на лінії «Станиславів – Надвірна» [1].

В 1915 году продолжалась и дальше «Война в воздухе».

Со Стокгольма 1 января 1915 года «Amsterdamscher Telegraph» сообщает, что в понедельник английский летчик сбросил бомбы на германской позиции близ Антверпена [2].

Население жило «В ожидании набега цеппелинов».

3 января 1915 года военный губернатор Парижа, в виду возможного воздушного набега цеппелинов, издал приказ об уменьшении освещения на улицах и о тушении огня в домах [3].

21 января. Авиатор мичман Светухин, летя на аэроплане над морем в бурную погоду, упал и убился [4].

23 января в Темзе найдено тело германского летчика. Предполагают, что это авиатор, которого видели летевшим над Темзой по направлению к Лондону в день Рождества. В легких авиатора найдена шрапнельная пуля [5].

В Одессе был наложен Секвестр австро-германских недвижимых имуществ.

23 января: Генерал-губернатор постановил наложить секвестр на 18 находящихся в Одессе недвижимых имуществ, принадлежащих – 7 австрийским, а остальные – германским подданным, и доходы от этих имуществ подвергнуть аресту на все время военного положения. Секвестрированные имущества представляют ценность в

несколько миллионов рублей. В числе их: гостиница «Пассаж», склады машин, мебели и спичек, фабрика и доходные дома [5].

Очень трагичной и запутанной была «Судьба авиатора Васильева». 29 января. Слухи о расстреле известного летчика А.А.Васильева австрийцами, по словам московских газет, оказались ложными. Возвратившийся в Москву Ю.А.Меллер утверждает, что А.А.Васильев жив и находится в плену в Австрии [6].

Продолжалась «Воздушная война» между Россией и Австрией.

5 февраля на Ужокском направлении у Борыне нами подбит и захвачен аэроплан, в котором находились два германца и австриец.

Нам уже приходилось сталкиваться с таким близким единением наших противников. Обслуживание тыла и этапная служба в некоторых германских корпусах возложена на австрийские войсковые части.

Другой аэроплан подстрелен нами, когда вылетал из Перемышля. В нем оказались только австрийцы [7].

Приведем «Подробности гибели германского дирижабля».

Москва, 6.II. из Копенгагена сообщают:

Вчера германский воздушный флот нанес значительный урон.

Дело происходило так: несколько цеппелинов предприняло рекогносцировку из Гамбурга в Северное море вдоль датских берегов. Во время полетов у цеппелина «Л. № 3» испортился мотор. Воздушный корабль принужден был спуститься на датском острове Фаноэ.

При неудачномъ спуске дирижабль так ударился о береговые скалы, что раскололся надвое и от какой то неизвестной причины загорелся. Черезъ несколько часов от цеппелина осталась куча мусора. Два офицера и 14 солдат, находившихся на дирижабле, остались невредимы.

Команда дирижабля была арестована датскими властями, которые допросили старшего в команде капитана Фриза, заявившего, что дирижабль направлялся к Северному морю и должен был приземлиться, чтобы не упасть в море и не затонуть.

Оставшиеся от сгоревшего цеппелина бомбы и пушки Максима конфискованы датскими властями.

Погибший цеппелин стоил больше 2 миллионов марок и принадлежал к лучшему и новейшему типу дирижаблей. Датская печать убеждена, что капитан Фриз намеренно сжег дирижабль, чтобы не допустить его до конфискации [7].

Расскажем о том, как произошла «Гибель „Цеппелина" L 3».

4 февраля германский воздушный флот понес значительный урон.

Дело происходило так. Несколько «Цеппелинов» предприняли рекогносцировочный полет из Гамбурга в Северное море, вдоль датских берегов. Во время польота у «Цеппелина» L 3 испортился мотор. Воздушный корабль прибыл опуститься на датском острове Фаноэ. При неудачном спуске дирижабль так ударился о береговые скалы, что раскололся надвое и тут же от какой-то причины загорелся. Через несколько минут от «Цеппелина» осталась куча обожженного мусора. Два офицера и 14 солдат, находившихся на дирижабле, остались невредимыми.

Команда дирижабля была арестована датскими властями, которыя допросили старшего в команде, капитан-лейтенанта Фрица. Фриц заявил, что дирижабль направился к Северному морю и должен был приземлиться, чтобы не упасть в море и не затонуть.

Найденные подле сгоревшего «Цеппелина» бомбы и пушки Максима конфискованы датскими властями. Команда интернирована. Погибший «Цеппелин» стоил свыше 2,000,000 марок и принадлежал к новейшему, самому дорогому и усовершенствованному типу дирижаблей.

Датская печать убеждена, что Фриц намеренно сжег дирижабль, чтобы не допустить его конфискации [8].

Была в России во время Первой мировой войны «Женщина-авиатор».

В «Биржевых Ведомостях» помещен следующий рассказ женщины-авиатора княгини Е.Шаховской.

Немало волнений пришлось мне испытать прежде, чем я получила возможность осуществить свое желание послужить родине, так как вступление женщины в ряды армии, в особенности в качестве летчика, было далеко не обычным явлением.

Но, к счастью, все обошлось благополучно, и теперь, после двух с лишним месяцев моего пребывания в армии я могу сказать, что мне ни разу не пришлось почувствовать хотя бы малейшую разницу между мною и моими товарищами офицерами.

Нужно сознаться, что, отправляясь в армию, я все же боялась, что предубеждение против женщины, от которого трудно отделаться сразу, может помешать мне осуществить в полной мере мое стремление пожертвовать всем на служение родине.

Но, к счастью, мои товарищи-офицеры сразу сумели найти верный тон, и уже через несколько дней я освоилась с новым положением. Я сама не представляла себе, что войду в роль военного человека так же быстро, как привыкла к новому для меня форменному костюму, украшенному погонами.

Большую часть моей боевой службы я провела в крепости К., где была зачислена в авиационный отряд в качестве летчика.

С раннего утра и до позднего вечера я была поглощена службой, – остальной мир как бы перестал для меня существовать. Из крепости приходилось выезжать только по служебным делам, когда предстояли операции в непосредственной близости к неприятелю.

В качестве пилота, в сопровождении офицера-наблюдателя, я совершила три полета, из которых каждый продолжался не менее часа, а один – около двух часов.

Во время полетов приходилось не раз переживать интересные, захватывающие моменты.

За последнее время приходилось летать во время сильных морозов, так что часто на большой высоте начинал замерзать бензин в карбюраторе.

Хотя пропеллер не переставал вертеться по инерции, но все же сознание того, что придется опуститься в неприятельский лагерь, заставляло переживать громадное волнение.

Но по счастливой случайности это всегда кончалось для нас совершению благополучно, и уже через несколько секунд, которые казались иногда часами, мы, спустившись немного ниже, замечали, что мотор снова действует исправно.

Я приехала в Петроград на короткое время и надеюсь в самом близком будущем снова вернуться в армию, дабы иметь возможность внести свою небольшую лепту в общее дело защиты родины [9].

В Париже 21 февраля авиатор Негу награжден военной медалью за удачное преследованіе авиаторов. 23 января он сбил два германских аэроплана [10].

Сообщено из Бухареста 7 марта, что «В Котрочени, на военном аэродроме, подпоручик Гайяне, поднявшись на высоту 60 метров и увидев, что крылья аэроплана сломались, прыгнул на землю и разбился на смерть» [11].

7 марта ночью, вследствие появления цеппелина, были приняты меры, подписанные военными властями. Звуки горнов и труб предупредили население 4 и во всем Париже воцарился мгновенно мрак. Цеппелин бросил две бомбы на Париж; третья бомба вызвала пожар в преместье Нелии-сюр-Сен [11].

Публиковались «Результаты метания бомб с цеппелина» в Париже.

8 марта из брошенных с цеппелина бомб одна упала на Рю-де-Дам, на крышу здания Западного вокзала. Незначительный пожар был быстро потушен. Другая бомба, упав в Сент-Уане, зажгла кучу соломы. Семь бомб, брошенных над Анвером, произвели довольно значительные повреждении, ранив трех человек в Кур-де-Вуа; легко ранены двое рабочих. Въ Ловалуа- Перре бомбой разрушен павильон. Из развалин извлечены два молодых человека, получивших контузии [11].

Произведен «Побег германских авиаторов». Из Копенгагена 27 июня сообщено, что трое из 23 германских авиаторов, интернированных в Одензее, бежали [12].

Описан «Подвиг авиатора».

В Париже 6 июня агентство Гаваса сообщает, что бюро печати отметило следующий подвиг авиатора в Эльзасе: неприятельский аэроплан появился над нашими линиями у Аспаха. Один из наших авиаторов поднялся на воздух, в облаках нагнал неприятельский аэроплан и на высоте 3200 метров вступил с ним в бой. Неприятельский авиатор стрелял из пулемета; французский аэроплан поднялся над неприятельским и после третьего нападения неприятельский авиатор упал, как камень, среди наших окопов, в лесу, к юго-западу от Вейля. Французский аэроплан возвратился с простреленным винтом и цилиндром, изрешетенным пулями мотором и прорванным в нескольких местах полотном крыльев. Пилот получил лишь небольшую царапину в локоть [13].

Сообщено из Версаля 5 июня, что английский авиатор лейтенант Уорнсфорд, недавно уничтоживший в Бельгии «Цеппелин», и американский писатель Блэкиднам разбились на аэродроме в Бюке при падении аэроплана [14].

В Бухаресте 16 июля авиатор поручик Берсеано упал с высоты 500 метров и разбился на смерть [15].

25 июня из Беллинцоны сообщают о безрезультатной бомбардировке Венеции австрийскими авиаторами [16].

Из Афин 24 июня передано, что по авторитетным сведениям, германский аэроплан спустился на турецкой территории на прошлой неделе, прибыв из Букареста через Болгарию. Говорят, что таким образом в Константинополь прилетает уже шестой летчик [16].

15 августа сообщено из Парижа о «Высылке в Швейцарию авиатора Жильбера.

По распоряжению правительства, отправляется обратно в Швейцарию авиатор подпоручик Жильбер, недавно приехавший из Швейцарии, где был интернирован,

вследствие случайного спуска при возвращении во Францию после полета в Германию [17].

Из Берна сообщено, что 16 августа авиатор Жильбер прибыл из Женевы в Берн [18].

Газета «Киевлянин» опубликовала 26 августа 1915 года статью Авиатор-герой из Новогеоргиевска.

В Петроград, по словам столичных газет, прибыл спортсмен-герой, авиатор О.П.Панкратов. Мундир его уже украшают офицерские погоны, полученные за отличия в области военной авиации, и все четыре степени военного ордена.

Авиатор все последнее время служил в районе крепости Новогеоргиевска, в которой он находился до самого последнего момента. В числе остальных летчиков он последним покинул разрушенную неприятельским огнем крепость, вылетев в 4 часа утра по направлению к Белостоку. Лететь пришлось в полной тьме на очень большой высоте, что невероятно затрудняло правильную ориентировку. Воспользоваться же укрепленным на аппарате прожектором не представлялось возможным, так как всякая попытка вызывала ожесточенный артиллерийский огонь неприятеля. Так, герой летчик продолжал путь до самого рассвета, после чего он уже без затруднения продолжал путь на Белосток, опустившись в нем через 6 часов после своего отлета из Новогеоргиевска [19].

Появлялись «Аэропланы над Двинском».

«Биржевые Ведомости» пишут из Двинска, что в четверг, 20 августа, в 10 час. 15 мин. дня, над Двинском показался германский аэроплан типа «таубе».

Сделав несколько кругов над городом, германский летчик начал бросать бомбы.

По аэроплану немедленно была открыта стрельба шрапнелью.

Поднявшись высоко, аэроплан скрылся в облаках.

Двинчане встретили германский аэроплан без всякой тревоги, с некоторым любопытством.

Собравшиеся любопытные не хотели прятаться и даже шутили по адресу летчика, пока он не исчез совершенно из виду [19].

Приведем «Подробности гибели авиатора Пегу».

9 сентября 1915 года из Берлина сообщают в «Berlingske Tidende», что германский летчик Кандульский в письме к своему отцу передает следующие подробности гибели французского авиатора Негу.

Борьба Кандульского с Негу произошла на высоте 2,400 метров. Каидульскому удалось внезапным движением подняться над Негу, и тогда спутник Кандульскаго из пулемета стал обстреливать французского авиатора.

Вскоре аэропланы Негу и Кандульскаго сблизились почти на 50 метров. Новым стремительным движением Кандульский заставил Негу спуститься ниже, вследствие чего французский авиатор попал в сферу артиллерийского огня и был осыпан градом пуль из пулеметов, расставленных на германских позициях.

Смертельно раненый Негу вывалился из аппарата [20].

Наведем некоторые действия авиации во время Первой мировой войне в 1916 году.

В нескольких номерах «Киевлянина» рассказано о «Налете цеппелинов на Англию».

Лондон, 20 января. Оффициально сообщается, что налет «цеппелинов», совершенный прошлой ночью, был задуман в весьма широком масштабе, но, повидимому, участникам помешал густой туман. Достигнув берега, «цеппелины» направились по разным направлениям и сбросили бомбы на разные города и местности Дербишира, Лестершира, Ленкольшира и Стеффнордшира. Причинен некоторый вред недвижимому имуществу. По имеющимся до сих пор сведениям, убито 54 и ранено 67 человек [21].

Лондон, 21 января. Предпринятый в понедельник налет цеппелинов на Англию был наиболее серьезным воздушным предприятием из всех, предпринятых до сих пор Германией. В нем принимали участие 6 – 7 цеппелинов. Воспользовавшихся густым

туманом, они проникли глубоко внутрь страны, сбросили 220 бомб, убили 54 и ранили 67 лиц, но не причинили военных повреждений. Общество отнеслось к налету совершенно спокойно [22].

Лондон, 21 января. Военное министерство опубликовало следующее сообщение: Крайне неточные данные оффициальной берлинской телеграммы с описанием результатов германского воздушного нападения в ночь на 18 января являются новым доказательством, что неприятельские летчики совершенно не в состоянии хотя бы с приблизительной точностью определять свое местонахождение во время нападения и курс полета. Далее в сообщении приводится итог жертвам нападения. Убитых мужчин 33, женщин 20, детей 6; раненых мужчин 51, женщин 48, детей 2. Сильно пострадали церковь и конгрегационная часовня. Разрушено 14 домов и большое число зданий повреждено менее серьезно. Незначительные повреждения причинены в двух местах железнодорожным линиям. Сильно повреждены два завода, не имевшие военного значения. Кроме того поврежден пивоваренный завод. Общее число найденных до сих пор превышает 300. Многие из них сброшены над незаселенными местностями и полями и не причинили вреда [23].

Публиковались «Телеграммы, полученные редакцией «Киевлянина» непосредственно от редакции газеты «Times»».

Лондон, 22. Британское правительство теперь отменило запрещение печатать отчеты о результатах налетов цеппелинов, хотя никакие подробности, полезные для неприятеля, не допускаются. Корреспонденты «Times» передают трагические подробности последней атаки: женщины и дети были убиты, но никакой паники не было заметно среди населения. Преступления цеппелинов породили лишь мрачную решимость положить конец этим налетам. «Times» указывает, что лучшим средством борьбы с цеппелинами были бы атаки на их базы; при этом он добавляет, что защита Англии от цеппелинов составляет лишь часть обширного вопроса о воздушной войне; поэтому нужно сделать все возможное, чтобы доставить Англии наиболее

действительную воздушную службу. Правительственное сообщение, опубликованное во вторник вечером, насчитывает 58 убитых и 101 раненых. Число сброшенных бомб, как теперь выяснилось, превышало 300. Многие из них упали в сельских местностях, не причинив вреда [23].

Рассмотрим реакцию на эти налеты со стороны Германии.

Германские сообщения о налете цеппелинов на Англию проникнуты торжеством по поводу его результатов. Налет составляет, говорят они, лишь начало воздушной кампании, предназначенной разрушить все, имеющее военную ценность, все склады съестных припасов, в виде репрессии за британскую блокаду. На самом деле налет вызвал только подъем боевой энергии даже у наименее воинственной части английского общества [24].

Наведем материал «Как реагирует Англия на воздушный налет».

Лондон, 23 января. Германские сообщения, переданные по безпроволочному телеграфу в нейтральные державы, проникнуты торжеством по поводу результатов налетов цеппелинов на Англию, выразившихся в 160 убитых и раненых ни в чем не повинных мирных жителей. Налет составляет лишь начало воздушной кампании, предназначенной разрушить все имеющее военную ценность, все склады съестных припасов в виде репрессии за британскую блокаду. Английский либеральный орган «Daily News» ставит налет в связь с недавней речью германского канцлера, который заявил, что воздушная кампания нанесет удар жизненному нерву Англии, составляющей главное препятствие на пути мирных переговоров, поддержанных финансистами, занимающими высокое международное положение. «Daily News» приглашает зорко следить за этими международными финансистами. Они финансируют войны и приготовления к ним [24].

«К гибели цеппелина».

Гримбси, 22 января. Капитаны двух вспомагательных судов, отправленные на место крушения цеппелина, возвратившиеся после тщательных поисков, сообщают, что ими

нигде не обнаружено признаков дирижабля. Это обстоятельство заставляет заключить, что цеппелин затонул [24].

Приведем некоторые события с фронтов войны.

Восточный фронт.

Наши аэропланы сделали два удачных налета: 18-го января на с. Годуцишки (восточнее Свенцян), где бомбардировали обозы немцев и поезд, а 19-го на Поневеж и Ново-Александровск. Причем в первом повредили станционные постройки и железно-дорожную линию, а во втором – военные склады [23].

На балканском фронте.

Солунь, 21 января. Вся местная печать, не исключая германофильской, выражает негодование по поводу налета цеппелина, называя его гнусным преступлением в отношении мирных жителей [23].

Копенгаген, 22 января. По сообщению из Берна, вчера итальянский аэроплан перелетел через озеро Лугано в направлении на Монсеньор. Будучи обстрелян швейцарскими солдатами, аэроплан спустился в долине Водеджио [24].

Копенгаген, 22 января. По полученному из Берна сообщению, итальянский летчик Джиакомо Барбатти, пролетевший над Лугано, был вынужден спуститься на швейцарской территории. Он интернирован швейцарскими властями [24].

Активно в Великобритании освещалась и «Гибель цеппелина».

Лондон, 24 января. Германское адмиралтейство подтверждает потерю цеппелина «Л. 19», который британский траулер видел вчера утопающим в Северном море. Экипаж цеппелина в количестве 22 человек взобрался на вершину аппарата и призывал траулер на помощь. Так как экипаж траулер состоял всего из 9 человек, капитан опасался, как бы пленники не овладели им. Поэтому он возвратился в Гримсби и донес о происшествии военным властям. Два британских военных судна немедленно вышли в море, в указанное место, но тем временем цеппелин уже скрылся под водою, «Л. 19» принадлежал, как полагают, к эскадре из 6 – 7 аэропланов,

предпринявших последний налет на Англию. Британское правительство формально опровергает германские сообщения о том, будто во время налета были повреждены британские промышленные учреждения. Официальное сообщение подчеркивает, что во время налета не пострадали ни доки, ни фабрики снарядов, и вообще не было причинено военных убытков. С начала войны жертвами цеппелинов в Англии сделались 133 убитых мущин из них 17 солдат, 90 женщин, 43 детей; между тем, как на одной Лузитании потоплено 1198 человек. Сообщение в заключение указывает, что даже, как средство убивать невинных, налеты цеппелинов должны были принести Германии разочарование [25].

Похороны жертвы цеппелина.

Париж, 25 января. Состоялось торжественное отпевание жертв последнего налета цеппелина в присутствии властей и видных политических деятелей. По окончании отпевания тела перевезены на лафетах. После предания земле останков представители власти продефилировали перед семьями убитых [26].

Выдвигались «Требования возмездия за воздушные налеты германцев».

Лондон, 27. Бывший премьер-министр лорд Розберри в письме, опубликованном в «Times», еще раз настаивает на необходимости репрессий за германские воздушные налеты, как единственного средства предупредить дальнейшие убийства женщин и детей. Хорошо известный писатель Конан-Дойль также полагает, что единственный путь обуздать германское варварство состоит в решимости британского правительства отплачивать тою же монетой [27].

Произошла «Воздушная атака Зунгулдака».

Петроград, 26 января. Из авторитетных источников сообщают подробности происходившей 24 января атаки Зунгулдака с воздуха. Наши гидро-аэропланы сбрасывали бомбы на наиболее важные береговые турецкие сооружения, служащие для добычи, промывки и погрузки угля, а также на большой неприятельський пароход. Стоявший за молом. Бомбандировка причинила, насколько можно судить,

значительные повреждения; пожары были видны как на берегу, так и мелких деревянных судах, стоявших в большом числе под прикрытием мола. Кроме того, замечены попадания бомбами в пароход, который, повидимому, сильно пострадал. Несмотря на интенсивный огонь с берега, все летчики вернулись невредимыми. При подъеме гидроаэропланов с воды, наш вспомогательный крейсер подвергся атаке неприятельской подводной лодки, выпустившей в него с близкого расстояния мину, от которой он, однако, увернулся. Подводная лодка была обстреляна с крейсера, после чего больше не показывалась [27].

Военные действия в февраль – август не показаны.

Для примера, далее рассмотрим некоторые события применения авиации в сентябре – самом начале ноября 1916 года.

Продолжались налеты цеппелинов.

Лондон, 19 сентября. Оффициальное сообщение о воздушном налете прошлой ночью указывает число жертв: один мужчина убит и одна женщина ранена; материальный ущерб незначительный. Хотя «цеппелины» и пролетели над большим пространством и сбросили много бомб, серьезно повреждены лишь четыре дома [28].

События на «На западном фронте».

Париж, 20 сентября. Действия летчиков. Вчера, днем, французкий летчик сбил германский аэроплан у Конделезотри. Сержант Сонаж после оживленного боя уничтожил к югу от Транслуа неприятельский аппарат, пятый по счету, который разбился при падении [28].

Париж, 19 сентября. Оффициальное сообщение 1 час. Дня.

Действия летчиков. Подпрапорщик Блош сбил германский привязной шар к востоку от Бапом. Это пятый шар, им сбитый [28].

Париж, 19 сентября. Оффициальное вечернее сообщение.

Действия летчиков. Подтверджается известие о том, что один из наших летчиков сбил пятый германский аэроплан в районе Соммы [28].

Произошел «Налет на заводы Круппа».

Парижские газеты печатают интересные подробности о недавнем налете на Эссен, задуманном и совершенном французскими летчиками капитаном Бошаном и поручиком Докуром.

Авиаторы долго разрабатывали свой план, получив в свое распоряжение усовершенствованные аппараты, тщательно подготовленные для налета.

Поет был назначен сначала на 1-е сентября, но был отложен до 9-го сентября в виду дождливой погоды. Оба летчика поднялись один за другим с промежутком в несколько минут и, встретившись затем в воздухе, направились вместе на север в 12 часов 15 минут дня.

Стояла прекрасная погода. И очертания местностей, над которыми пролетали авиаторы, были видны, как на карте. Летчики следовали по течению Мозеля и вскоре достигли Трева, оставив Кобленц вправо от себя. Они избегали больших городов, пролетели через Рейн к северу от Регамана и вскоре увидели вдали Эссен.

В 2 часа дня летчики были уже над этим городом, сделав 350 километров в 1 час 45 минут. Авиаторы находились на высоте 4.000 метров. Погода была попрежнему удивительная, чем летчики и воспользовались, бросая бомбы с величайшей точностью и имея возможность видеть быстрые и резкие искры взрывов и поднимающиеся вслед за этим столбы дыма. За все время, пока авиаторы кружились над заводами Круппа, в них не было произведено ни одного выстрела.

Налет закончился без всякой помехи. Летчики руководились исключительно солнцем и летели со скоростью 200 километров в час. Прежде чем опуститься, капитан Бошан сделал в воздухе петлю. У него осталось бензина еще на 2 часа пути.

Выйдя из аппарата, Бошан сказал:

– Отныне Эссен уязвим. Мы знаем туда дорогу и не забудем ее [29].

Произошел «Налет на германские ангар». Лондон, 20 сентября. Официально сообщается о новом налете, совершенном 19-го сентября морскими аэроплана на

ангары неприятельских дирижаблей около Брюсселя. Один из наших летательных аппаратов не вернулся [29].

Балтийское море. 20 сентября. При налете неприятельских гидроаэропланов. Один из них снизился и был нами захвачен у острова Руно, в Рижском заливе [30].

«Германские сверх-цеппелины».

О германских сверх-цеппелинах сообщает интересные сведения представитель швейцарской печати в Констанце. В то время, как все дирижабли, строившиеся до сего времени на цеппелиновских верфях в Фридрихсгафен, имели максимальный размер 168 метров в длину и емкость в 16.000 кубических метров, новый первый воздушный гигант имеет в длину 240 метров, в вышину 23 метра и емкость в 32.000 кубических метров. Этот корабль уже снабжен 4 гондолами, вместо прежних 2 гондол, сильно забронирован и оборудован площадками для орудий и пулеметов. Двигатели, которые составлены в виде 8 установок, развивают нормальную мощность от 4.000 до 5.000 лошадиных сил. Способность маневрирования у этого воздушного гиганта поражает своею высокою степенью совершенства. Он в состоянии, оставаясь на одном месте, повернуться вокруг своей поперечной оси на полный круг в течение 1 ½ минуты. Он может подниматься до 4.000 метров, хотя он обыкновенно летит на высоте 3.000 метров. Скорость его достигает до 130 километров в час. Динамический подъем вверх и вниз значительно улучшен и производится в противоположность всем прежним дирижаблям без всякой потери глаз. Такой же совершенный характер носит и его способность управления в горизонтальной плоскости. О его грузоподъемной силе сообщают, что кроме обыкновенного экипажа из 30 человек, запаса масла, бензина и охлаждающей воды, он может взять с собой по меньшей мере еще от 60 до 70 двойных центнеров (3.000 до 3.500 килограммов) взрывчатых веществ.

Недавно завод Цеппелина приобрел в Соединенных Штатах колоссальный участок земли для постройки на нем грандиозного завода цеппелинов. По всей вероятности, германцы предполагают выпустить большое количество цеппелинов в Америке и, как

они утверждают установить правильное воздушное сообщение между Америкой и Европой с помощью гигантских дирижаблей-цеппелинов [31].

На западном фронте.

Париж, 29 октябре. Дневное официальное сообщение.

Действия летчиков. Днем 26 октября французскими летчиками сбиты три германских аппарата в районе Соммы. Два аппарата сбиты лейтенантом Гинемером к югу от Эн и около Мокура, что составляет 21 летательный аппарат, уничтоженный этим летчиком. Два германских аппарата были сбиты французскими летчиками, один в Шампани, к северу от Оберива, второй в Лотарингии, к югу от леса Гренесей, где аппарат упал объятый пламенем. В ночь на 28 октября французские воздушные эскадры сбросили 2.205 килограммов взрывчатых веществ над германскими железнодорожными станциями, лагерными расположениями и воздухоплавательными парками. На фронте Соммы один из французских аппаратов совершил полет над Рейном, между Нейбризахом и Страсбургом, причем сбросил шесть снарядов над вокзалом в Оффенберге, сильно повредив его [32].

На солунском фронте.

Лондон, 31 октября. Официальное сообщение о действиях британской и союзной армии.

Наши авиаторы, производя разведку на дойранском фронте, принудили три неприятельских аппарата спуститься позади неприятельских линий [33].

Налет британских морских аэропланов.

Лондон, 31 октября. Адмиралтейство сообщает:

Вчера отрядом наших морских аэропланов обстреляны аэродромы и склады противника в Драме, Порме и Ангисте с весьма благоприятными для нас результатами. Обстрел сталелетейных заводов неприятеля, произведенный британскими аэропланами, о котором упоминалось во французском сообщении от 28 октября, был также произведен нашими морскими аэропланами [33].

В телеграммах, полученных редакцией «Киевлянина» непосредственно от редакции газеты «Times» описано «Воздушный бой».

ЛОНДОН, 1 ноября. Корреспондент «Times» из британской главной квартиры сегодня сообщает об оживлении воздушной борьбы на фронте Соммы. Германские авиаторы стали смелее, чем в прежнее время, быть может побуждаемые презрением к разведочной службе своих собственных войск. Они теперь предпринимают более серьезные попытки оспаривать у британцев и французов воздушное господство, чем летом. Важность воздушного господства теперь наглядно выяснилась, и искусство отдельных бойцов страшно возросло. В настоящее время воздушный бой представляет бешеный скачок, единственный залп, ныряние вниз, еще залп, борьбу более быструю и безпощадную, чем какая-либо другая. Корреспондент изображает бой, произшодивший в пятницу утром между британской и германской воздушными эскадрами над германскими позициями. Британской эскадре в числе 30 аппаратов было поручено сбросить бомбы на экспедицию вблизи Бопома. Она обнаружила германскую эскадру из 36 или более аппаратов. Британцы тотчас бросились в атаку. Ожесточенный бой завязался среди облаков. В течение двадцати минут можно было наблюдать запутанный клубок отдельных схваток. После этого германская эскадра была разсеяна. А ее воздухоплаватели искали спасение во всех направлениях. Оставив британцам господство на воздушном поле сражения. Тогда британцы отправились исполнять свою задачу, сбросили бомбы и. гордые победой, возвратились домой, потеряв 4 аппарата, но сохранив правильный строй, так как ни один германский авиатор не осмелился помешать им [33].

На западном фронте.

Париж, 31 октября. Официальное дневное сообщение. На общем протяжении фронта в течение ночи не произошло ничего важного, за исключением обычной канонады.

Действия летчиков. Девять боевых аэропланов в сопровождении семи воздухоплавательных английских аппаратов, принадлежавших к составу воздушно-морских сил Великобритании, бомбардировали доменные печи и литейные заводы в Санктигберте, к северо-западу от Саарброкена, в бассейне Саара. Все аппараты благополучно вернулись к своим базам. Два германских аэроплана сбросили ночью бомбы над Бельфором. Ранено пять человек из гражданского населения города [33].

В Париже 29 декабря 1916 года вследствие поступивших с фронта известий о появлении неприятельских цеппелинов и аэропланов, направляющихся к югу, в Париже вечером были приняты меры предосторожности, обычные в таких случаях. Тревога была поднята в 6 часов 45 минут, а сигнал о ее прекращении подан в 7 часов 40 минут вечера [34].

Як бачимо, на фронтах Першої світової війни авіація використовувалася надзвичайно активно, сіючи смерть і страх, розруху та страждання і мирному населенню воюючих країн**.**

РОЗДІЛ 6. ДИРИЖАБЛІ.

«Дирижабли и аэропланы» були темою статей багатьох газет в Україні в 1923 – 1925 роках.

Прародителем современного дирижабля, является обыкновенный воздушный шар, который был изобретен во Франции братьями Монгольфье еще в 1783 году.

Первый такой летающий „пузырь", наполненный теплым воздухом, в сравнении с современным дирижаблем был таким же примитивным сооружением для путешествия по воздуху как, скажем, телега первобытного человека, по сравнению с автомобилем последней модели.

История эволюции воздушного шара имеет за собой солидный промежуток времени (около 2-х веков), аэроплан же с молниеносной быстротой в своем усовершенствовании достиг за 20 лет современных результатов.

С появлением легких двигателей внутреннего сгорания, воздушный шар, оставляя за собой только идею поддержания в воздухе (газ), постепенно принимает иные формы и ко времени появления первого самолета уже превращается в воздушный корабль.

К такой летающей „сигаре", снизу прикреплены одна или несколько кают (кабин) в которых поставлены двигатели с пропеллерами, приборы и оружие защиты и нападения. Вращение воздушных винтов заставляет дирижабль двигаться в любом направлении (и против ветра), чего не может быть достигнуто на воздушном шаре, летящем по воле ветра.

Дирижаль, т. е. управляемый воздушный шар (аэростат) впервые принял участие в маневрах французской армии в 1905 году и с того времени на этот летательный аппарат стали смотреть, как на необходимый вспомогательный род оружия. К началу мировой войны (1914 – 1918 г.г.) дирижабли были значительно совершеннее

самолетов, и воюющие страны в рядах воздушных боевых единиц насчитывали уже десятки управляемых аэростатов (цеппелины, лебоди, парсифаль и др.)

Что же такое представляет из себя дирижабль? Это воздушный шар, принявший удлиненную форму ввиде сигары, обращенную по ходу движения вперед своей утолщенной частью.

Современный дирижабль представляет из себя воздушный крейсер, с громадным радиусом действия. Мы имеем случаи перелетов из Англии в Америку и обратно без спуска на землю. Немцы на своем Цеппелине летали из Берлина в Африку и обратно.

Скорость дирижабля меньше самолета, но при больших перелетах, полет обходится дешевле чем на аэроплане. Грузоподъемность их исчисляется тысячами пудов.

Главный недостаток дирижаблей – легкость воспламенения, – в настоящее время устранена.

Вместо водорода они наполняются негорящим газом – гелием, который в тоже время во много раз легче водорода.

Проводя параллель между дирижаблем и современным самолетом, трудно сказать, кому из них надо отдать предпочтение.

Тот и другой имеет свои преимущества и все права на существование.

С точки зрения военного применения их, самолет безусловно будет иметь большие преимущества перед дирижаблем. Быстрота, почти полная неуязвимость с земли, дешевизна, простое и быстрое оборудование аэродромов, стоянка под открытым небом (металические самолеты) или на якорях (гидро самолеты) – вот преимущества аэроплана.

Дальность полета без посадки, громадная грузоподъемность и мощные орудия нападения – вот главные качества военного дирижабля.

В недалеком будущем (опыты производятся) дирижабль будет служить воздушной базой нескольким самолетам (авиоматка), которых понесет на своей спине.

Таким образом эти два рода летательных аппаратов будут добавлять друг друга, имея перед собой одну общую цель:

На войне – как мощное орудие борьбы.

В мирное время— одним из могучих факторов культурной жизни народов всех стран света. П. [1].

Надзвичайно цікавими є статті, що публікувала газета «Радянська Волинь» в листопаді 1925 року «Як люди перемогли повітря. Від безсилих крил до міцного літака. (Розмова перша)».

З давніх-давен намагалися люди літати. Не одну сотню, а то й тисячу років бився людський розум над тим, щоб підкорити людині повітря. Не одну сотню людських жертв віддало людство, ажпоки дійшло до перемоги.

Літати, як птахи.

Почали люди просто з крил. Вони бачили, як літали птахи, але багато де чого тоді не знали. Вони гадали, що досить приробити людині крила й махати ними, то вже можна полетіти.

Люди тоді ще не знали, що птахи мають цілком особливі крила та й кістки в них порожні (там не мізок, а повітря). Вони й дихають не так, як люди. До того ж птахи проти свого зросту надзвичайно сильні й мають великі крила.

Щоб людина могла літати, приростивши отакі крила й рухаючи їх руками, їй треба було-б мати силу, разів принаймні в десятеро більшу, а-ніж тепер, та й крила потрібні сажнів у півтора. А ще й махати треба дуже сильно й без відпочинку. Бо де-які птахи (наприклад, ластівки) летять безупинно по 500 —600 верстов через моря та гори.

Виходить, що людина з самими крилами без машини не полетить. А машин за стародавнього часу не було.

Перші відважні винахідники.

Проте, людський розум не заспокоювавсь на свому безсиллі. Донині зберіглися оповідання від стародавніх часів про тих відважних героїв-винахідників, що перші заходилися коло завоювання повітря.

Щось із 900 років тому один англієць Малькимсбері зробив-був крила, прив'язав до себе й плигнув з високої башти. Звичайно, він упав на землю та ще й поломив собі ноги.

А через сто років після нього, теж в Англії, жив учений чернець Рожер Бекон. Він надумав збудувати навіть не прості крила, а цілий прилад із корбою, що коли цю корбу крутити, то крила ці махатимуть, як пташині, й машина полетить. Він докладно написав про цю машину, але збудувати її йому не пощастило.

В Італії, років 600 тому, якийсь Данте теж збудував собі крила. Люди того часу записали в книжках, що він навіть трохи літав, але зрештою теж тяжко розбився.

А в старих російських книжках розповідається про одного селянина, що зробив собі два крила з лосняку (слюди), «щоб літати, як журавель». Це було 1695-го року, себ-то понад 200 років тому.

Цей селянин мав полетіти на полі коло Москви, але нічого в нього не вийшло. За це його тяжко покарали: побили палицями ледве не до смерти й забрали в казну все майно.

Завзято добивалися свого.

Багато розказується ще й про инших винахідників, але докладних відомостей про них та про їхні крила чи прилади нема.

Де яким із них щастило навіть трохи пролетіти. Це довело людям, що можна-таки літати, треба лише винайти й збудувати відповідний прилад. Л. [2].

Розмова друга.

Щоб літати в повітрі, людям треба було розвязати дві важливі, але й дуже складні справи. В першу чергу треба було добитись та навчитись, як піднятися від землі вгору. А потім уже треба було міркувати, як би це полетіти, куди схочеш. Заразом упоратись

з обома справами люди за стародавніх часів не могли. Бо, як ми вже казали раніш, з крилами в людей нічого не виходило, а машин ніяких не було.

Взялися до літальних балонів.

Придивляючись до всього, що робиться навколо, допитливі люди бачили, як підіймаються угору пара й дим, як пересуваються в повітрі хмари. Ото й надумали вони, що як набрати в щось легке пари чи диму, то вони підіймуться вгору й потягнуть за собою оболоку. А вже до оболоки й людина якось причепиться.

300 років тому.

В одній дуже старій російській книжці розповідається про одного такого винахідника, що жив у Рязанській губерні 300 років тому. Сам він був селянин. Звали його Крякушин-Фурвин. Ось, що написано про нього в цій книжці: „Зробив Фурвин балона („шар"), опуклого, як м'яч, надув його димом поганим, смердючим, до балона приробив петлю, сів у неї, й нечиста сила піднесла його вго- ру“-

Далі написано, що він підійнявся по-над-деревами й полетів, а потім вдарився об дзвінницю й ледве-ледве зліз на землю. Звичайно, і тепер є ще люди, що вірять у всяку чортовину. А тоді-ж люди були зовсім темні. Фурвина хотіли живцем закопати в землю або спалити. А його чудесна важлива вигадка так і загинула.

Перші справжні літуни.

Лише через півтораста років після Фурвина, 1783-го року, французькі громадяни брати Монгольфьє збудували величезного балона („шар") з грубої ряднини, обліпили його папером, а знизу приробили до нього залізну решітку. На цю решітку поклали дерев'яних стружок. Стружки вони підпалили, балон через відтулину знизу нагрівся й полетів.

Ці перші балони підіймалися не дуже високо й літали недовго. Проте, це вже була перша справжня перемога над повітрям.

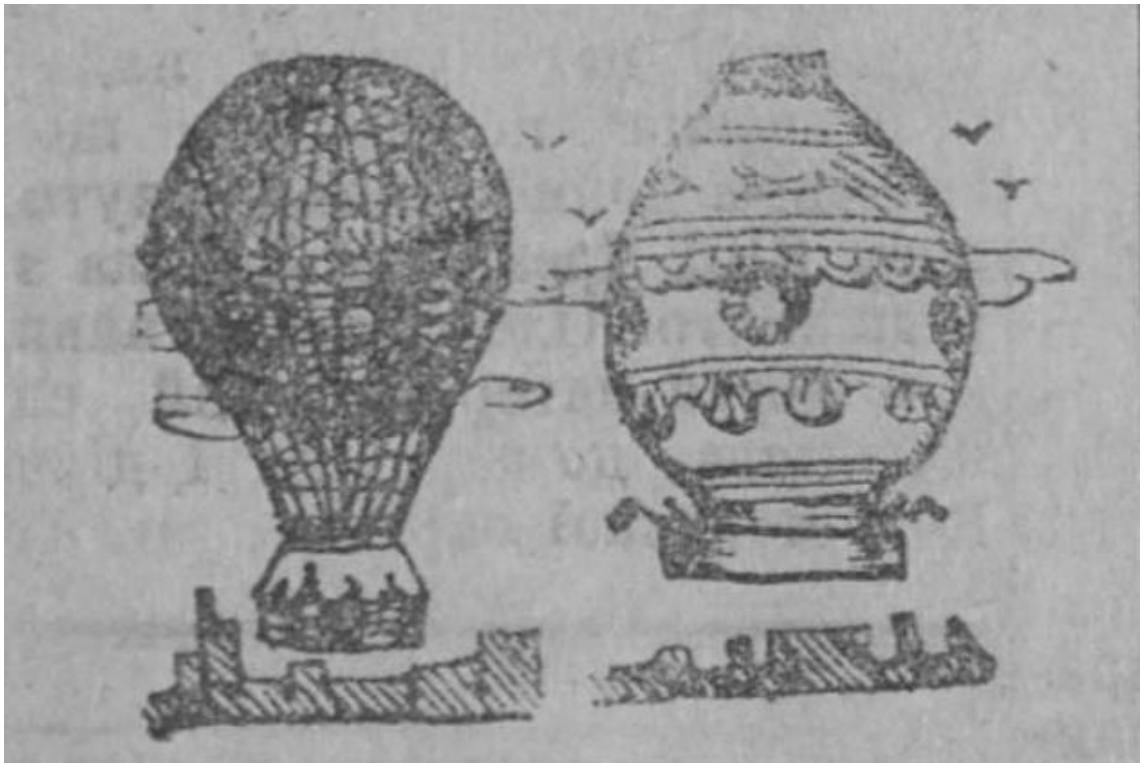
Вдосконалення балонів.

Згодом один учений роз'ясував, що балон підіймається вгору не тому, що його підносить дим, а тому що повітря в-середині балону нагрівається, розширюється, розходиться у всі боки й тисне на балонову оболоку. А розширене повітря значно легше, як звичайне. Отже, зверхнє повітря, натискаючи на балон зовні, випинає (підносить) його вгору.

Потім цей самий учений винайшов ще кращий спосіб. Замість нагрітого повітря, він надував до балону не дим, а особливий газ – водень, легший за повітря щось у п'ятнацять разів, через що балони ще скоріш і краще підіймалися.

До того він іще вдосконалив сами балони. Він обгортав їх міцною мотузяною сіткою, до якої знизу прив'язував кошика, де сідали люди. Відтулину знизу він затуляв доброю затичкою-покришкою. Відчиняючи її, випускалося з балонової оболоки трохи газу, й балон опускався вниз. А щоб піднятися вгору, то з кошика викидали вагу (мішки з піском), що брали із собою.

Після цього літальні балони люди все більш удосконалювали, літало на них багато людей. Балони почали вживати для всяких потреб, для наукових дослідів і на війні.



Теперішній літальний балон (аеростат). Перший літальний балон братів Монгольфье.

Теперішні літальні балони цілком уже вдосконалено та устатковано всіляким приладдям. їх звуть тепер инакше — аеростати (себ-то прилади, що тримаються в повітрі). Л. [3].

Розмова третя.

Коли люди навчилися, нарешті, будувати літальні балони (аеростати) й підійматися на них угору. тоді заходилися вже коло їхнього вдосконалення.

Не піддаватися вітрові.

Що далі, то все більш людям ставало замало сліпо коритись вітрові. Добре, мовляв, летіти, але ще краще літати так, як схочеш: за вітром та проти вітру, і вгору й униз, і вправоруч і вліво.

Але знов-таки, поки вдалося людям винайти такі способи, – пройшло більш як сто років.

Ставили на літальних балонах великі весла та стерно. Але нічого з цього не вийшло.

Прироблювали до балонів паруси (вітрила). Але й це не допомагало: вітер повертав балона, і ніяк із ним не могли впоратись.

До того-ж дуже незручно було для літання, що балон був опуклий, як м'яч.

Знайшлися такі люди, що догадалися робити балони схожими на веретено. Але й це не допомогло. Вітер гонив і такі балони, куди хотів.

Виходить, значить, що мало ще одної форми. Треба було винайти таку машину що пересувала б балона швидче за вітер.

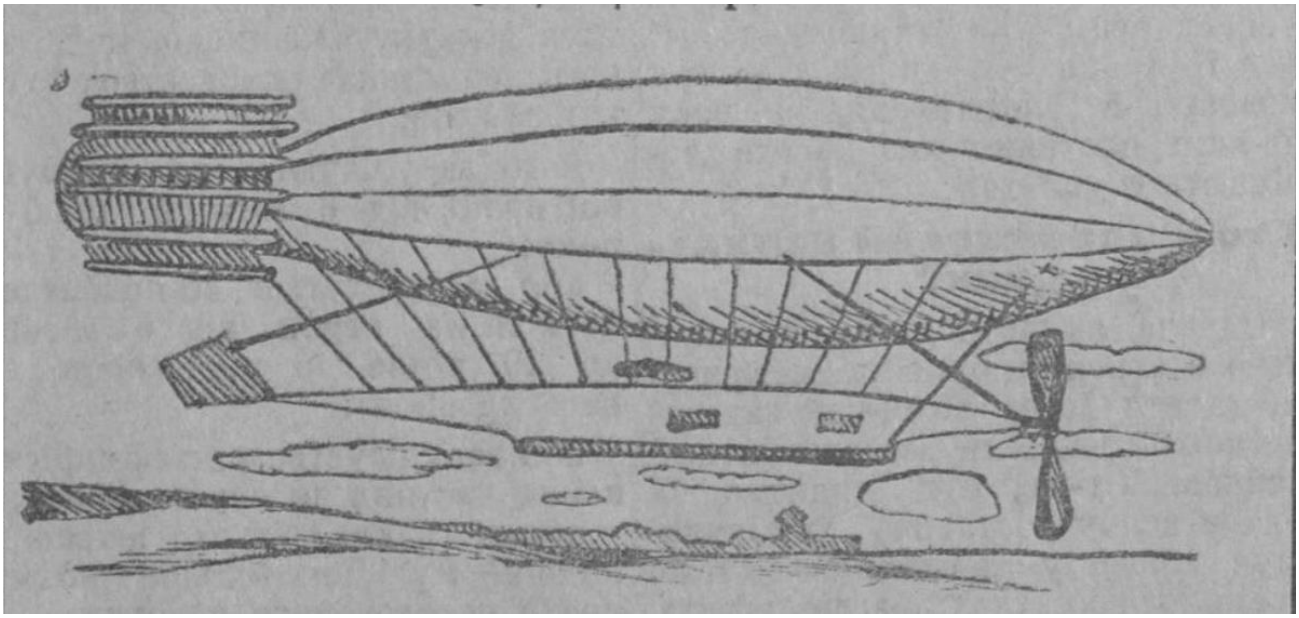
Людська думка працює.

Багато в цій справі зробив французький учений Меньє (що жив щось півтораста років тому).

Це він вигадав будувати балони, як веретена, щоб легше було при літанні перемогти опір повітря. А щоб такого балона дуже не стискало, то він у-середині вміщував другого, меншого балона. І коли крізь зверхню оболоку частково виходив газ, то в менший балон накачували повітря, балон тиснув на газ, а газ знову випинав зверхню оболоку.

Вдосконаливши форму балона (аеростата), Меньє почав міркувати над тим, як ним керувати. Тут він добирав різних способів, але, нарешті, дійшов до дуже важливого висновку, що для пересування повітряних балонів найкраще вживати гвинти.

Він міркував собі так: звичайний гвинт (шрубка) у нерухомій гайці посувається вперед (уздовж своєї оси) Коли-ж узяти гвинт з гострими виступами та, вперши в деревину, повертати, то гвинт буде помалу заходити в дерево: тут дерево буде замість гайки. А коли зробити гвинт з широкими виступами та швидко його крутити в повітрі, то гвинт намагатиметься йти вздовж своєї оси й посуне за собою балона, що до нього його прикріплено. Тут за гайку стане повітря.

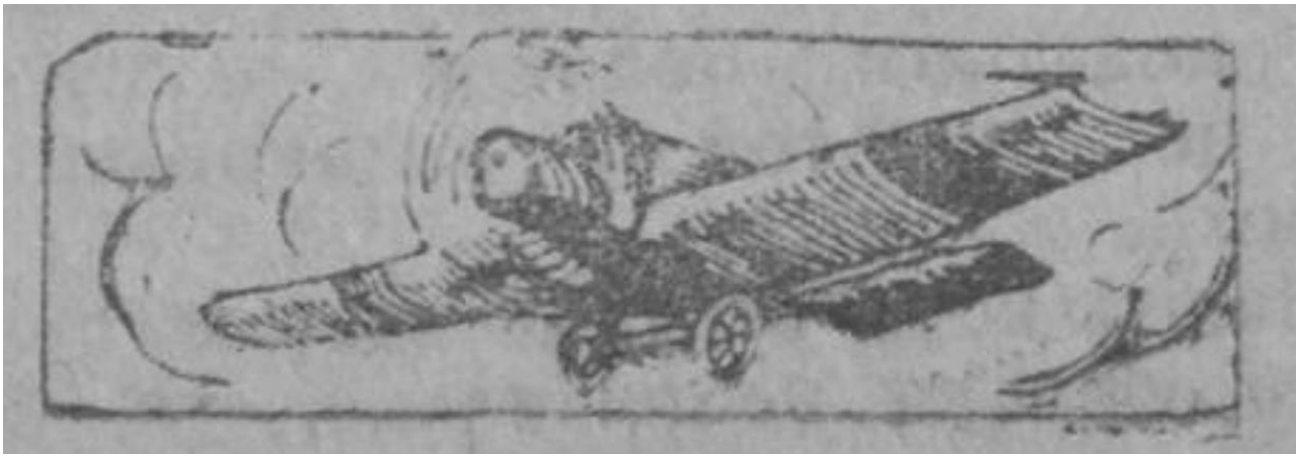


Звичайно, Меньє не міг ще збудувати такого приладу, бо не було чим рухати такого гвинта. Проте, він перший зрозумів і доказав иншим, що гвинт у цій справі придатний значно більше, а-ніж усякі весла й коліщата.

Після того минуло багато років. Люди вигадали й почали будувати всілякі парові машини. Але ніяк ці машини не можна було пристосувати до аеростатів (балонів); самі машини, вода до них та паливо важили так багато, що балони не могли їх піднести.

Зрештою, за цю справу взявся француз Жифар (75 років тому). Він збудував балон, умістив його в сітку, до сітки прив'язав довгого дерев'яного бруса, а до бруса човника. До човника він приробив гвинта з двома лопастями (туфлями), а замість стерна приладнав трикутний парує. Свій гвинт він назвав пропелер (штовхач).

На човникові він постановив невеличку парову машину, яку зробив сам. Ца машина важила лише 2 пуди 28 фунтів, а сили мала за трьох коней. Вона крутила гвиинт який обертався 110 разів у хвилину.



Коли пустили машину, то гвинт почав крутитись, і аеростат полетів. Робив він у безвітря щось 10 верстов у годину й чудесно повертавсь, куди ним керували. Лише з вітром аеростат цей не міг змагатись, бо навіть дуже слабкий впер віяв скоріше за нього.

Проте, це вже був перший дирижабль, себ-то аеростат (літальним балон), що ним можна керувати. Л. [4]

Надзвичайно цікавими, таємничими були матеріали під назвою «Український Цепелін». Що про це думати, які висновки робити, вірити чи не вірити? Все це було вибором читача того часу.

Звістка, надрукована в „Раді" 27 марта 1909 року про літальну машину, вигадану селянином Ткаченком, зацікавила російські газети і де-які з них навмисне послали в с. Більмачівку, борзенського повіту, своїх співробітників, щоб роспитався в д, Ткаченка про його вигадку.

Василь Ткаченко людина тендітна, слаба, з нервовим обличчям і замисленими очима. Як у нас уже писалося, перший раз спробував він свою літальну машину 23 марта, вдосвіта. Такий ранній час вибрав він для того, щоб не лякати людей і через те свідків його польоту між односельцями не було. З Більмачівки вилетів Ткаченко коло 5 годин. Летіти він думав кудись далеко і ради цього добув собі навіть пашпорта, але біля станції Пліски (м. к. в. з.) апарат зіпсувався і він мусів зупинитися.

В цю хвилину (коло 6 год. ранку) як раз прибув київський поїзд, пасажири якого зацікавилися вигадкою Ткаченка і скинулися йому грішми на полагодження апарату.

Після цього урядник потянув Ткаченка до станового, а той зробив йому „строгое внушение".

Апарат Ткаченка дуже простий. Він зроблений з деревляних паличок, цвяшків, шнурків і колінкору, ...купленого жінкою Ткаченка к празнику на спідницю.

Одна частина апарату це – невеличкий деревляний, міцний обруч, до якого прироблено на шарнірах рядок паличок, що росходяться радіусами. Ця частина апарату подібна трохи до парасольки, яку можна росп'ясти й спустити. За допомогою особливого сідла, що надівається на плечі, парасолька оточує поясницю людини.

Окрім того є ще двоє великих крил, подібних до тих, що робляться на вітряках; крила ці двигаються за допомогою системи паличок, причеплених до ніг.

Користуючись цим апаратом можна піднятися над землею на 3 – 4 аршини і летіти куди завгодно. Так принаймні запевняє сам Ткаченко. Біографія В. П. Ткаченка така ж нескладна, як і його винахідка. В.Ткачеико народився в с. Більмачівці, де й прожив 34 роки. За цей час він тільки разів 2 – 3 виїздив з рідного села в г. Борзну та в 1902 році ходив на прощу до Київа. На військову службу його через слабе здоровля не взяли. Ткаченко скінчив церковну школу, жонатий, але дітей не має. Газет через брак коштів не виписує й не читає, про воздухоплавання нічого не чув. За останній час йому було в хазяйстві дуже сутужно через те, що не мав він своєї коняки і от він почав все більше думати про те, щоб вигадати якусь літальну машину.

Як уже було писано, апарат Ткаченка після першого ж польоту попсувався. Опріч того Т-ко помітив деякі дефекти в його конструкції, думає їх полагодити, а тоді полетіти при свідках.

Односельці Ткаченка запевняють, що це людина, якій можна вірити; чесна, релігійна, твереза.

Один з професорів київської політехники з приводу вигадки Ткаченка висловився так: «Коли це дійсно правда, то цей апарат треба вважати „величайшим изобретением», бо до цього часу воздухоплавательні апарати без газових двигателів могли держатися в повітрі не більше 30 – 60 секунд». («Р. С.» та «К. М.») [5].

В БІЛЬМАЧІВЦІ.

В понеділок в 4 ч. 20 хв. ранку прибув я на ст. „Плиски". Поки найнятий мною дядько бігав запрягати коні, я розбалакався з служащими по станції, які наросказували мені дуже і дуже багато чогось непевного. Казали, ніби один сусіда Ткаченків, цікавлючись спробами його, засів у-ночі біля його городу і бачив ніби-то як той вийшов з хати в клуню, витяг свої крила, убрався і піднісся „таки височенько", а тоді склав їх, заніс у клуню і вернувся до хати. Загальне враження у мене склалося з їх оповідань таке, що Ткаченко ховається з своїми спробами, а де-хто навіть казав, що це новий спосіб „випрохувати собі милостини".

Дорогою я теж слухав безконечні оповідання візника про Ткаченка, про станового, земського, про устрій крил і т. и., звичайно, до оповідань свого візника ставився я неймовірно, але де-що з його слів звернуло на себе більше моєї уваги; дядько саме оповідав, як двоє селян чули, що один селянин з хутора Ге бачив власними очима, як Ткаченко летів на „Плиску". А треба тут сказати, що Плиска і Більмачівка географично стоять так: Більмачівка – Фастовці – Хутір Ге – Плиска.

Отже знаючи, що Ткаченко долітав до Плиски вже після світання, можна було думати, що тут могло бути трохи й правди.

– А ви-ж, дядьку, знаєте того добродія?

– А тож, знаю!

– Ну, то везіть мене до нього.

Приїздимо. Дядько сіє, а трохи оддалік двоє його синів орють. Підходимо. „Здрастуйте, дядьку". Здрастуйте й ви! „Скажіть, чи то правда, що ви бачили як, той летів?" – „Авже ж бачив". – „Ну, то роскажіть, як же-ж воно сталося". – „А так: Поїхав

я на світанку у Плиску. Дорога погана так ступою і їду; коли дивлюсь – сажнів за 200 од мене щось з горбка на горбок сунеться; я ж таки бачу, що то людина щось несе, а далі стало – щось по землі раскладає, ладнається; коли це дивлюсь – знімається – летить; став я і думаю: чи це змій, чи що це таке, що й подумати не можна. І таки височенько піднялося, наче хоче через Іванови млини – он бачите—перелетіти хоче, а далі чогось почало спускатися, бачу – правим крилом бере, а лівим щось тільки так хитає, а там й впало".

Далі дядько рос казав, як він уже на станції побачив Ткаченка і впізнав його крила. „Яж йому й кажу; ти б же, кажу, поробив собі частиночки залізненькі, стальненькі, то б не поламався".

А чиж багато він, дядьку, пролетів? “ – Та так як он до тої могили – сажнів, мабуть, з сотню коли не більше". Візник мій потім мені казав, що він знає саме ті місця і там треба рахувати сажнів з 150.

Я зафотографував свідка. Він поводиться в размові просто з почуттям власної гідности, з привітною усмішкою і своїм виглядом робить як найкраще враження. Людина заможна, роботяща і його посвідченню можна поняти віри.

Між иншим це, здається, єдиний свідок польоту Ткаченка і мені власне тільки випадково пощастило з ним зустрінутись.

З хутора Ге ми поспішилися в Більмачівку, потративши більше 3-х годин на весь переїзд.

Більмачівський батюшка о. Павло Прозоро в прищів мене з чисто українською гостинністю і вже через годину я слухав оповідання самого Ткаченка, попросивши його росказати все чисто, не поминаючи найменшої подробиці. Стараюсь майже слово в слово передати його оповідання:

„Надумався я летіти ще з вечора, але вітер був дуже сильний; одклав на ранок і думаю: ляжу спати вдома – почують, як встанеш, а не хочеться, щоб побачили – не пустили б. Отже пішов я до Бабенка; просидів там до 12 год. ночі, а звідти до Якова

Кривого, там, мабуть, пробув до 2-х. Дома в хату не заявлявся. Взяв, виніс на пастовню; незручно – вітер з-за гаю то з сього то з того боку рве. Та й холодно – вода примерзає. Тоді я на поле – там уже зовсім низько – піднявся та й пішов і пішов... Дивлюсь, уже й за казенний лісок перелетів, а руки мерзнуть; сів – оддихав. Далі вилетів за «Лози» (місцевість), беру путь на Плиску, коли бачу – млин; це, значить, я у Фастовцях – вітер підхопив та на 5 верстов у бік одніс. Чую дядько з млина озивається: „що це таке?“ Одійшов на бік, потім настроївся і думаю: „тепер уже не зблужуся“. Явився під хутір уже дуже змерзши. В першій хаті вже світиться; зайшов, перегрівся, покурив і пішов. Спинився перед калюжею; тут уже думаю нагріюсь, як перелечу; як нажався – дак так мабуть сажнів на три піднявся, і вже й до кінця долітав і спускаться почав, коли—трісь-трісьбур-бур, а воно крило вломилося і тоді, значить, у калюжу. Взяв теж я тоді його нести, так важкий – гони більше неможна пронести. Переніс до будошника, погрівся у нього, а він побачив та й питає: „Що це таке?“ – Та це, кажу, летючий апарат. Потім приніс на Плиску, як і раніше думав, попрошу начальника послать його у Кукишно (аеронавтична станція у ніжегор. губ.). Приніс і у голові не було, що там грошей мені дадуть. Зібрались дядьки, роспитують, коли поїзд приходить, вийшло пасажирів душ з 200, заставили показати, розставити. Зложили 52 копійки, буде, думаю, поснідати. Коли це урядник: „А ну ходім, ми тебе політаєм, ходім до станового“. Прийшли; виходить член землеустроїтельної комісії, син земського начальника: я йому й росказав. Дав він мені 5 карбованців. „Поправляй“, каже.

– Ну, а „внушеніе“, питаюся, од станового було?

Та ніякого; вийшов, подивився тай пішов.

– Ну, а скільки ви в-останнє пролетіли? – питаюся, думаючи про свідка з хутора Ге.

– Да так буде з півгін (біля 100 сажнів).

Трудно думати, щоб Ткаченко міг підмовити свідка. Василь Петрович Ткаченко – людина середнього зросту, має інтелігентний сімпатичний вигляд і видає молодшим за свої 27 років.

Зараз він будує новий аппарат, бо відстроєний на гроші члена землеустроїтельної комісії не здатен був піднятися через непідхожий матер‘ял.

Цікаво одмітити живе заінтересування аеропланом Ткаченка всяких екплоататорів великих і маленьких; я бачив силу ріжних пропозицій і чув од священика, що один інженер уже давав Ткаченкові чек на 15.000 р. за його апарат, але він йому одсовітував продавати.

Варт також зазначити забитість нашого села: більмачівські селяне запевнені, що вони мусять повертати видатки всім тим безконечним вояжерам, що хотять побачити Українського Цеппеліна. Є.Касяненко.

P.S. Що до останнього епітету, то його вибрано невдатно, бож відомо, що Цеппелін з авіацією, себ-то з дінамичним повітроплаванням не має нічого спільного. Є.К. [6].

3 Чернігівщини.

Український Цепелін.

До нашої редакції надіслано таку хоч і не зовсім ймовірну, але коли вона правдива, то безперечно цікаву звістку: 23 марта з с. Більмачівки, борзенсього пов., прилетів на зроблених саморучно крилах на ст. „Плиски" селянин Василь Ткаченко, 27 років. Він казав, що всі 18 верстов од Більмачівки і до „Плисок" він пролетів не більш як за 15 хвилин. Крила його апарату зроблено з лозових палічок, обруча і обручиків, паруса напято з звичайного коричневого калінкору на лозовій завдовшки 4 арш. палічці, поскручувано й попривязувано мотузками. Вся ця машина важить фунтів 20. Кажуть, що Ткаченка вже намовляв якийсь панок одправити ці його крила в Москву, щоб показати якимсь там інженерам [7].

Розкажемо про декілька дирижаблів та їх літання в 1909 році.

Франція – «Дирижабль „Баярд"».

Из Парижа 26 февраля „Бирж. Вед.“ телеграфируют: «Petit Par isien» сообщает, что русским правительством начаты переговоры о покупке управляемого воздушного шара «Баярд». Вследствие этих переговоров вчера шар сделал три полета при участии русских офицеровъ воздухоплавательного парка, которых собственники «Баярда» знакомили с конструкций аппарата [8].

Дирижабль "Россия".

Только что (10 июля 1909 года) доставлен из заграницы дирижабль «Россія», сооруженный во Франции на фабрике Клемана в Левалуа.

Новому дирижаблю придется вскоре, наряду с первым русским управляемым аэростатом «Учебный», сборка которого уже начата в воздухоплавательномъ парке, явится пионером в области управляемого воздухоплавания.

Это – гигант с двумя моторами, заключенный в полужестяную оболочку из прорезиненной материи, около 29 саж. длины и более 4 саж. в диаметре.

Сооружением его, по заказу нашего военного ведомства, были заняты несколько сот рабочих-мужчин и почти равное количество женщин, которые шили оболочку. Опыты подъема и полетов «Россіи», произведенные около месяца тому назад в окрестностяхъ фабрики Клемана нашими офицерами приемщиками, совместно с руководителями-французами, дали отличные результаты.

Сборка «Россіи» будет производиться в специально выстроенном металлическом эллинге на Волновом поле. Первые полеты, под наблюдением ген. Кованько, предполагаются между Петербургом и Гатчиной, где также сооружается эллинг [9].

Дирижабль "Россия".

Петербуржцы сильно заинтересованы той таинственностью, с каковой идет разгрузка французского корабля „Арно", на котором привезены части заказаннаго на заводе Клеман во Франции первого русскаго дирижабля. Чины воздухоплавательнаго парка хранятъ глубокое молчание на все обращаемые к ним вопросы, хотя бы самого общего характера.

Как удалось узнать корреспонденту „Речи", сбор частей дирижабля представит собой очень большой и сложный труд, окончить который вряд ли успеют ранее самаго конца августа. Эллинг для „Россіи" на Волковом поле уже оборудован и теперь спешно строится более легкий эллинг около Гатчины, так как первые полеты будут совершаться на пространстве между Петербургом и Гатчиной. В настоящее время идетъ теоретическая подготовка команды. На месте сбора частой дирижабля и при перегрузке его с парохода все время находится генерал Кованько, из посторонних никто на пароход «Арно» не допускается [10].

13 июля состоялось собрание пайщиков, заказавшихъ аэроплан Райта. Собрание уполномочило Лебедева в непродолжительном времени поехать в Париж для предварительного обучения летанию на аэроплане под руководством Твесандье и для приемки аппаратов [11].

24 липня дирижабль „Учебний" тільки піднявся над подвір'ям воздухоплавательного парка, зараз же заплутався між будинками. Полотно розірвалось, газ вийшов, гондола попсовалась, а гвинт поламався. Аеронавти цілі [12].

«РОССИЯ». 1910 рік.

Кажется, все у нас есть, что требуется для воздухоплавания.

Есть воздух. Даже довольно спертый.

Есть аэродром и аэроклуб. Есть гг. Кованько и Стенбок Фермор.

Есть даже «смета» на воздухоплавание.

Одного только нет: — Изобретателей!

Все усилия обзавестись таковыми не увенчались до сего времени успехом.

Нашли было г. Татаринова – носились с ним некоторое время, ждала от него чудес в области воздухоплавания – и отступились, наконец.

Г. Татаринов не оправдал ожиданий! Не сделался русским Цеппелином.

И опять пост русского „изобретателя" остался вакантным.

Но успехи воздухоплавания за границей не давали спать вашему отставному военному ведомству.

Еще бы! Как не безпокоиться!

Там Райты, Цеппелины, Фарманы, Блерио и т. д. и т. д, – имена ты их, Господи, веси...

А у нас – вакансия!..

Изобретатель нужен нам, как конь Ричарду третьему. Полцарства за изобретателя!

А его все нет. Изобретатель все ее является.

Думали, гадали – где взятъ?

И выкопали.

Извлекли из подъ „травы забвения" давно „похороненного" и едва не вовсе истлевшаго г. Костовича.

И его дирижабль, быльем и мохом обросший!

***

Г. Костовича нашел товарищ морского министра, адмирал г. Григорович.

И поведал миру еще одну печальную историю о судьбе русского изобретателя.

Историю г. Костовича и его изобретения.

Еще тридцать лет тому назад г. Костович изобрел „Цеппелина" – управляемый аэростат.

В 1882 году проект дирижабля г. Костовича был одобрен особой комиссией военного ведомства, во главе которой стоял генерал Паукяр, впоследствии министр путей сообщения.

На постройку корабля, который был назван „Россией", изобретателю было дано 35.000 руб. Г. Костович преступил к постройке „России" в Петербурге на Охтенской верфи морского ведомства.

Все шло хорошо.

Генерал Паукер покровительствовал г. Костовичу. И г. Костович делал свое дело.

Оно спорилось и уже близилось к концу.

Как вдруг г. Паукер умер. И. г. Костовича постигла истиннорусская судьба! У него не стало личного покровителя и дело его стало.

Дело остановилось по самой обыкновенной у нас причине.

– За недостатком средств.

В лице умершего генерала Паукера г. Костович потерялъ „руку" в Петербурге.

И рука «дающаго» бюрократического Петербурга тотчас же оскудела к изобретателю г. Костовичу.

Военное ведомство сразу охладело к его изобретению.

И отказало г. Костовичу в субсидии.

Издержало уже 40.000 рублей на сооружение „России" и, когда все было готово, расторгло контракт с изобретателем.

– Прах ее возьми, «Россию», вместе с Паукеров! Довольно потратились!

И вот теперь вся эта печальная история всплыла.

Оказывается, что дирижабль „Россия" был почти совсем готов... Оставалось собрать и испытать.

Все составные части корабля сохранились каким то чудом на Охтевской верфи. Оне налицо и исправны. Пролежав тридцать лет, даже почти не пострадали от времени.

Что же это за ископаемое изобретение? Что оно из себя представляет? Годится ли куда-нибудь?

„Речь" так описывает „Россию":

Воздушный корабль Костовича имеетъ твердый корпус из арборита, обтянутый шелковой материей. Размеры его следующие: емкость 5,000 куб. метр., длина – 210 фут., наибольшая ширина 60 фут. Мотор в 80 – 200 лош. сил, весящий 240 килогр., приводит в действие один винт, находящийся за кормой корабля на его главной оси. Руль находится спереди. Под центром устроена платформа для двигателя и органов управления. Каюта же для пассажиров находится внутри корпуса. Подъдем и

опускание дирижабля производится посредством оттяжек особого, находящегося внизу, якоря. Кроме того, для изменения высоты корабля служат особые мешки, которые по мере надобности можно наполнять воздухомъ. По разсчетам проекта, дирижабль «Россия» должен обладать полезной подъемной силой, в более 2500 килогр. и развивать скорость не менее 50 килом, в час.

Годится ли куда нибудь теперь этот дирижабль? Теперь, когда техника, воздухоплавания ушла так много вперед?

Сведущие люди говорят, что в основу проекта аппарата Костовича положены правильные взгляды.

И вот решено извлеч из забвения г. Костовича.

Конечно, протекшие со времени его фавора тридцать лет не могли пощадить его так, как пощадили составные части его „России".

Но что же такое?

Граф Цеппелин – старик.

Почему старику Костовичу не стать Цеппелином России?

И решено заместить вакантный пост изобретателя в России.

– Позвать Костовича!

Пусть соберет свою „Россию" и прославитъ отечество.

Что это возможно, в том порукой товарищ морского министра адмирал Григорович.

Он обещает г. Костовичу свое покровительство.

***

Будет ли толк из всей этой затеи, – оправдает ли ожидания ведомства новый русский изобретатель старик г. Костович – в данном случае не интересно. Интересна история о нем поведанная. Интересна история его „России".

Ведь эта история корабля – история России.

России „без кавычек".

Отыскивается изобретение, можетъ быть, гениальное в свое время в безразсудно брошенное в хлам, как жемчужное зерно в навозную кучу невежественными спесивой петербургской бюрократии.

Отыскивается человек, корда-то окрыленный, можетъ быть, гениальною мечтою и отвергнутый, униженный, оскорбленный, можетъ быть, духовно искалеченный, усталый старим.

И ему говорят:

– Мы дадим тебе нового покровителя. Прийди и вознеси нашу славу!

Но как талант зарытый не может дать прироста, так мечта гения не можетъ быть содержанкою!

Мало собрать разрушенную храмину. Надо вдохнуть в нее живого Бога.

Мало толку соколу иметь крылья.

Чтобы подняться на них и вознестись – нужен порыв.

А где взяться порыву, когда крылья связаны?

Все есть у нас, как у людей, чтобы летать.

И воздух, и простор, и отвага.

Есть и изобретатели, если порыться хорошенько.

А взлететь не можем.

– Нет порыва!

Для порыва нужна свобода.

Только она можетъ возвести славу России. Только она можетъ собрать, разрушенную храмину а возжечь в ней огни богослужении.

А ее нет...

Наблюдатель [13].

17 травня над Москвою літав якийсь невідомий дирижабль з трьома пасажирами [14].

Здійснювалася «Перша пасажирська подорож в повітрі».

З телеграм вже відомо, що дирижабль «Цепелін VII» перелетів щасливо з Фридрихсгафена до Дюсельдорфу. Ця подорож німецького баллона – є перша подорож пасажирів в повітрі і «Цепелін VII» спеціально будувався для пасажирських рейсів. Будувала його «Германська акціонерна авіаційна компанія». Подорож одбулась дев'ятого іюня. Пасажирів було 15 душ.

„Цепелін VII» – самий великий з збудованих до цього часу гр. Цепеліном повітряних кораблів. Довжина його —148 метрів. Він має 18 одділів. Підйомна сила нового дирижабля 20.000 килограмів, з яких 15,000 припадає на самий дирижабль і його машини і 5000 на прислугу, пасажирів і баласт. Одріжняється „Цепелін VII а од попередніх ще тим, що має особливі каюти для пасажирів. З зовнішнього боку повітряний корабль схожий на вагон трамвая без коліс, привязаний до звичайного, великого бальону.

В середині корабль дуже гарний, навіть роскішний. Стіни повітряного вагона зроблено з тоненьких дошок дорогого червоного дерева, вставлених в алюмінієву раму. Стеля в вагоні прикрашена різьбою по дереві і перламутором. На підлозі, застеленій килимами, стоять солом‘яні кресла по два коло кожного вікна. Ніжки в креселок з алюмінію. Крім пасажирської каюти, єсть ще каюта для команди корабля і уборна та буфет з холодними закусками і вином. Столова посуда зроблена з тонкого алюмінію і лежить в шафі з брезенту, скатерки з тоненького шовку. Одно слово – все зроблено так, щоб якомога менше важило. Дирижабль може підняти крім 9 – 10 душ команди і 20 – 25 душ пасажирів, а як тиха погода, то й 40 душ. Корабль цей може держатись в повітрі 15 – 20 годин і залежно від цього пролетіти 1000 – 1500 километрів [15].

Лиха доля Цепелінів". Скілька днів тому, в червні 1910 року, ми подавали звістку про першу пасажирську подорож в повітрі. Німецький бальон-корабель, «Цепелін VII», пізніше названий «Германія», почав був літати з пасажирами між Фридрихсгафеном і Дюсельдорфом. Нечувана досі звістка облетіла ввесь культурний

світ і зацікавила навіть самих байдужних людей. І справді цей величезний здобуток культури двадцятого віку був справжнім тріумфом людскости. Те, над чим бились люде з давніх часів, про що мріяли з давних-давен, здавалось було вже в їх руках.

Але лиха доля показала їм, що ще треба довго боротись над тим, щоб мрія стала дійсністю. Повітряний корабель «Германія» після всього скількох днів життя розбився на нікчемні шматки. Берлінські газети останніх днів повні звісток про це національне німецьке нещастя. Над графом Цепеліном взагалі лютує якась зла доля в останні два роки. Всі його дирижаблі, зроблені за цей час, розбились.

На останнього, «Цепеліна VII», покладались дуже великі надії. Його славна подорож з Фридрихсгафену до Дюсельдорфу зміцнила ці надії. З Дюсельдорфу повітряний корабель подався на Оснабрюк. Недалеко вже від Оснабрюку 'погода, до того часу дуже гарна, різко перемінилась, В заповідньому Тевтобурзькому лісі, коли дирижабль був на 1200 метрів над землею, почалась буря. В цей самий час зіпсувався один з моторів. Самого гр. Цепеліна на дирижаблі не було. Доктор Кол'єман був за головного напитана корабля і запевняв, що катастрофи не може бути. І всі себе почували гарно, і летіли наче б в пульманівському вагоні. Коли, на нещастя, через годину після того, як попсувався перший мотор, сталось це саме і з другим. На дирижаблі не стало запасів газу. Обидва мотори припинили роботу. І нещасний корабель полетів з вишини 1200 метрів, як камінь, до низу на ліс. Падаючи, дирижабль зачепився за сосну і поламався, машина розбилась на ні до чого судні шматки. Словом, з корабля зробилась руїна. Поправити його вже ніяким способом не можна. Нещастя людям не було. Всі 300 душ якось щасливо вирятувались. Цепелін в цей час був в Франкфурті. Звістка про катастрофу з його кораблем страшенно його вразила і він заслаб.

Коштував дирижабль півтора милійони марок [16].

В Берліні 21 серпня дирижабль „Парсеваль 6-ой“ о першій годині дня через незначний дефект спустився в Альтегрофсгеймі. О четвертій годині він знов піднявся і в п'ять годин був вже над Ландсгутом, по дорозі в Мюнхен [17].

Знов катастрофа дирижабля Цепеліна. 1 сентября пасажирський дирижабль графа Цепеліна згорів до щенту. Катастрофа сталась таким чином. Дирижабль з 12 пасажирами мав летіти з Баден-Бадену до Нейбургу, але, через дефекти в моторі мусів повернутись назад. Дирижабль легко спустився на землю і висадив пасажирів. Машинисти почали поправляти дефекти, як раптово искра попала в одкриту бочку з бензіном. Вмить стався вибух бензіну і дирижабль загорівся. Врятувати його не вдалось і через пів-години з дирижабля була тільки купа сміття; ангар теж наполовину згорів. Шість монтерів ранено вибухом і одправлено в лікарню. Імператорові Вільгельмові і графові Цепелінові послано по телеграфу звістку про катастрофу. Збитків на милійон марок. В Берліні нова катастрофа зробила дуже сумне вражіння. Всі газети вийшли з закликом не сумувати і скоріше збірати жертви на новий дирижабль [18].

Планувалися перельоти «Через Атлантичний океан».

Цими днями, в кінці вересня 1910 року, літуни Вейман і Ванимон збіраються перелетіти через Атлантичний океан на дирижаблі „Америка". Дирижабль вже готовий до літання і з вашингтонської фізичної обсерваторії що-денно присилають до Атлантік Сіті, де переховується „Америка", вгадування погоди. Виявляється, що для дирижабля самий небезпечний береговий вітер; над самим океаном він не такий вже страшний. Літуни роблять тепер спроби з своєю машиною і в кінці цього місяця полетять в Європу. Тільки перших два дні параходи будуть йти слідом за дирижабльом, а потім він полетить вже швидче і параходи відстануть од нього [19].

За кордоном відбулася «Катастрофа з дирижаблем на океані» на початку жовтня.

Смілива думка Уельмана перелетіти з Америки до Європи через Атлантичний океан на дирижаблі „Америка" не вдалась. Телеграф сповістив цими днями, що параход

«Трент» врятував Уельмана і всіх його товаришів, а дирижабль покинули серед океану на Божу волю. Уельманові вдалось перелетіти тільки третю частину дороги з Америки до Європи і на це пішло щось три дні. Вилетів Уеломан з Нью-Йорку в 8 годин ранку, 2 жовтня. Виряжала його в небезпечну дорогу сила народу. Збіраючись в дорогу, Уельман заявив, що він полетить в Європу тільки тоді коли буде сприятлива погода. Спочатку все було гаразд. Уельман прислав навіть дві радіотелеграми (бездротові), що погода гарна і він летить до Європи. Після цього надійшло скілька трівожних телеграм, то про те, що погода стала гіршати, то про те, що над океаном стоїть густий туман, що пропелер поламався і т. инш. І раптово зовсім не стало ніяких звісток. Більше доби ніхто не знав, де дівся Уельман. Нарешті в вівторок надійшла радіотелеграма з парахода „Трента" що за 450 миль на південь від Сендигука Уельмана врятовано, а дирижабль його покинуто на океані. Дирижабль цей по своїй конструкції і по величині – останнє слово аеронавтики. Підняти він міг коло 800 пудів, а гондола його була завбільшки, як середній річний параход. Коштував він великі гроші і все це разом з працею зведено ні на що [20].

Застосовувалася в цей час «Міна проти дирижаблів».

Недавно французький офіцер Тарон вигадав спосіб нищити дирижаблі мінами, викинутими з аероплана. Аероплан повинен піднятись вище ворожого дирижабля. Піднявшись авіатор кидає в ворожий дирижабль стрілу, до якої прив'язано міну. Стріла так пристосована, що летить гострим кінцем до низу. Тільки стріла доторкнеться дирижабля, – вмент стає вибух і дирижабль розлітається на дрібні шматки. Спроби на французьких маневрах з цею міною дали бажані наслідки [21].

15 жовтня дирижабль «Голубь» єсть думка перевезти в Київ. На йому будуть вчити літати воздухоплавательну роту [22].

30 июля состоялся полет первого построенного в России дирижабля „Комиссионный". Дирижабль обошелся в 150.000 р., подымает 15 человек [23].

В Петербурге 30 июля состоялся первый пробный полет дирижабля «Комиссионый», построеного генералом Кирпичевым. Поднявшись 8 ч. 25 м. утра, дирижабль покрыл 3 больших круга на Волковом поле и достигал высоты 30 метров. После 35-тиминутного полета, дирижабль благополучно спустился. Полетом руководил командир дирижабля Немченко [23].

На початку травня 1910 року відбулася «Гибель Цеппелина».

Вся Германия взволнована новым несчастьем с управляемым аэростатом типа «Цеппелин».

Какъ известно, гибель первого «Цеппелина» повлекла почти всенародный траур. Всюду организовались добровольные подписки, пожертвования лились щедрым потоком для постройки новаго дирижабля.

Когда погиб второй «Цеппелин», скорбь Германии тоже была велика.

Ныне погиб третий дирижабль этого типа. Но общественное мнение уже относится более спокойно к несчастью. Подписок на сооружение нового дирижабля теперь не производится.

Все радуются, что несчастье обошлось без человеческих жертв. А ведь оне могли бы быть, так как в момент крушения в гондоле аэростата находились восемь пассажиров.

Гибель дирижабля «Германия» произошла в Дюссельдорфе в тот момент, когда аэростат вышел из под сводов сарая. Порыв ветра кинул дирижабль на крышу сарая. Остов дирижабля разбился на три отдельные части и аэростат безпомощно повис вдоль стен деревянного сарая.

Пассажиры дирижабля отделались лишь ушибами, вследствие того, что высота падения была небольшая [24].

Була задумана в лютому 1911 року «Новая экспедиция на дирижабле через океан».

Несмотря на неудачный результат попытки американца Вельмана перелететь на дирижабле Атлантический океан, в скором времени, по инициативе немецко-

американскаго журналиста М.Брукера, предпринимается новая воздушная экспедиция изъ Европы в Америку.

Для предстоящаго сенсационнаго полета в Киле закончен постройкой специальный управляемый аэростатъ, мягкой системы Парсеваля, получившій названіе «Suchard» и имеющий следующие размеры: емкость – 9,300 куб. метров (в том числе баллонет – 2,500 куб. метр.), длина – 60,5 метр и наибольший диаметр – 17,2 метр. Спереди дирижабль имеет яйцевидную форму. Гондола дирижабля «Suchard» является обыкновенной морской моторной лодкой с сравнительно большой крытой каютой. В гондоле находятся два бензиновых двигателя системы N. A. G. по 100 лошадиных сил каждый, приводящие в движение 2 четырехлопастных пропеллера, а ташке маленький двигатель в 4 лошадиных силы для накачивания воздухом баллонета. Гондола прикреплена к оболочке таким образом, что в любой момент может быть легко отцеплена от нее, причем один из больших двигателей немедленно переводятся на водяной винт гондолы, которая, таким образом, превращается в моторную лодку. Гондола дирижабля способна вместить запасы бензина, смазочнаго масла в других принадлежностей полета на 6 – 7 дней, а запас провизии на 2 недели.

Для предупреждения слишком высокого подъема дирижабля при расширения газа под влиянием солнечных лучей, вместо неудачно примененного Вельманом эквилибратора, придумано следующее остроумное приспособление. Нижняя часть оболочки дирижабля «Suchard» покрыта рядами тонких металлических трубок, в общем представляющих громадный радиатор. В случае нагревания оболочки солнцем трубочки эти при помощи особого насоса наполняются водой и, охлаждая газ, мешают излишнему подъему всей летательной системы. По миновании надобности, вода из трубок выкачивается в море.

Грандиозный полет из Европы в Америку предполагается начать в половине марта, причем местом подъема избраны Азорские острова. Главное руководство воздушной экспедицией взял на себя известный ученый метеоролог доктор Павел Ганс из

Мюнхена. В экспедиции, кроме того, примут участие: М.Брукер, доктор Альт, машинный инженер Миллер-Пейсенберг, морской офицер Фридлендер и полковник Ерденс.

На новом дирижабле «Suchard» за последний месяц в окрестностях Киля совершен, ряд удачных полетов, причем выяснилось, что, несмотря на значительную нагрузку, дирижабль легко развивает скорость до 50 километров в час.

Готовится также ко второй попытке перелететь Атлантический океан, но снова в обратном направлении и в Америки в Европу, и Вельман, заканчивающий постройку нового дирижабля «Америка Н». На этот раз Вельман намерен начать полет с берегов не Соединенных Штатов, а Канады [25].

Сталася на початку грудня 1912 року «Гибель военного дирижабля».

Погиб дирижабль «Альбатрос», сданный недавно военному ведомству. Дирижабль был отправлен в специальный эллинг и наполнен газом. В присутствии представителя фабрики резиновой мануфактуры, монополизировавшей изготовление оболочек, и членов воздухоплавательного отдела военного ведомства дирижабль был выведен из эллинга для испытания. Не успели его поставить на площади перед эллингов, как раздался оглушительный треск. В результате оболочка оказалась совершенно разсеченной. Обнаружилась трещина в 11 сажен. Дирижабль выбыл из строя. Стоимость оболочки 80 тысяч рублей [26].

Активно продовжувалися польоти дирижаблів і в 1913 році.

Баден, 27 мая в 2 часа утра в Оосе поднялся дирижабль «Заксен» для полета в Вену. На дирижабле находится граф Циппелин.

Вена, 27 мая в 1 ч. 40 м. дирижабль «Заксен» показался у границы Вены со стороны Дуная и, восторженно приветствуемый населением, взял направление к Шенбруннскому дворцу [27].

Велику увагу в газетах було приділено «Ювилею графа Цепеліна» на початку липня 1913 року.

Цими днями Германія святкує 75-літній ювилей з дня народження графа Цепеліна.

Історія про те, як почав літати граф має певну цікавість.

Початок цієї історії припадає на 1890 рік. Графові тоді було вже 52 роки. До цього часу він служив кавалерістом на воєнній службі і, дослужившись до генерала, подався в одставку.

Граф ще замолоду цікавився технікою взагалі, а ка ідею літання людини в повітрі звернув особливу увагу. Та воєнна служба не давала змоги віддатись улюбленій праці, і Цепелін, тільки подавшись в одставку, знайшов час і можливість працювати над ідеєю літання в повітрі.

Багацько неприємностей довелось зазнати Цепелінові з того часу, відколи вія виготував перший проект свого дирижабля. З графа сміялись, малювали карикатури, називали його генералом, що вже «збувся розуму». І не тільки звичайна публіка так ставилась до Цепеліна, а навіть і спеціалисти. В 1894 році комісія експертів, що була призначена імператором Вільгельмом для розгляду проекта цепеліновського апарату для літання, визнала той проект не заслуговуючим на увагу. Навіть тоді, коли Цепелін почав літати, спеціалісти все запевняли, що його проекти дирижаблів не можуть бути виконані в дійсности.

1-го іюля 1900 року граф Цепелін вперше підлетів над землею, а в 1909 році перелетів із Фридрихсгафена до Берлину.

Вся Європа звернула увагу на цю першу значну подорож в повітрі. В Германії цей день був національним святом. Цим літом Цепелін літав до Відня.

Не вдаючись в критику самого принціпу, на якому Цепелін будуй свої дирижаблі, ми повинні зазначити, що Цепелін своєю працею значно прислужився до переведення в життя ідеї літання людини в повітрі. Маючи вже 75 років, він не складає рук і все працює над удосконаленням свого повітряного корабля [28].

На початку липня 1913 року було заплановано «Повітряний шлях од Лондона до Парижу».

Є певні відомости, що в осени цього року буде засновано акціонерну компанію для влаштування правильного пасажирського руху між Парижем і Лондоном на дирижаблях типа Парсеваля.

Перші „повітряні поїзди" мається на меті пустити перед Різдвом.

На початок буде пущено два дирижаблі з вагонетками для дванадцяти пасажирів.

Вагонетки будуть мати столи, ліжка й приладдя для туалета.

Перелетіти з Лондона до Парижу коштуватиме 95 рублів, з Лондона до Ліверпуля – 60 р. і з Брайтона до Лондона – 20 р. [29].

Відбулося «Нещастя з дирижаблем».

Гельголанд, 28 серпня. В 7 год. вечора підчас бурі загинув морський дирижабль «Ель Перший». Миноносцям вдалось врятувати шість душ з команди; не дораховуються 16 душ. Про катастрофу повідомлено імператора Вільгельма.

Берлін, 28. По пізнішим відомостям з команди дирижабля «L.I». 7 душ врятовано, а 13 втопилось; між ними капитан Метцінг, начальник авіаційного одділу, і капитан-лейтенант Ханне, пилот дирижабля [30].

Берлін, 6 жовтня Офіціяльне розслідування причин катастрофи з морським дирижаблем вияснило, що через новий спосіб улаштування охоронного зонта, вжитий тільки вперше. В передній гондолі розрідилось повітря; туди попав газ, що виходив з низу дирижабля, запалився од искр мотора й дав вибух [31].

Літали в Україні в середині лютого 1913 року і «Таинственные дирижабли».

Целый ряд телеграмм с различных станций Юго-Западных железных дорог снова сообщает о появлении таинственнаго «аэроплана». На этот раз телеграммы настолько категоричны и последовательны, что приходится им верить. Очевидно только, что на этот раз мы имеем дело с австрийским дирижаблем, так как на аэроплан прожекторы не могуть быть установлены, а все телеграммы, подтверждая одна другую, собщают,

что «аэроплан освещал станции прожекторами». По телеграмме, дирижабль лишался около 10 час. вечера над станцией Гайворон, затем около 12 ½ прошел над Генриховкой и в час ночи над Гайсином. Здесь будто-бы произошла встреча 2-х дирижаблей – одного, направляющегося с юга от ст. Гайворон, другого – с севера от ст. Жмеринка. Встретившись, дирижабля, словно по уговору, взяли один ниже, другой выше, чтобы разминуться, и повернули обратно. Телеграммы с промежуточных пунктов подтверждают появление дирижаблей и на этот раз передают подробности, вполне возможные и вероятные. Ясно, что это были румынский и австрийский, или, вероятнее, два австрийских дирижабля, производившие ночную разведку или просто демонстрацию. Целый рядъ других телеграмм из различных пунктов Подольской губернии доказывает, что появление этих дирижаблей над селами и городами губернии далеко не новость и очевидно австрийские военные воздухоплаватели одного из пограничных парков практикуются в полетах над Россией. Нечего и говорить, что эти налеты возбуждают в местном населении самые разнообразные толки [32].

Гинули надалі і інші дирижаблі в 1915 році.

Берлин, 5. X. Погибший дирижабль производил пробный полет. Утром он поднялся с 26 человеками, а после трехминутного полета на высоте 200 метров, вдруг между передней моторной гондолой и оболочкой показалось пламя. Через три секунды весь дирижабль охваченъ был огнем. Произошел взрыв; дирижабль стал медленно спускаться острием вниз. На высоте 40 метров произошел второй взрыв, вероятно, от бензина, и при ударе о землю – третий взрыв. Остов рухнул; к месту катастрофы поспешила воздухоплавательная команда; прибыли врачи. Двое, найденные живыми вне дирижабля, вскоре умерли; поручив, тяжело раненый, доставлен в госпиталь. Остальные 23 убиты во время падения аппарата или при ударе его о землю [33].

17 февраля. Из Гааги сообщают, что, по полученным сведениям, один из двух дирижаблей, летавших над Кельном для защиты города от воздушных атак, сбит бурей и разрушен. Экипаж спасен [34].

Здійснювалася «Охрана парижского лагеря от нападения дирижаблей».

Париж, 10 марта. Вивиан заверил делегацию парижских депутатов, что даны инструкции охраны парижского укрепленного лагеря от нападений дирижаблей, в особенности путем совместных действий авиаторов и артиллерии, для этой цели усиленной [35].

10 марта «Ньо-Иорк – Геральд» пишет: «Экспедиция «цеппелинов» на Париж является одним из отвратительнейших эпизодов теперешней войны. Германия потеряла симпатии именно из-за методов ведения войны, уклоняющихся от всех правил цивилизованных стран. Когда воздушный флот темной ночью парит над городом, засыпая снарядами фабрики и дома, все инстинкты человечности громко осуждаютъ это. Еще хуже, что это делается без всякой необходимости и что исполнители не видят в нем ничего дурного» [35].

Наведемо різні події, рухи, перельоти дирижаблів в різних містах, країнах світу.

12 мая в Кенигсберге один из лучших германских дирижаблей внезапно порвал все канаты и в то время, когда весь экипаж его находился на земле, улетел, скрывшись по направлению к востоку [36].

24 липня – «Итальянский дирижабль над Полой».

Прошлой ночью, 23 июля, наш дирижабль сбросил бомбы над Полой, на которую уже ранее произведено несколько успешных налетов. По причине, еще не установленной, дирижабль упал в воду. Экипаж, состоявший из трех офицеров и трех нижних чинов, оставшийся невредимым, взят в плен [37].

Стокгольм, передают из Симрисгамна, что 28 сентября 1915 года там пролетел дирижабль, шедший с юго-востока. Он проделал ряд маневров над городом и затем удалился на юго-восток [38].

Після закінчення Першої світової війни, страшних часів Громадянської війни, встановлення та укріплення радянської влади в України теж активно розвивалося будівництво дирижаблів, літаків, повітряного флоту.

Гасло серпня 1923 року «Будуймо Червоні Крила!»

Сам жертвуй на Червону повітряну флоту і інших закликай до того-ж.

Кампанія викликів на користь повітряної флоти перекинулась міста на села.

З ріжних місць повідомляють про успіх, який має серед селянства цей новий спосіб збору пожертв. В селах Донбасу, де нема друкарень роблять так: щоденно на видних місцях вивішують списки осіб, що жертвують або викликають; теж робиться і на Запоріжжі [39].

Надалі розвивалося будівництво й використання дирижаблів і в інших країнах світу

В Англії споруджується новий величезний дирижабль (повітряний корабель). Цей дирижабль зможе підіймати 1250 пудів бомб [40].

Планувалося побудувати «Пасажирський дирижабль на Україні» в лютому 1925 року.

Київський професор Де-Лоне заявив, що на Україні цього року буде збудовано пасажирського дирижабля конструкції Київського інженіра Андерса На цьому дирижаблі польоти Київ – Москва продовжуватимуться 8 годин. Дирижабль має змогу вмістити велику кількість пасажирів [41].

«Споруджується великий дирижабль» в січні 1925 року. У Франції споруджується великий дирижабль (повітряний корабль) якій підійматиме більш, як 4 тисячі пудів ваги. Дирижабль літатиме з хуткістю в 135 верст за годину [42].

Чим наповнюються дирижаблі.

Років 30 тому відомий англійський хемик Рамзай відкрив у повітрі незначну кількість особливого газу, що зветься гелієм. Зі 100 куб. саж. повітря можна добути всього дві пляшки гелію. Років десять тому гелій був остільки «рідкостним» газом, що далеко не всі лабораторії могли мати його навіть в невеликих дозах для наукових

дослідів, а тепер саме цим «рідкостним» газом наповнюють величезні повітрові кораблі.

Для того, щоби дирижабль міг літати, треба, очевидно, наповнити його газом, що був би легший від повітря. Всім, звичайно, відомо з повсякденного досвіду, що тепле повітря легше від холодного. Через те, коли більш, як сто років тому, у Франції вперше споружено було повітровий корабель, то його наповнили саме гарячим повітрям «димом» і дирижабль, звичайио, полетів. Але як тільки повітря в середині простигло, то, розуміється, і дирижабль спустився на землю. Треба було вигадати щось практичніше і через кілька років почали наповнювати повітрові кораблі воднем. Водень – це найлегший з у сих відомих газів, він у 16 ½ разів легший від повітря. Добувається водень дуже легко: наприклад, коли треба щось спаяти, то «траплять» кислоту цинком, причому виділяється газ і це як раз і є водень. Підчас останньоъ війни, щоб наповнити прив'язні повітрові кораблі, в російській армії добували водень не з кислоти й цинку, а з їдкої лугової соли (каустичної соди) і глинця. Багато з тих, хто побував на фронті, пригадує напевне, як пе робилось. Водень добувати дуже легко і зручно, але всеж є де-які незручности і притому дуже важливі. Поперше, водень саме через те, що дуже легкий, проходить крізь щілини, і через те, коли довго літати, то дуже багато цього газу виходить. Подруге, і це найголовніше – водень палючий. Коли в якійсь посудинці змішати водень з повітрям і внести вогонь, то моментальне вчуємо вибух. Через те й зрозуміло, оскілько небезпечний для повітрових кораблів водень як раз цією своєю властивістю.

За мирних часів, до останньої війни, можна було ще не зважати на небезпеку пожеж у повітрі. Але підчас війни палючість водня стала причиною всякого лиха. Коли снаряд попадав у середину повітрового корабля, водень спалахував і на землю надали вже обгорілі останки і корабля і людей. Багато німецьких повітрових кораблів «цепелінів» загинуло в такий спосіб з усим своїм екіпажом.

Довелося шукати чогось иншого, щоб замінити водень. І от гелій своїми властивостями найкращий був з цього боку. Від менш, ніж у два рази, важчий від водню, неотруйний і не палючий. Але звідки ж, питається, добути стільки гелію, щоб можна було наповнювати величезні сучасні дирижаблі? І ось мн маємо тут повчаючий досвід. Гелій як уже було сказано, відкрито ще років 30 тому, значить, років за 20 перед війною. Однак, за всі ці 20 років не знайдено ніяких джерел, щоб добувати гелій в техничних розмірах. Але, як тильки для військових потреб, за всяку ціну треба було добувати гелій, його знайшли і порівнюючи швидко. На жаль, ще й до цього часу до всяких цінних наукових і техничних відкрить спричиняється тільки війна і часто, в першу чергу їх призначається для взаємного винищування людей.

В Америці знайшли, що в невеликій кількости гелій можна знайти в природніх газах, що виділяються з тріщин у землі в тих місцевостях, де добувається нафта. У нас такі гази виділяються в околицях міста Баку на березі Каспійського моря, а також на Таманському півострові на Кубані Цікаво було-б дослідити, чи нема там гелію.

Американці витратили на дослідження таких газів багато сил і коштів, але зате досить швидко знайшли спосіб добувати з природніх газів у великій кількості гелій. Нині його добувається в Америці що-місяця вже 17.000 куб. метрів.

1921 року в Америці виготовлено перший у світі невеликий дирижабль (повітровий корабель, яким керують), наповнений гелієм. Оболонка цього корабля рівна була 5.660 куб. метрів. Виявилось, між нншим, що гелій не так легко проходить крізь щілини, як водень, значить, його виходить менше, що, звичайно, також має дуже велике значіння.

У вересні цього року зроблено перші спроби літати першим великим повітровим кораблем «Цепеліном», наповненим газом. Цепелін цей споружено в Німеччині для Америки і надалі, мабуть, усі нові американські дирижаблі наповнюватимуться гелієм. П.К. [43]

Найбільший в світі дирижабль.

Після останньої імперіялістичної війни, держави переможці заборонили Німеччині будувати великі цепеліни (повітрові кораблі). Американські капіталісти скористувались з цього і закликали німецьких інженерів будувати цепеліни в Америці. Там було збудовано, між иншим, і найбільший дирижабль (цепелін) в світі «Шепандеа» (який намальовано на нашім малюнкові). Нещодавно цепелін цей загинув в Великому океані при загадкових обставинах. Американський уряд притягає в звязку з цим до відповідальности, американського міністра повітроплавання.

Повідомлено 13 жовтня 1925 року про «Найбільший в світі дирижабль».

Після останньої імперіалістичної війни, держави переможці заборонили Німеччині будувати великі цепеліни (повітрові кораблі). Американські капіталісти скористувались з цього і закликали німецьких інженерів будувати цепеліни в Америці. Там було збудовано, між іншим, і найбільший дирижабль (цепелін) и світі «Шепандеа» (який намальовано на нашім малюнкові). Нещодавно цепелін цей загинув в Великому океані при загадкових обставинах. Американський уряд притягає в зв’язку з цим до відповідальності, американського міністра повітроплавання [44].

13 липня 1924 року написано про «Найбільший в світі дирижабль».

Такий дирижабль збудовано недавно в «країні необмежених можливостей» американським військовим відомством для спільних боєвих операцій з морською флотою. Новий повітровий дирижабль названо: «ZR – l», каркас його збудовано з дюралюмінія, він туго обтягнутий зверху щільною обшивкою. Технічні данні цього величезного дирижабля такі:

Довжина —207,4 метра (біля ¼ версти).

Це довжина найбільших окіянських пароплавів.

Диаметр —24,1 метра (біля 12 сажнів).

Місткість —59,430 куб. метрів.

Підйомна сила 62 тони при напоккеяні воднем, і 64,5 тонн при наповненні гелієм (тона-біля 60 пудів).

Найбільша швидкість – 120 кілометрів (верст), в годину.

Екіпаж – 30 душ.

Шість моторів по 30 кінських сил.

Командир дирижаблю гадає також зробите ним польот на бігун, бо завдяки своїм конструктивним особливостям і могутності він найзручніший для таких далеких і серйозних подорожів [45].

«Дальніші перельоти повітряної експедиції Москва – Китай» продовжувалися й 12 липня 1925 року. З Москви – із 6-ти аеропланів повітряної експедиції Москва-Китай два самольоти вилетять з Пекину до Токіо, а два відправляться у внутрішній круговий обльот Китаю [46].

В газеті «Радянський шлях (Бердичів) за 12 липня 1925 року в рубриці «Наука й техніка» було поміщено статтю «Безпечний дирижабль».

Американський інженір Банмур винайшов безпечний дирижабль. Випробування моделю дирижаблю дали цілком успішні наслідки.

Ідея нового дирижаблю полягає в тому, що кабіни для пасажирів є теж самостійні аероплани. Підчас катастрофи, або коли зіпсується оболонка дирижабля, в котрій є газ, – ці кабини – аероплани дуже легко відстають і поволі плануючи, спускаються додолу [46].

На початку червня 1925 року упав великий аероліт (метеороліт). В Пермській губернії впав аероліт, що має 400 куб. метрів в обсягу. Шум, коли він падав, було чути на 100 верст навкруги [47].

В червні 1925 року повідомлено про «Перший радянський дирижабль». На кошти Московської профспілки хемиків та товариства Друзів Повітрофлоту збудовано перший радянський дирижабль «Красний Химик Резинщик Ильичу». Дирижабль радянської конструкції. Зібрано його на еллінзі вищої школи повітроплавства в Ленінграді [47].

«ПЕРШИЙ РАДЯНСЬКИЙ ДИРИЖАБЛЬ (апарат до літання, наповнений газом)».

Московська спілка хеміків та товариство допомоги Повітрофлоті вбудували за свої кошти першого радянського дирижабля. Дирижабль радянської конструкції. Його вже зібрано в Ленінграді й уже відбулося перше літання з 4 пасажирами. Це є великим досягненням у розвиткові нашої авіяційної техніки. „Б." [48].

Дирижаблі притягували людей своєю величиною, могутністю, величністю. Шлях пройдений літунами, винахідниками, інженерами, пов’язани з дирижаблями є надзвичайно цікавим та корисним, а, почасти, дуже трагічним.

РОЗДІЛ 7. ЛІТАКИ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 1920-Х РОКІВ

Звичайно, розвивалося повітроплавання і в першій половині 1920-х років, в тому числі і в Україні.

Наведемо матеріали газети «Красная армия (Киев)» 1921 року. Ці статті схожі на гасла.

Випуск газети 11 квітня був надзвичайно інформативним в справі висвітлення багатьох тем розвитку повітреплавання.

Да здравствуют друзья и строители Красного воздушного флота!

Вторая годовщина ОДВФ.

РИСУНОК.

Президиум торжественного заседания по случаю двухлетия ОДВФ в Москве. В центре тов. Рыков (стоит), справа от него тов. Фрунзе [1].

Воздухоплавание должно стать делом всего народа.

Речь тов. Рыкова.

По случаю двухлетней годовщины Общества Друзей Воздушного Флота в Москве состоялось торжественное собрание работников и строителей Воздухофлота, руководителей ОДБФ, представителей Украинского ОАВУК, Авиочастей и частей Красной армии.

На этом собрании с приветственной речью выступил глава Союзного правительства тов. Рыков.

Что дало ОДВФ.

– Все буржуазные правительства, сказал тов. Рыков, напрягают свои усилия для того, чтобы вооружить армии своих стран лучше, сильнее и богаче, чем армии своих соперников. Все силы напрягает буржуазия для подготовки к войне.

В таких условиях работа ОДВФ имеет не только то значение, что делает воздушную связь достоянием широких народных масс. ОДВФ содействует государству в развитии вооруженных сил.

За истекшие два года число членов ОДВФ достигло двух с лишним миллионов человек. Силами друзей Воздушного флота было собрано более пяти миллионов рублей. Благодаря этому ОДВФ за короткое время оказало могучую поддержку развитию нашего авиостроительства.

К двухлетнему юбилею ОДВФ мы имеем первый аэроплан, построенный на советском моторе. Этот мотор был уже испытан на значительных полетах и выдержал эти испытания. Мы достигли большого успеха в области независимого, самостоятельного развития нашего воздухоплавания.

Общими силами усилим работу.

В этом году впервые будут предприняты опыты по использованию самолетов в области сельского хозяйства. Оборудовано несколько самолетов, которые в ближайшем будущем вылетят для борьбы с вредителями. Применение авиации в этой области дает совершенно исключительный результат. Борьба с вредителями будет вестись в тех местах, которые являются их рассадниками.

Работа ОДВФ тесно соприкасается с работой Общества Друзей Химии. Поэтому оказалось целесообразным об'еденить оба общества. Это об'единение должно быть осуществлено на протяжении настоящего года.

Коммунистическая партия признает очень важное значение ОДВФ, Тринадцатый с‘езд партии вынес специальное пожелание о том, чтобы в ближайшему с'езду партии число членов ОДВФ достигло трех миллионов.

Развитие авиации и воздухоплавания должно стать у нас делом всего народа. Каждый рабочий, каждый крестьянин должен понимать, что значит для Рабоче-Крестьянской Республики развитие воздушного флота и какую роль в этой области должно сыграть Обществе Друзей Воздухофлота [1].

Победа первого советского авиомотора.

Во второй половине минувшего года советские моторостроительные заводы приступили к постройке авиомоторов.

Моторы эти, мощностью в 400 лошадиных сил, благодаря сделанным в них усовершенствованиям, не только не уступают заграничным, но превосходят их в экономии горючего.

Первый опыт большого перелета с таким мотором, на самолете советской постройки, был произведен летчиком тов. Нижаковым по маршруту: Москва – Липецк – Харьков – Киев – Орша – Смоленск – Москва.

Вылет состоялся 11 февраля с Московского аэродрома. Расстояние до Липецка в 390 верст было покрыто в 2 ч. 50 м. Этот перелет прошел при крайне тяжелой обстановке в густой тумане, при вязкой облачности и сильном ветре. Несмотря на это, аппарат и мотор выдержали его без малейшей порчи.

18 февраля состоялся перелет Липецк – Харьков при сильном встречном ветре, на высоте 100 метров. Весь путь в 350 верст был покрыт в 4 часа 40 мин.

22 февраля, при благоприятной погоде, совершен перелет Харьков – Киев в 420 верст в 2 ч. 35 н. 9 марта тов. Нижаков вылетел из Киева и прибыл в Оршу, покрыв расстояние в 450 верст в течении 3-х ч.

13 марта перелет Орша-Москва в 420 верст был совершен в 2 ч. 50 м. при попутном ветре.

Таким образом, весь перелет в 2200 верст был совершен за время около 15 часов при средней скорости 140 верст в час, без единой поломки и порчи как аппарата, так и мотора.

Этот опыт показал, что яри надлежащем развитии советской авиопромышленности мы можем стать на путь полной независимости нашего воздухофлота от заграничного авиостроительства. А. Сазонов [1].

«Самолетные» дни.

Для выработки постоявной готовности к отражению воздушных налетов летом, в красноармейских лагерях намечено установить «самолетные» дни.

В эти дни при каждом появлении самолетов, части будут маскироваться и готовиться к отражению налета [1].

Великие воздушные пути.

В Англия разработан проект новой гигантской воздушной линии: Англия – Австралия. Путь пролегает через Египет н Индию. Все расстояние пути длиной в 16 тыс. километров разделено на участки. На каждом участке будут летать свои, приспособленные к климату, аэропланы.

Например, наиболее опасный отрезок пути между Калькуттой н Рангуном в Индии в 1.400 километров будет обслуживаться большими металлическими аэропланами. Металлическая форма аэроплана принята на этом участке потому, что полет придется совершать над джунглями (заросли лесов и кустарника) при тропических жарах и большой количестве насекомых.

Для осуществления этого грандиозного пути, в Англии уже строится металлический воздушный аэроплан, приводимый в движение тремя двигателями по 1,000 лошадиных сил каждый и способный беспрерывно пролететь расстояние в 3.200 километров [1].

Гигантский самолет Юнкерс.

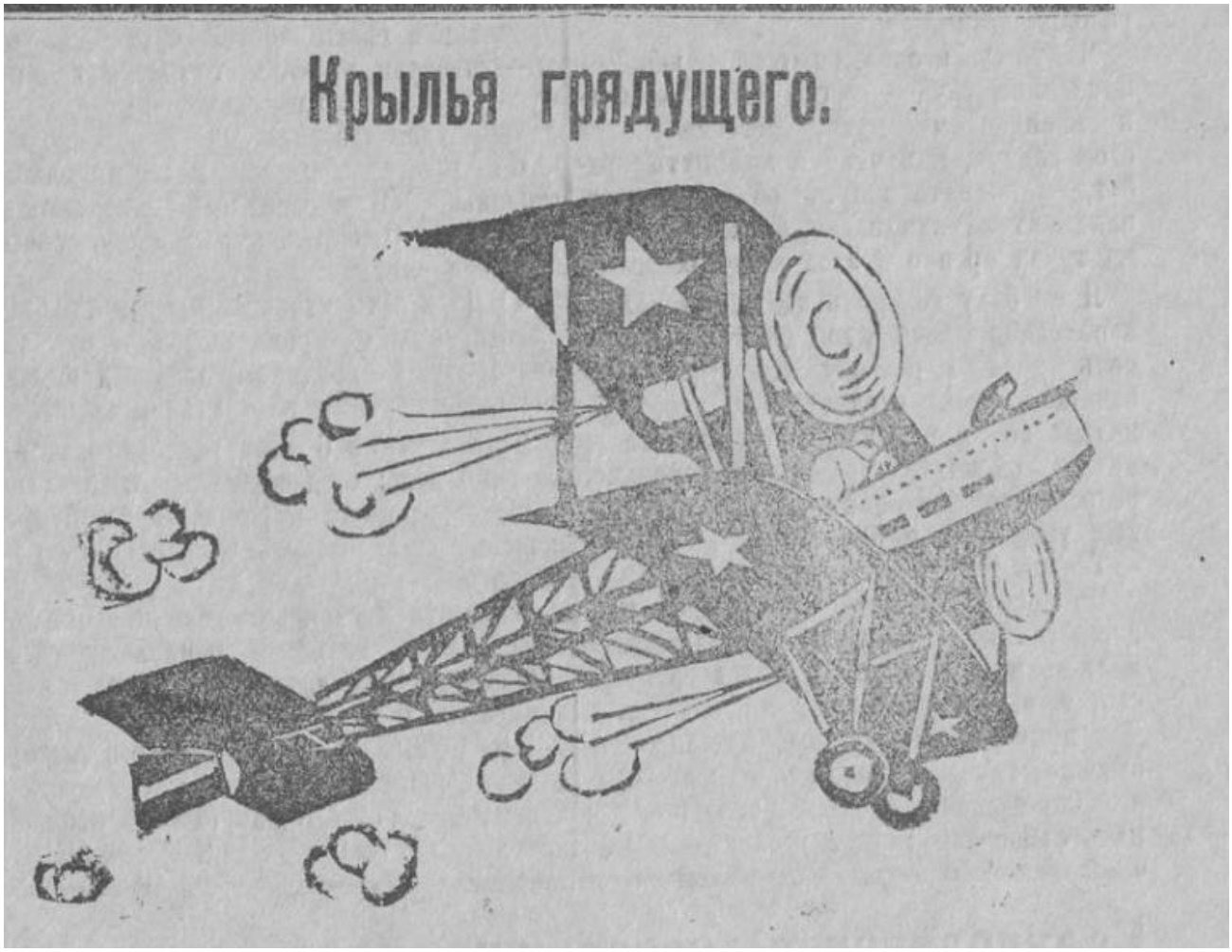
Этот самолет будет иметь размах (ширину) 175 метр. (35 сажен). У него не будет ни корпуса, ни хвоста: весь он будет состоять из одного «плотного толстого крыла, толщина которого посредине будет 6 метр. (ок. 3 саж.).

Внутри крыла будут помещаться все грузы, пассажиры, горючее (бензин) и 6 двигателей, мощностью по 1,000 лошад. сил.

Двигатели, при помощи сжатого воздуха, будут приводить в движение турбины, помещенные в переднем крае крыла. Рули направления и глубины – впереди крыла. Самолет рассчитан на перевозку 15 тонн (900 пудов) или до 200 человек с багажом

Горючее – на 15 часов полета. Нормальная скорость – до 200 верст в час. Полет без спуска – 3.125 верст [1].

5 червня 1923 року «Звезда (Катеринослав)» опубликовала «Крылья грядущего».



Крылья грядущего.

В бессилья насилье плетет камарилья.

Все мало, все мала крови капиталу,..

Зё, крылья могучие, мощные крылья,

С пропеллеров бури и воли штурвалом!

Ангар наш – рабочего воля к коммуне.

Пилоты – с готовностью сеять восстание.

Шаги наши, – кости и нервы, и струны,

Могучие струны великих желаний.

Мы строим, мы строим воздушные флоты,

Грядущего крылья мы строим земле.

Работа пилотам, работа до пота...

Грядущее близко, но в тучах и мгле.

Эй, ветер, подметил ли ты ликованье

Звезды нашей красной на крыльях у птицы,

У птицы железной с мотора жужжаньем,

Подметил ли, ветер, суровые лица?..

То мчится в разведку наш летчик на Запад

На новой машине, что создана теми,

Кто хочет бороться; не ждать и не макать,

А только бороться, – кто знает, что время

Летит шибче ветра навстречу векам,

Векам, где не будет рабов и страданий,

Векам, где не будет бесплодных исканий...

На Запад, разведчик, – попутчик полкам,

Ноткам синеблузым, полкам мускулистым.

Шагающим в ногу с винтовками мерно,

Под знаменем красным с гербом золотистым.

А. Скворчевский [2].

6 червня повідомлено статтю «К неделе воздушного флота».

Всем губернским и окружным отделам общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма и всем губкомам и предгубисполкомам Украины и Крыма.

(Передано из Харькова по радио).

С 10 по 17 июня сего года по всей территории СССР назначена неделя помощи воздушному флоту.

Дабы селянство Украины и Крыма принять живейшее участие в проведении этой недели, совет общества и воздухоплавания Украины и Крыма, по согласованию вопроса с третьим суздом комнезамов, в целях лучшей и более длительной организации недели воздушного флота, постановил: отложить проведение этой недели на Украине и в Крыму до окончания полевых работ по снятию урожая.

О порядке и плане проведения недели и о начале недели воздушного флота, по согласованию с ЦК КПБУ, будет сообщено дополнительно.

Подготовительную работу предлагаем начать немедленно.

Зампредсовета Фрунзе.

Зампредправления Всеукркрыма Юнгмейстер [3].

Встановлювалося «Воздушное сообщение».

МОСКВА, 5 – 6. (Радио.) Правление «Лензолото», в связи с ходатайством бодайбинских рабочих организаций, возбудила перед совнаркомом вопрос об устройстве воздушного сообщения между Бодайбо и Иркутском [4].

6 червня відбулося засідання в товаристві повітреплавання.

В обществе воздухоплавания.

6-го июня состоялось заседание организационного бюро общества воздухоплавания, посвященное принятию уства всеукраинского общества авиации и воздухоплавания и вопросам, связанным с нынешней работой общества в Екатеринославе и по губернии.

НОВЫЕ ЧЛЕНЫ БЮРО.

Вместо выбывших представителей губкома и УПД и бюро общества введены т. Иванов и Дубровский.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СЕКРЕТАРИАТА.

Товарищ Пчелов сообщает. Что секретариат открыл десять пунктов по приему пожертвований и записи новых членов общества.

Все поступления еженедельно поступают на текущий счет общества воздухоплавания в украинбанке.

Вклады и пожертвования принимаются по золотому курсу, указываемому раз в неделю.

Агитационная кампания пока ведется слабо и протекает, главным образом, по союзной линии.

Через ГСПС поступило 140 тысяч рублей, 25 тысяч через госбанк и через украинбанк также 25 тысяч.

От частных граждан поступило через жилкопы пока лишь тысячи три рублей.

СРЕДСТВА ОБЩЕСТВА.

Поступившие в общество взносы и пожертвования в общей сумме равняются 230 тысячам рублей совзнаками, 1281 р. золотом, 4 рубля серебром и 7 с половиной рублей облигациями.

РАБОТА ОБЩЕСТВА ПО ГУБЕРНИИ.

Работа в округах ведется, главным образом, по союзной линии.

В четырех округах фактически уже существуют филиальные отделения Екатеринославского общества воздухоплавания.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ.

Ввиду того, что до сих пор не внесено количество пайщиков и целевых пожертвований (на постройку аэропланов «Звезда», «Губсовчен», аэроплана «имени Екатеринославских профсоюзов») секретариату предложено представить данные, как о количестве пайщиков, так и о целевых пожертвованиях.

Решено регулярно освещать в печати текущую работу общества.

Бюро намерено ходатайствовать перед Губкомом об установлении на 1 июля срока взноса коммунистами денег на сооружение аэроплана «Губсомчон».

ПРИНЯТИЕ УСТАВА ВСЕУКРАИНСКОГО ОБЩЕСТВА АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ.

Принимаются целиком устав Всеукраинского общества авиации и воздухоплавания.

Таким образом, Екатеринославское общество воздухоплавания превращается и губернское отделение Общества авиации и воздухоплавания.

АЭРОПЛАНЫ ДЛЯ МЕСТНЫХ НУЖД.

Бюро решило возбудить пред центральным правлением общества ходатайство, о предоставлении Екатеринославскому обществу возможности заказать через ценрт-же, два – три аэроплана, которые будут обслуживать Екатеринослав, поддерживая, как внутри губернскую связь, так и связь с центром.

Ходатайство это мотивируется желанием местных рабочих иметь свои аэропланы и наличием в Екатеринославе аэродрома.

Суммы, которые останутся после сооружений этих двух – трех аэропланов, будут конечно, израсходованы центром всецело по своему усмотрению.

НЕДЕЛЯ ВОЗДУХОФЛОТА.

Выясняется, что неделя воздухофлота, проведение которой предполагалось начать с десятого июня, отложена до конца уборки хлеба, с тем, что бы к участию в ней можно было привлечь и крестьянство.

Для подготовительных работ по проведению недели воздухофлота избрана комиссия, и которую вошли представители губкома, КСМ, коренного ведомства, ГСПС и др. Г. [4].

8 червня. Школа и воздушный флот.

МОСКВА, 6 – 6. (Радио-Ратау). Тов. Петровский, в «Правде», пишет:

«Воздушная стихия влечет и нанят к себе рабоче-крестьянскую молодежь. Среди рабфаковцев заметно большое желание попасть в авиационные высшие технические учебные заведения. Не менее сильна тяга в военную воздушную школу.

Мы, таким образом, упираемся в необходимость сосредоточенного взимания вокруг строительства воздушной школы.

Надо суметь разумно и целесообразно использовать прекрасный порыв рабочекрестьянской молодежи. Для этой цели зажно в первую очередь наладить правильный подбор учащихся школ летчиков.

В целях экономии и концентрации сил, целесообразно пока сосредоточить внимание вокруг существующей сети военных воздушных школ.

При безуспешной работе воздушных школ разных специальностей, наша разростающаяся кампания в пользу создания мощного воздушного флота не оправдает возложенных на нее задача» [5].

16 червня «Южный гудок».

Воздушный флот.

ОБЩЕСТВО ДРУЗЕЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА.

Общество друзей Воздушного флота утвердило положение о правах своих членов. Согласно положению члены общества имеют право на один бесплатный полет в виде т. н. «Воздушного Крещения», члены пользуются скидкой при полетах на аппаратах Добрлета и Воздухофлота, при поступлении в авиационные школы члены общества, удовлетворяющие требованиям принимаются в первую очередь.

НОВЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ.

Русско-германское общество авиация «Де рулюфт» организует новые воздушные линии: Петроград – Рига, Москва – Ташкент, Севастополь – Ангора.

НАША ЛЕПТА.

Служащие и рабочие ст. Кобеляки Юж. ж. д. постановили на общем собрании отчислить однодневный заработок в пользу воздухфлота.

Рабкор Зацекляный [6].

Просто величезний об'єм матеріалів про розвиток авіації друкувався в газеті «Известия (Одесса)» в 1923 році. Наведемо матеріали статей за різні дати.

14 травня. «Воздушные рейсы.

Москва – Одесса – Константинополь».

Акционерное общество «Укрвоздухопуть» открывает в начале июня регулярные воздушные пассажирские рейсы между Одессой и Москвой по маршруту: Одесса – Екатеринслав – Харьков – Орел – Москва.

Перелеты будут совершаться два раза в неделю на аппаратах конструкции «Юнкерс». Расстояние между Одессой и Москвой будет покрыто в течение 10 час. 45 минут.

Одновременно с этими рейсами также будут открыты рейсы по линии Одесса – Харьков, Одесса – Киев и Одесса – Симферополь. «Укрвоздухпуть» предполагает также продлить воздушные рейсы до Константинополя.

В настоящее время ведутся все подготовительные работы по созданию аэродрома на 4-й станции. Всего будут курсировать 9 аппаратов и 1 запасный [7].

23 травня. «Воздушный путь Одесса – Москва».

Регулярные рейсы.

В Одессе открыто отделение украинского воздушного общества «Укрвоздухпуть», которое с первых чисел июня открывает регулярные воздушные рейсы между Одессой и Москвой по линии Одесса – Екатеринослав – Харьков – Орел – Москва. Кроме того, будут совершаться воздушные рейсы по линии Харьков – Киев и Харьков – Симферополь. Общество предполагает также продлить воздушные рейсы до Константинополя.

6 пассажиров.

Перелеты будут совершаться на аппаратах системы «Юнкерс», которые могут поднять до 6 пассажиров. Прибытие аппаратов будет приурочено к приходу пароходов крымско-кавказской линии. Помимо перевозки пассажиров, по воздушной линии будет также организована перевозка срочных пакетов для госорганов. Воздушные рейсы сыграют большую роль при предстоящей экспортной кампании.

Аэродром на 4-й станции.

В настоящее время уже приступлено к оборудованию аэродрома на 4-й станции. Производится ремонт ангара для машин авио-станции. На аэродроме устанавливаются сигнальные круги и на вышках – флюгера [8].

[8].

25 травня. «Неделя воздушного Флота».

МОСКВА, 25 мая (по телеграфу). С 10 по 17 июня на всей территории СССР назначена неделя помощи воздушному флоту. Задачами недели являются открытие

отделов общество друзей воздушного флота, запись в члены общества, сбор членских взносов, подписка па акций Доброфлота, сбор пожертвований, производство отчислений и устройство воскресников и субботников в пользу общества [9].

26 травня.

Строительство Красного воздушного флота в Одессе.

[10].

«К 5-тилетней годовщине пролетарского воздушного флота».

Завтра исполняется пять лет со дня начала формирования рабоче-крестьянского красного флота. Воздушный флот России и в военное время, был очень слаб. Революция и гражданская война распылили эти слабые силы воздушного флота и строить приходилось с начала, не имея даже приличной, хотя бы и разрушенной базы.

Сильная воля, железная необходимость сделали то, что сегодня в пятилетнюю годовщину пролетарского воздушного флота он занимает уже не последнее место, как по мощности, так и по технике среди воздушных организаций мира.

Одесский пролетариат принял не малое участие в деле создания воздушного флота. И в день праздника своего пролетарского флота он выйдет на улицу, чтобы снова показать свою связь с этим большим прекрасным делом.

Завтра состоится парад в честь красных пилотов. В параде помимо воинских частей примут участие также партийные и профессиональные организации. В этом празднике должны принять участие все сознательные рабочие и члены профсоюзов Одессы [10].

11 червня «Воздушное сообщение.

«Швеция – Россия – Персия».

«Об-во воздушных сообщений «Юнкерс» получило концессию на грандиозную по протяжению воздушную линию Швеция – Россия – Персия.

Для обследования этой линии был совершен первый пробный перелет.

Перелет прошел вполне благополучно, выяснив полную и несомненную пригодность самолетов «Юнкерс» для этого труднейшего маршрута.

С 1-го сего июня открылось регулярное воздушное сообщеение по первому участку маршрута Швеция – Персия, через пункты: Москва – Харьков – Ростов – Новороссийск – Батум – Тифлис.

Через 1 ½ – 2 месяца линия пройдет дальше на Баку, Энзели, Тегеран.

Полеты проходят два раза в неделю в одну сторону маршрута и два раза в другую. Воздушная линия вполне оборудована для регулярных остановок находятся запасные самолеты.

Быстрота сообщения – максимальная, вылет из Москвы утром; на ночь, чтобы не утомлять пассажиров долгим перелетом, остановка в Ростове; утром на другой день вылет из Ростова и днем в Тифлисс.

Кроме перевозки пассажиров, о-вом «Юнкерс» заключен договор на перевозку почты.

Самолет «Юнкерс» вмещает 5 пассажиров (кроме летчика) и багаж.

Полезная нагрузка машины 650 килограммов, при моторе всего лишь в 185 сил, – что является ярким показателем аэродинамического совершенства машины и большой ее экономичности.

Скорость самолета – 150 верс в час.

Пассажиры помещаются в комфортабельно обставленной каюте вида Лимузина «Дэ-Люкс». Зеркальные окна открывают широкую панораму.

Полет вполне спокойный, без тряски и качки. При минимальном шуме. Насколько спокоен полет, – свидетельствует тот факт, что в каюте во время полета можно свободно читать и писать [11].

12 червня. Французский изобретатель Пескар делал пробные полеты на геликоптере (аэроплане без крыльев поднимающемся только силой пропеллера) Опыты оказались удачными Вес аппарата около 70 пудов [11].

Уважно й агресивно повідомлялося про розвиток авіації в Великобританії.

18 червня. «Джон Булль вооружается.

30 новых воздушных эскадр».

ГАННОВЕР. 17 июня (радио германской прессы). Из Лондона сообщают, что вчера английский кабинет постановил построить в текущем году еще 30 воздушных эскадр сверх предложенного плана [12].

19 червня. «РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ В АНГЛИИ».

Англия в настоящее время приступила к постройке 1.300 аэропланов. Среди них имеется несколько гигантских аппаратов с моторами мощностью в 1000 сил. За последние дня в Англии успешно проводились пробные полеты на карликовых аппаратах весом в 170 килограмм, снабженных моторами, порывающими 80 километров в час [13].

50 новых авио-эскадрилий.

Лондон, 27 июня (радио Роста). По сообщению «Пель-Мель Газетт», английское правительство намерено построить 50 новых авио-эскадрилий, что увеличит вдвое английский воздушный флот [14].

14. Известия (Одесса). – 1923. – № 37, 28 июня.

30 червня. «Завоевание ВОЗДУХА.

МОСКВА – ОДЕССА».

Харьков, 30 июня (по телеграфу). Общество «Укрвоздухпуть» ожидает на днях прибытие из Германии 6 шестиместных самолетов системы «Дорнье» и «Юнкерс». Обладающих скоростью в 170 километров в час. 15 июля предполагается воздушное пассажирское, грузовое и почтовое сообщение по линиям Москва – Орел – Харьков – Екатеринослав – Одесса, Харьков – Киев и Харьков – Екатеринослав – Симферополь. Стоимость билета, вероятно, превзойдет в два половинной раза стоимость железнодорожного билета. Движение по каждой линии будет происходить два раза в неделю. Предполагается закупка 6 дополнительных самолетов [15].

15. Известия (Одесса). – 1923. – № 39, 30 июня.

5 липня «Применение авиации для мирных целей».

В самолете человечество получило новое средство преодолевать пространство с небывалой быстротой: в настоящее время обычные почтово-пассажирские самолеты пролетают 150-200 километров в час, а специальные гоночные типы несутся с поразительными скоростями в 360 – 380 километров. Это показывает, что такой перелет Москва – Харьков (около 700 кил.) требует всего 4 – 5 часов времени, а в будущем можно ожидать, что будет покрываться всего в 2 – 3 часа.

В авиации то, что сегодня является рекордом. Совершенно исключительным достижением, через небольшое число лет делается вполне обычным, повседневным. Отсюда понятно. Какой интерес представляют такие рекорды, как достигнутая недавно продолжительность полета без спуска – 36 часов, скорость в 380 километров.

Расстояние над местностью – 4300 километров без остановки (от Алантического до Тихого океана). Эта последняя цифра соответствует расстоянию от Москвы до Центральной Африки.

Скорость самолета делает его в первую голову, ценным средством для почтового и пассажирского сообщения. Выигрыш времени, благодаря воздушному сообщению, против железной дороги – в 3 – 4 раза, а в наших русских условиях нередко еще больше. Так на прошлогодней воздушной линии во время ярмарки самолет пролетал расстояние Москва – Нижний в 2 с пол. Часа, между тем, как на поезде требовалось часов 12 – 15. Воздушная связь обещает дать громадную пользу народному хозяйству сокращая расстояния, ускоряя доставку почты и тех пассажиров, которым время особенно дорого.

За границей воздушные линии успели достигнуть за несколько лет широкого развития. Париж, Лондон, Амстердам, Берлин и другие города связаны между собою регулярными рейсами. В Америке действует воздушная почта между Нью-Йорком и Сан-Франциском через всю страну, где за один только последний год перевезено 66 миллионов писем. Громадный выигрыш времени дают воздушные линии в далеких колониальных странах, как Месопотамия, Мароко и др. Там самолет проходит в 2 – 3 часа путь, отнимающий обычно у караванов целую неделю.

Опасность воздушного сообщения доведена при хорошей организации до очень низкого уровня и катастроф бывает очень мало. На многих линиях за два года работы была только одна серьезная авария. На линии Москва – Кенингсберг, недавно справлявшей годовой юбилей своего существования, не было ни одного убитого, несмотря на очень тяжелые условия местностей и не вполне законченное оборудование пути.

Чтобы наладить надежное и успешное сообщение на самолетах, нужно специальное оборудование пути: устраиваются воздушные порты с большой ровной площадкой для спуска самолетов, возводятся ангары (сараи), мастерские, склады горючих и

смазочных веществ; вдоль пути устраиваются склады горючих и смазочных веществ; вдоль пути устраивается ряд вспомогательных площадок для спуска, по возможности через каждые 40 – 60 километров; организуется радио – связь между аэродромами, а также и между самолетами; устраивается сигнализация, система ориентировки, чтобы летчики не сбивались с пути, наблюдение за погодой по всей линии и т. Д. Все это требует известных расходов, хотя и много меньших. Вдобавок, необходим обученный персонал всевозможных специалистов для службы на линии. В настоящее образовавшиеся у нас общества воздушных сообщений, как «Добролет». Русско-германское общество «Дерулюфт», украинское общество «Воздухпуть». Приступают к важной задаче подготовки путей оборудования и персонала. Этим закладывается самый фундамент будущего воздушного сообщения, призванного сыграть выдающуюсся роль в культурном развитии страны и одновременно в укреплении ее защитника – красного воздушного флота.

Главный недостаток воздушного сообщения, это его высокая стоимость, но она во многих случаях вполне искупается быстротой. Для писем и срочных не больших посылок воздушная такса будет невелика, пассажирам же придется платить значительно дороже чем по железной дороге. Для массовых грузов, конечно, воздушный транспорт по цене вовсе недоступен. Стоимость полета постепенно идет на понижение, самолеты делаются более экономичными, и нет сомнения, что будущие десятилетия принесут с собой вполне общедоступную воздушную связь.

Авиация применяется еще во многих других областях мирной жизни и не редко – с блестящим успехом. Воздушная фотография нашла широкое применение для съемки местности, составления планов городов, селений, межевания земель, для речных и портовых работ и множества других случаев. За один полет существующие автоматические фото-аппараты снимают площадь земли в 1000 десятин и более. Ни малейшая подробность не ускользает от воздушной съемки, и в спокойной кабинетной работе по фотографиям, составляются карты и планы с большой степенью точности.

Экономия времени и средств достигается очень большая, особенно при съемке трудно доступных местностей (болот, устьев рек и т. п.). куда без труда проникает взор «крылатого» съемщика.

Интересные результаты дало применение в Америке авиации для наблюдения за лесами и борьбы с лесными пожарами. Целые отряды самолетов заняты этой работой. Ими было обнаружено в самом зачатке много сотен лесных пожаров, по радио сообщено на землю и этим сохранены огромные лесные богатства.

Авиация начинает успешно применяться в экспедициях по исследованию отдаленных стран в наблюдениях за ходом льдов в северных морях (северный путь в Сибирь), для нахождения рыбных косяков на промыслах, для дымовой сигнализации и рекламы (дымовые буквы на небе), для разбрасывания агит-литературы и т. Д. Громадное будущее открывается перед этим великим творением человеческого разума. Надо сосредоточить усилия, чтобы там не отстать на пути к этому будущему.

В.Вишнев [16].

6 липня.

«45 английских аэропланов бомбардировали персидскую территорию».

Тегеран, 6 июля (радио Роста). 45 английских аэропланов бомбардировали племя Ауерелдили на персидской территории. Бомбардировка вызвана требованием англичан выдачи враждебного им шейха Махмуда [17].

«Америка ассигнует 60 миллионов долларов на воздушный флот».

Ганновер. 6 июля (радио германской прессы). «Нью-Йорк Ворлд» сообщает, что правительство Соединенных Штатов намерено ассигновать 60 миллионов долларов на усиление воздушного флота Штатов [17].

«О ВОЗДУШНЫХ ПОЛЕТАХ».

На одесском аэродроме, находящемся у Хлебной гавани, начались практические полеты на гидропланах, с применением во время полетов последних на большой высоте над примыкающими к порту улицами «мертвых петель», остановки мотора,

полетов в вертикальном и горизонтальном направлении и проч. Полеты привлекают большое число зрителей в рабочих кварталах, примыкающих к порту, вызывая у них возгласы восхищения умелыми и отважными авиаторами [17].

«Воздушная станция в Одессе».

Украинское акционерное общество воздушных сообщений совместно с губотделом общества авиации приступило к работам по оборудованию в Одессе воздушной гавани. В настоящее время приступлено к работам по закреплению и выравниванию на Стрельбищном поле аэродрома и снабжению его сигналами и значками, согласно требованию международной конвенции воздушных сообщений. Укрвоздухпуть также приступил к капитальному ремонту здания дачи бывшей Анатра, в которой будет оборудовано станционное помещение для пассажиров, летчиков и персонала.

В ближайшие дни будет также приступлено к работам и перестройке ангара для аэропланов с приспособлениями к новейшим конструкциям самолетов. Линия Одесса-Москва будет открыта 20-го июля и обслуживать ее будут металлические аэропланы «Дернье» с 6-ю местами.

Согласно одобренным в центре проэктам, Одесская станция будет оборудована по последнему образцу европейских воздушных портов с удобством для летчиков и пассажиров. На станции, кроме отличной мягкой мебели, телефонов и радио будут установлены прекрасная кухня, ванная, души и т. п. Для сообщения с городом Укрвоздухпуть закупил заграницей автомобили [17].

7 липня. «К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ НА АЭРОПЛАНЕ».

В прошлом году знаменитый полярный путешественник Амудсен предпринял новое путешествие к Северному полюсу.

Однако, неутомимый Амудсен подготовился уже теперь достигнуть Северного полюса новыми, неизведанными еще путями: на аэроплане. Полет начнется в июне сего года [18].

12 липня.

«Марш пилотов».

Крепкий ветер режет крылья.

Разве-б мы оторопели?

В просинь неба правь пропеллер.

Голубая эскадрилья!

Окрылен закон инерций.

Между стран здесь нет нам граней,

Сто моторов с ритмом сердца

Стойко в такт со старта встанет...

Сонный день в лучистой пряже

Разрываем по спиралям.

Мир мы новым братством свяжем –

Обинтернационалим!

Воздух вымерь, виртуозы,

В авангард радиоволны!

Если ж бурю вышлют грозы.

Наш сигнал навстречу молний!

Иль в упор над гребнем зданий.

Словно с солнечных трапеций,

Стойко в такт со старта встанем

Сто моторов с ритмом сердца'..

Яков Заборов [19].

12 липня. «ДВА ВОЗДУШНЫХ ГИГАНТА».

Недавно из Англии прибыли в Петроград, в разобранном виде два громадных аэроплана «Хандлей Пейдж» специально приспособленные к тушению лесных пожаров путем сбрасывания гранат с газом, уничтожающим пламя.

Сейчас эти два гиганта в экстренном порядке собираются на б. Комендантском аэродроме. Предполагается, что аэропланы будут готовы к середине «недели воздушного флота» и примут участие в полетах эскадрильи [19].

«СТРОИТСЯ ОГРОМНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ».

«Его задача – защищать Лондон и угрожать Парижу».

Рамзай Макдональд задает в палате общин вопрос правительству на счет новых воздушных вооружений, предпринятых им.

Бальдвин сделал по этому вопросу следующий доклад: Правительство решило довести мощность воздушной обороны метрополии до сил, достаточных для ограждения страны от нападений наиболее сильного флота. Для этого авиационные силы, в первую очередь будут доведены до 52 эскадр по 12 аэропланов в каждой. Таким образом правительство решило составить 34 новых воздушных эскадры или 408 аэропланов.

Расходы, которые в текущем финансовом году, составляли полмиллиона фунтов стерлингов, поднимутся до 55 миллионов фунтов стерлингов в год. Статс секретарь по воздухоплаванию получил инструкции немедленно приступить к проведению в жизнь авиационной программы. При этом премьер заявил, что в проведении военно-воздухоплавательной программы правительство будет считаться с состоянием военно-воздушных сил иностранных держав.

Программа Бальдвина по военной авиации является ответом на французскую аэростроительную программу. Усиление английского воздушного флота проводится Бальдвином быстрее, чем то ожидалось.

В связи с авиационной программой английского правительства, в Лондоне циркулируют разные слухи об изобретенном французами новом ядовитом газе, который сделал бы Лондон совершенно беззащитным в случае нападени. Английские военные эксперты находят, что Лондон в настоящее время и без того является беззащитным против нападений аэропланов.

Независимый либерал Кенворти, при обсуждении доклада Бальдвина, указал, что аэропланы имеют значение не только для обороны. Гоер, в ответ на замечание Кенворти подтвердил, что усиление авиации необходимо Англии для обороны, но в действительности, воздушная программа Англии имеет свою настоящею целью сделать угрозу контр-наступления для того, чтобы французы на всякий случай знали, что за бомбардировкой Лондона немедленно последовала бы разрушительная воздушная атака на Париж [19].

«КРУШЕНИЕ САМОЛЕТА «ЧЕРВОНЕЦ»».

МОСКВА; 18 июля (По телеграфу). В Москве на Ходынском аэродроме вчера потерпел крушение самолет «Червонец». Управляющий самолетом, начальник оперативного отдела Главвоздухофлота, тов. Панкратов погиб [20].

23 липня. «ВОЗДУШНЫЕ СООБЩЕНИЯ В ОДЕССЕ».

Одесским губотделом общества авиации и воздухоплавания и отделением Укрвоздух пути получено сообщение, что со 2-го августа начнутся регулярные воздушные сообщения. Самолет «Дорнье-Комета», который как предполагается, будет курсировать на линии Одесса —Харьков ожидается со дня на день [21].

КРАСНЫЕ РИФМЫ.

Рабочий аэроплан будет.
Нам ли, кто жить не боится
Кумачевым, единым оплотом,
Нам ли, свободнейшим птицам.
Не толковать по полетам.
И вот:
В дни, когда все мы решили
Развеять последний туман,
Мы сомкнули железные силы.
Чтобы выковать зов:

Нам нужен рабочий аэроплан
И он будет
Рабочий и краснокрылый аэроплан.
И мы увидим,
Как полетит он
В Москву – Берлин – Париж – Милан
И мы услышим,
Как в эскадрильях
Пролетарии всех стран
Соединяются на крыльях.
Слушай, рабочий!
Нам ли, кто кровью сумел
Рассеять враждебные тучи,
Нам ли, кто дерзостно смел
Не подняться в небесные кручи.
Выше и выше.
Раздолен наш путь
И нет берегов молодечеству.
Если сегодня сказали мы:
Будь!
Завтра взлетим
На пролом к человечеству.
И мы знаем, мы верим
В заветный час
Нас
Встретят приветные двери.
Мускулы с нами.

Все радости с нами,

С нами сияющий труд.

И все, что казалось

Волшебными снами

Сегодня все хором орут:

Он будет нами создан,

Рабочих сил титан.

И там, где свят звезды

Взлетит аэроплан.

Нам ли. Кто жить не боится

Кумачевым единым оплотом.

Нам ли, свободнейших птицам.

Не тосковать по полетам.

ВАСИЛИЙ КАМЕНСКИЙ [22].

Оголошення 24 липня.

ВОЗДУШНЫЕ СООБЩЕНИЯ

Вниманию госучреждений и хозорганов

УКРВОЗДУХПУТЬ

открывая 2-го августа с. г.

регулярное 2 раза в неделю сообщение на лучших пасса жирских новейшей конструкции аппаратах между город:

Одесса - Екатеринослав - Харьков - Орел - Москва

предлагает заинтересованным госорганам ЗАБРОНИРОВАТЬ за собою места ввиду многочисленности частны граждан желающих пользоваться услугами открываемой авролинии и малого количества мест.

Бронировка мест и записи в Губотделе О-ва Авиации и Воздухоплавания (Пушкинская 29) у т. СЕЧЕНОВА.

Представитель Укрвоздухпути в Одессе С. Ф Бородин

[23].

«Успехи авиации».

«СВЕРХ-ЦЕППЕЛИН».

На последней воздушной конференции в Лондоне был заслушан доклад о новом типе дирижабля «сверх-цеппелин», стоимостью в 175 тыс. фунтом стерлингов. Размер проектируемого дирижабли следующий: об'ем около 150 тыс. куб. метр., длина около 220 метр. и диаметр около 83 метр. Этот дирижабль будет приспособлен к несению на себе в полете двух самолетов с минами или трех истребительных самолетов. Дирижабль располагает радиусом действия в 20 тыс. кил., при скорости в 150 километров в час, и может продержаться без спуска до 3-х недель [23].

«ЗА ПЯТЬ ЧАСОВ ИЗ ЛОНДОНА В ПАРИЖ И ОБРАТНО».

Оживленное воздушное сообщение между Лондоном и Парижем теперь происходит с максимальной быстротой. Последний рекорд достигнут летчиком,

покинувшим Лондон рано утром и спустившимся в Париже через два с половиной часа. В Париже аэроплан был проверен, снабжен бензином, смазочными маслами и водой, и летчик мог уже через пятьдесят минут по прибытии начать обратный полет. Через два часа пять минут он был уже в Лондоне: таким образом, весь перелет из Лондона в Париж и обратно длился с небольшим пять часов [23].

Воздушное страхование.

МОСКВА, 25 июля (по телеграфу). Госстрах разработал проект авиационного страхования летчиков, пассажиров и грузов [24].

«СТРОИТЕ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ!

Новые заграничные рекорды.

Современные мировые рекорды по авиации установлены американцами».

Рекорд на продолжительность полета установлен летчиками Мак-Реди и Колли, на моноплане Фоккер по прямой от Нью-Йорка до Сан-Диего (от Атлантического к Тихому океану) без спуска в 36 часов 50 минут. В этом же полете установлен рекорд нагрузки моноплана – 3600 килограммов (около 200 пудов). Последний рекорд скорости тоже установлен американским летчиком – 358 километров (353 с лишним верст в час) [24].

«ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ КИЕВ – ХАРЬКОВ – ОДЕССА».

КИЕВ. 27 июля (по телеграфу). 2 августа состоится открытие воздушных линий Киев – Харьков и Харьков – Одесса. Полеты с пассажирами будут совершаться два раза в неделю. Из Москвы сообщают, что первые аэропланы, предназначенные для этих воздушных линий, прилетели в Москуву и приняты специальной комиссией. Аппараты эти Дорнье, металлической конструкции, комфортабельно обставленные на 6 пассажиров, являются последним достижением авиационной техники за-границей в отношении безопасности, быстроходности и грузопод’емности [25].

Наведемо фотографію першої сторінки газети за 2 серпня.

РЕДАКЦИЯ
ГЛАВНАЯ КОНТОРА

ВЕЧЕРНИЙ ВЫПУСК.

ЧЕТВЕРГ 2 августа 1923 г.

ИЗВЕСТИЯ

№ 67.

Цена 3 р.

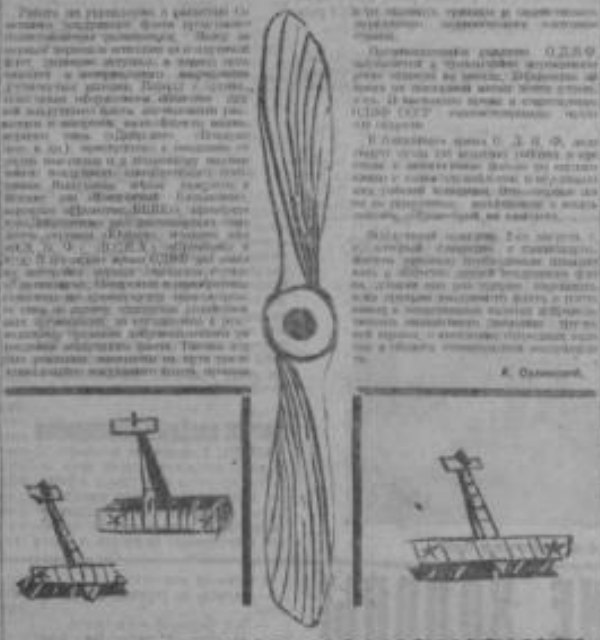
Подписная плата

Плата за объявления

КАЖДЫЙ ГРАЖДАНИН С.С.С.Р. ДОЛЖЕН ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА.

УГРОЗА С НЕБА.

О-во друзей воздушного флота.



Как мы получили ордена.

(ИЗ БОЕВЫХ ЭПИЗОДОВ КРАСНОЙ АВИАЦИИ).

ЛЕТИМ.

Грандиозный перелет

Последние телеграммы на 2-й странице.

9 серпня. «Начало воздушных сообщений».

Одесских отделением «Укрвоздухпуть» получено сообщение, что сегодня, в 8 часов 20 минут вечера, в Одессу прилетает первый пассажирский аэроплан системы «Дорнье-Комета», который будет обслуживать воздушную линию Одесса – Харьков – Москва [27].

13 серпня в Одесі сталася «Трагическая гибель летчика».

Сегодня, в 8 часов утра, на Стрельбищном поле во время учебных тренировочных полетов трагически погиб военно-морской летчик Н-ского истребительного отряда Федор Васильевич Воронков. Покойный разбился на своем боевом аппарате, при исполнении служебных обязанностей [28].

23 серпня. «АВИАЦИЯ И РЫБНЫЙ ПРОМЫСЕЛ».

За последнее время в Калифорнии (Америка) были сделаны удачные опыты применения аэропланов для обнаружения рыбных стай в море и немедленного извещения об этом рыбаков. Первый воздушный патруль, работающий с декабря 22 г., теперь расширен до 90 аппаратов. Во время первого же полета была обнаружена большая партия сардин, о чем было немедленно сообщено рыбачьим лодкам. Последующие опыты были не менее удачны. В настоящее время, благодаря такой помощи, лодки выходят в мере лишь тогда, когда знают наверняка о присутствии рыбы [29].

Продовжилося висвітлення розвитку авіації і в 1924 році.

Газета «Красный Черноморец» публікувала надзвичайно цікаві статті з теми розвитку авіації.

19 червня. «Газовая война».

«Химия в помощь авиации».

Аэропланы стали теперь снабжаться особыми баками, в которых помещается горчичная жидкость.

Так как эта жидкость приблизительно на одну треть тяжелее воздуха, то довольно быстро снижается на землю.

Этот способ химический аттаки с аэропланов называется „обрызгиванием".

Летчик открывает кран бака, горчичная жидкость опускается вниз, распыляясь над поверхностью земли в мельчайшие частицы и образуя газовое облако.

Таким образом поражаются целые площади земли и моря.

К виду химической борьбы, специально морской, следует отнести сбрасывание «дымовых» (флотских) коробок с гидропланов.

Флотские коробки имеют вид металлического поплавка, который, шлепаясь на воду, остается на плаву и дымит. Впервые флотские коробки, как дымовая завеса, были применены в морском Ютландском бою.

Английская эскадра адмирала Джеллико не могла вовремя настигнуть германскую, благодаря ложным „дымам" плавающих коробок. Л.С. [30].

12 липня. «Металлическая птица».

Это самолет Юнкерс, с восторгом встреченный жителями Севастополя на Куликовом поле, в конце нюня с. г.

Что же представляет из себя металл из которого построен самолет? Металл этот, найденный германским инженером Вильмом, называется дюрал-люминий. Первый кто применил этот сплав на постройку самолета был инженер Юнкерс (Германия).

Сплав дюраллюминия состоит из: 1) меди от 6,5 до 5,5 %, 2) магния от 0,2 – 0,6 % , 3) марганца 0,8 % и 4) аллюминий остальная часть.

Металл этот поистине волшебный. Первые четыре дня после выплавки, он легко прокатывается, штампуется, сваривается и тянется и таким образом позволяет придать ему любую форму. После же 4 дней он сам собой закаливается и принимает все свойства стали, будучи в 6 раза легче ее. Легко полируется и от морской воды не ржавеет.

Если сплав сделай неудачно, то такой дюраллюминий легко начинает крошиться, но это легко предусмотреть. Брак его узнается по черным точкам на поверхности, видимым в микроскоп.

Полная безопасность от пожара, прочность, возможность стоянки под открытым небом, легкость замены крыльев, простота сборки и регулировки, отсутствие стоек и растяжек, которые отнимают скорость на 10, 15 процентов – вот главные преимущества металлического самолета.

Крыло дюраллюминиевое имеет 20 кратный запас прочности и на 40 проц, легче деревянного. Нервюра его (ребро) выдерживает груз в 1900 раз больше своего веса.

Прочитающий эту заметку скажет: «это, все чужое, заграничное, а сможем ли мы сами строить такие самолеты»?

Да, сможем и уже строим и имеем свой дюраллюминий. Аллюминий добывается из боксита и каолина, залежи которых открыты в Новгородской, Рязанской, Черниговской и Екатеринославских губерниях, на Урале и по реке Чусовой в Пермской губернии. А наши кольчугинские заводы уже выпустили свой металлический самолет. П.Адамович [31].

11 липня. «Переворот в воздушной войне».

Ракета, уничтожающая любой аэроплан. Дождь расплавленных брызг радиусом в 5 – 8 миль.

В начале июня в Англии были произведены испытания ракет Э.Уэлча. Ракеты эти вносят переворот в воздушную войну.

Изобретатель сообщает, что его ракета разрываясь в воздухе может уничтожить всякий аэроплан.

Дождь жидких расплавленных брызг ракеты разлетается на 5 – 8 миль в радиусе, (т. е. от места разрыва во все стороны на 5 – 8 миль).

Если ракета Уэлча действительно дает такой разрыв, то можно сказать, что против аэропланов найдено истребительное оружие.

Первые опыты дали блестящие результаты.

Корабль, выпускающий такие ракеты будет гарантирован от нападения с воздуха [32].

13 липня 1924 року в газеті «Херсонский комунар» розміщено статтю «День воздушного флота в Херсоне».

Третьего дня состоялось заседание комиссии по организации 20 июля празднования дня воздухофлота. Выработан план, согласно которому за три дня до праздника на всех предприятиях будут сделаны доклады о значении воздухофлота. Праздник состоится в яхтклубе, куда к 12 часам дня прилетят из Одессы 2 гидроплана. Один из них полетит вверх по Днепру (Голая-Пристань – Алешки – Берислав), а другой будет совершать полеты над Херсоном. Гвоздем праздника будет «воздушное крещение» налетавших членов общества. Вечером в парт-клубе состоится спектакль [33].

13 липня. «Праздник авиации».

13 и 14 июля общество авиации и воздухефлота Украины и Крыма (ОАВУК) организует по всей Украине праздник авиации. В эти дни будут делаться доклады о красном воздухофлоте и устраиваться парады, гуляния и шествия под лозунгом увеличения числа членов общества.

Общество принимает участие в конкурсных состязаниях сферических аэростатов в Москве, посылает на конкурс своих пилотов (летчиков) и устанавливает два приза своего имени [33].

Газета «Красный Николаев» теж, звичайно, багато писала про розвиток авіації в 1924 році.

6 вересня. «Воздухофлот – Доброхим – Мопр».

«Прилет аэроплана».

Сегодня в 7 часов вечера в Николаев прилетел аэроплан для участия в торжествах.

На площадку приглашаются все рабочие организации для участия в полетах.

К 3 часам дня к станции Николаев будет подан специальный поезд, который возьмет всех желающих посетить площадку. Для возвращения в город поезд будет подан к 6 час. 30 м. Плата за проезд (к месту полетов и обратно) – 16 коп.

Кто примет участие в полетах.

Первые полеты совершат рабочие заводов «Марти Бадина» и «Плуг и Молот». А также грузчицы и желающие из публики.

Порядок полета в воскресенье.

В воскресенье поезд отойдет от станции Николаев в 10 часов утра. Время обратного возвращения поезда – 1 ч. 30 мин. В этот промежуток времени и будут происходить полеты.

Гулянье в яхт-клубе.

В воскресенье с 4-х часов дня в яхт-клубе начнется грандиозное гулянье. Над яхт-клубом будет парить аэроплан [34].

Переглянемо дописи в газеті «Будь готов (Екатеринослав)», присвячені розвитку авіації.

5 березня. «Воздушный путь».

В скором будущем будет устроена аэро-линия Ленинград – Тифлис на протяжении 2.100 верст.

Весь этот путь может быть сделан на аэроплане в 21 час, тогда как по железной дороге этот путь требует 97 часов.

Перелеты предполагается совершать через каждые три дня.

Обслуживать линию будет дирижабль, который, кроме пассажиров, будет перевозить и почту [35].

16 березня. «Новости техники».

«Побил рекорд на высоту». Журнал «Наука и техника» сообщает, что 10 октября 1924 г. французский летчик Кализо поднялся на аэроплане на высоту в 12.066 метров и тем достиг наибольшей высоты.

К полету летчик Кализо готовился около 2 лет.

Для полета Кализо захватил с собой две бутылки кислорода, так как на большой высоте воздух разряжен и трудно дышать.

Тело летчика было защищено специальной теплой одеждой.

На руки были надеты перчатки трех родов: бумажные, шерстяные и меховые. На ногах были две пары шерстяных носков и меховые сапоги из толстой кожи.

Голова была защищена шелковым колпаком и двумя подшлемниками – шерстяными и кожаным на меху.

Несмотря на теплую одежду, летчик уже на высоте в 7.000 метров стал чувствовать сильный холод. Толстый слой снега покрыл стекло его козырька.

Первую бутыль кислорода летчик использовал на высоте в 5.000 метров.

Чем выше становился под'ем, тем сильнее давал себя чувствовать хо лод. Особенно мерзли спина и пальцы.

На высоте в 9.500 метров летчик открыл вторую бутыль с кислородом.

При дальнейшем под'еме Кализо чувствовал, что ему трудно дышать.

На высоте в 12.000 метров, где температура воздуха – 56 град. мороза, в ушах летчика начался шум, глаза покрылись, как бы, пеленой.

Земля внизу чуть-чуть виднелась летчику.

Полет продолжался 1 час 50 мин.

После полета летчик чувствовал себя настолько разбитым, что не в состоянии был сойти с аэроплана.

В течение нескольких дней после полета Кализо ощущал сильную головную боль и жжение в горле [36].

16 березня. «Круговой полет на советском самолете».

Вылетевший из Москвы в круговой полет на советском самолете, с целью испытания советского мотора, военный летчик т. Иншаков, прибыл в Киев. Советский

мотор, несмотря на ряд неблагоприятных условий, работал вполне исправно. По всему пути советскому летчику были устроены торжественные встречи [36].

6 квітня. «Воздушная линия».

В ближайшее время открывается воздушное сообщение по линии Москва – Харьков – Екатеринослав – Одесса [37].

«За неделю в Екатеринославе».

«Открытие аэро-музея».

Губотдолом общества авиации открыт в клубе, „Молодой ленинец" аэро-музей.

В музее имеются: аэроплан, моторы, диаграммы, плакаты и другие.

Музей будет открыт для посетителей 3 раза, в неделю: по четвергам и субботам – от 6 ч. до 9 ч. вечера и по воскресеньям от 2 ч. до 8 ч. [37].

11 травня. «Новая воздушная эскадрилья».

Москва. Совещание представителей народных комиссариатов постановило приступить к сооружению эскадрильи самолетов „Воздушный Совнарком" [38].

«Аэроплан-амфибия».

В Америке, в настоящее время построен аппарат амфибия, „летающий по воздуху и плавающий по воде".

Амфибия демонстрировала попеременно взлет и посадку на землю и в воду. Скорость ее превышала 200 километров в час. Аппарат по своему внешнему виду представляет собой нечто среднее между корпусом аэроплана и летающей лодки [38].

17 травня. «Новости науки и техники.

Последние маяки авиации».

В настоящее время установлены в авиации следующие рекорды: 1) не спускаясь на землю человек может продержаться 37 часов; 2) он может пролететь, не спускаясь, 5300 километров; 3) высота под’емов летчиков достигла 11.140 метров (11 верст); 4) наивысшая скорость, достигнутая аэропланом, равняется 429 километрам в час [39].

«Искусственные облака».

Как показали опыты в Америке, с помощью аэроплана можно создавать искусственные облака, или как их правильнее зовут – «дымовые завесы». Особый аппарат, помещенный под аэропланом, выбрасывает и воздух особую химическую смесь, которая немедленно дает клуби белого густого дыма, падающего книзу. Менее чем в минуту можно „поставить" такую дымовую завесу, длиной в милю и высотой около 600 фут. Особое значение имеют эти завесы для военных, целей, как на суше, так и на море [39].

25 травня. «НЕБЕСНЫЕ ПРОПИСИ».

Во время войны практиковалась сигнализация с аэропланов светящимся газом. Теперь в Америке аэропланы свободою пишут по небу.

На высоте 10.000 футов, где нет дыма и слабее движение воздуха, они ловким маневрированием выводят буквы.

От пилота требуется большая выдержка и внимательность, потому, что написанного по небу не сотрешь.

Надписи видны на далекое расстояние [40].

9 червня. «Радио-пилот».

Интересные опыты управления аэропланами по радио произведены были в Америке. Небольшой аэроплан с мотором в 60 лошадиных сил был снабжен особым аппаратом, своего рода „электрическим пилотом“, который давал ему возможность летать по пути, намеченному с земли.

Полет аэроплана, без всякого присутствия на нем живого человека, продолжался 2 ½ ч., и пролетел 150 километров.

Опыт показал, что аэроплан может подниматься на громадную высоту, недоступную для человека, опускаться к самой земле и бросать бомбы во время полета в тот момент, когда это пожелает человек, управляющий аппаратом с земли посредством радио [41].

Газета «Радянський статистик» теж велику увагу приділяла розвитку авіації.

4 липня 1925 року розказано про «Аерохем».

Ця організація складається з бувшого Товариства Авіації та Повітроплавства (ТАПУК) і Доброхему і зараз ще тільки провадить роботу злиття цих двох, раніш самостійних, організацій.

Отже тому й подаємо відомості про Аерохем не як по одній організації, а по ТАПУК'ові та Доброхемові окремо.

На перше квітня ц. р. бувший ТАПУК мав 6.699 осередків, 1.386.620 членів у них, 959 авіокутків, 445 бібліотек, видав 21 стенгазету. Від 1 квітня 1923 року до 1 квітня 1925 року лектори ТАПУК'у прочитали 13.798 лекцій – докладів на теми про авіяцію та її значіння для радянських республік.

На той же день на Україні було 61 планерних гуртків з 2356 чол. членів в них. Модельний гурток є при кожному планерному гурткові, та ще й окремо існує 26 гуртків.

Досі збудовано 14 планерів, у цім же разі є намір збудувати 15 нових планерів, з них 10 для навчення і 5 рекордових. Крім цих планерів збудовано малосильного літака і зараз будується ще один такий же.

Доброхем на 1 квітня ц. р. мав 2.200 осередків, 214.500 членів, 489 гуртків, відкрив 22 курсів, 13 музеїв – виставок, 877 кутків доброхему, й організував 57 загонів для боротьби зі шкідниками.

Кількість добровільних внесків, зібраних Аерохемом, показують такі дані: від 1 квітня 1923 року до 1 жовтня 1924 р. ТАПУК зібрав 1.050.000 карб, і від 1 жовтня 1924 до 1 квітня 1925 р. – 250.000 карб, і Доброхем на 1 квітня 1925 зібрав 145.000 карб.

') Планери—це аероплани без моторів [42].

4 липня повідомлено про «ПЕРЕЛІТ МОСКВА – МОНГОЛІЯ-КИТАЙ».

Після відпочинку, а також ретельної (підготовки наша повітряна ескадра 2 липня вилетіла з Іркутську через озеро Байкал до Монголії. Переліт через Байкал дуже

небезпечний, бо над нию дують різні вітри, – при чому південно-західній приносить негоду. Погода у Байкала іноді змінюється кілька разів на одному дні [42].

25 липня розказано про «Розвиток авіяції на Україні».

19 липня було днем Аерохему на Україні. Організація Аерохему, яка утворилася через злиття двох товариств—Тапуку (товариства Авіяції та Повітронлавства України) й Доброхему, в своїй діяльности сполучає дві мети: оборону країни й піднесення -сільгосподарства шляхом боротьби зі шкідниками рослин. Завдяки діяльності Авіохему та його попередника ТАПУК'у, повітряну флоту збільшено на 184 бойових одиниць. У галузі хемичноі промисловості теж є успіхи: поблизу Киіва споруджено сірковугляний завод з продукційпістю в 10.000 пуд. щорічно. Крім того, в найближчий час Доброхем сумісно з Хемвуголем пускають хлороформний завод у Киіві та ефірний завод у м. Гумані [43].

Закликано «Всі до лав аерохему».

По весні 1923 року по СРСР працюючі маси почали будувати могутній повітряний флот.

Капіталісти скерували свій могутній повітряний флот на знищення людности.

Хто панує у повітрі, той панує скрізь.

Значіння повітряного флоту надзвичайне у військовій обороні.

Хто не має повітрофлота, той беззахисний, як ягня.

Тому-то буржуазія так гарячково, навипередки одна перед другою будують літаків.

Але-ж вони цей могутній двигун культури скеровують нищити працюючих.

Робітниче-селянські маси Радянських спілок мусять стати, як один до будівництва свого червоного повітрофлоту. Це буде найкращий засіб оборони від світових хижаків.

Не менше вначіння в житті суспільства має хемія. Немає жодного процесу без участи хемії. Мило, ліки, фарба, чавун і безліч всього ипшого, що ми вживаємо в свойому буденному житті, вео це, в той чи инший спосіб, з’являється продуктом хемії.

При обороні країни хемія набірає надзвичайної ваги. Буржуазія вживала в час імперіалістичної війни отруйні гази. Сотні тисяч працюючих загинуло від газів, не знаючи способу захистити себе.

На літак дати відповідь літаком, на отруту – отрутою, ось гасло-працюючих СРСР.

Але коли авіяція та хемія, кожне з'окрема, з'являється страшною зброєю, то в сотні раз вони страшніші, коли їх сполучити. Ескадрилля літаків з хемичними бомбами в 1 годину винищить все живе на десятки верст навколо.

Але працюючі скерують ці два досягнення культури на відбудову нашого господарства, на боротьбу зі шкідниками (сараною, гусенню та ин.), на перевозку пошти, газет, вантажу та безліч ишпих потреб працюючих.

Утворення могутньоі флоти, зміцнення роботи в галузі хеміі буде, таким чином, гарантією нашоі забезпеки зовні і допоможе нам у нашому господарчому будівництві. Досягти цього має собі за мету й т-во АЕРОХЕМ, втягуючи до своіх лав найширші кола нашої суспільності.

Тому всі, як один, робітники, селяни, громадяни—у. Т-во Аерохем. Дідич [43].

Газета «Будь напоготові (Катеринослав)» писала в серпні про авіацію, польоти.

17 серпня «Про аероплан та авіацію».

Першого аероплана, на котрому можливо було серйозно й довгий час летіти в повітрі, було збудовано американськими фабрикантами братами Райт [44].

29 серпня «Літаки на Нову Землю».

4 серпня з Ленінграду вилетіла перша повітряна експедіція до Нової Землі. В експедіції два аероплани з двома літаками і двома механіками.

З Ленінграду аероплани полетять через Шлісельбург і Ладожське озеро до Петрозаводську, відкіль для них лежить тяжка путь через тундру аж до Архангельську. З Архангельська літаки прямують по Білому морю, до своєї кінцевої мети – північної частини Нової Землі.

На Новій Землі аероплани приєднаються до наукової експедіції проф. М.Тусевича [45].

Надзвичайно цікаво і об'ємно подавала інформація про літаки, авіацію газета «Красная армия (Харків)».

В номері 2 за 11 червня 1925 року докладно написано про переліт «Москва-Китай на советских аэропланах».

На этих днях из Москвы вылетает в Китай экспедиция на советских самолетах. Начальник экспедиции тов. Шмидт по этому поводу сообщает: – „Китайская общественность чрезвычайно заинтересована предпринимаемым нами перелетом. Заинтересованы не только большие центры, но и захолустная провинция. Цель нашего перелета, прежде всего, еще раз продемонстрировать перед всем китайским народом нашу дружбу к нему. Мы надеемся, что благодаря нашему перелету, нам удастся организовать постоянную воздушную линию Москва —Пекин, которая сыграет громадную роль в укреплении экономической связи СССР с Китаем.

Наша задача, организовать смешанное общество для создания если нам это удастся, авиационной линии Европа – СССР – Китай, которая более чем на 50 % сократит время путешествия из Европы в Китай.

Этот перелет является исключительным по своей трудности и опасности и, в виду полной неисследованности большей части маршрута, он является еще более сложным и ответственным.

Мы полетим, преимущественно, на самолетах и моторах, построенных на наших заводах и из наших материалов, на самолетах и моторах, преимущественно только что выпущенных [46].

18 червня. «Перелет Москва—Китай.

«ЭКСПЕДИЦИЯ СДЕЛАЛА УЖЕ ТРЕТЬ ПУТИ».

«В Омске летчиков встречали тысячи трудящихся».

15 июня экспедиция прибыла в Омск.

Омск был оповещен до прилета экспедиции еще за 4 часа местным самолетом, летавшим и разбрасывавшим над городом летучки, сообщающие о скором прибытии гостей. Тысячи рабочих, работниц, красноармейцев потянулись на аэродром, многие организованным порядком, с красными знаменами и оркестрами.

Экспедицию встретила тридцатипятитысячная толпа. Аэродром был иллюминован и украшен плакатами. Несколько оркестров, знамена. Пилота Полякова встретил брат, приехавший из глуши. Встреча братьев послужила поводом для новых оваций. Был устроен грандиозный митинг, на котором выступали пилоты и механики.

Митинги состоялись в разных частях города.

Особенно большой митинг состоялся в красноармейских лагерях. Бурей оваций был встречен красный летчик рабочий Поляков, ведущий самолет Юнкерса. На митинге присутствовало свыше 6.000 человек. Ораторы получили сотни записок с разными вопросами, касающимися авиации [47].

«ЯПОНСКИЕ САМОЛЕТЫ НАВСТРЕЧУ СОВЕТСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ».

Получено сообщение, что навстречу советской воздушной экспедиции из Токио вылетают 3 японских самолета. Их маршрут: Цусимский пролив, Корея, Мукден, Чита, затем по Сибири через Урал в Москву. Японским самолетам предстоит покрыть расстояние в 8.000 километров [47].

2 липня. «Перелет Москва—Пекин».

Вчера, 1-го июля из Иркутска сообщают:

В связи с тем, что барометр поднимается и показалось солнце, настроение у участников экспедиции Москва—Китай отличное и бодрое. Очевидно, завтра в 8 час. утра экспедиция вылетит из Иркутска. С Байкала сообщают, что небо, прояснилось. Утром по Байкалу будет курсировать специальный пароход на случай вынужденной посадки одного из самолетов на воду [48].

9 липня.

«Красным летчикам».

Взлетайте выше, аппараты,

Летчик красный, управляй.

Вы летите в край несчастный,

В 400 миллионный Китай.

Расскажите, товарищи, китайцам про жизнь свободную в СССР.

Пусть треск ваших машин розбудит спящий китайский народ,

Пусть дрожит буржуазия, которая гнетет сейчас Китай.

Пусть знает, что китайский народ проснется.

Застава № 4. Романенко [49].

До вірша коментарі не потрібні, так все зрозуміло. «Ощасливили» свої народи, взялися за китайський…

Наведемо назви статей в номері за 16 липня.

«Как Пекин встретил наших летчиков».

Пекин устроил нашим летчикам, чрезвычайно теплую встречу.

Первым приветствовал летчиков полпред СССР в Китае тов. Карахан. который обнял и поцеловал каждого из летчиков и механиков, поздравив их с величайшим успехом совершенного ими полета.

Более 250 общественных организаций Пекина отправили своих представителей на аэродром для встречи экспедиции [50].

«Праздник дружбы народов».

Аэродром был украшен советскими и китайскими флагами. Красовались лозунги „Да здравствует тесный союз народов Китая и СССР", „Долой империализм", «Пролетарии всех стран соединяйтесь» и др.

При спуске аэропланов военный оркестр играл „Интернационал» и китайский национальный гимн. С приветствием выступил один из руководителей партии гоминдан Су-Чен, который подчеркнул в своей речи политическое значение перелета. Китай находится под гнетом империализма великих держав, пользующихся своей

развитой военной техникой для угнетения Китая, в техническом отношении более слабого, чем они. Советское правительство, первое, выдвинуло лозунги освобождения народов востока и борьбы против империализма [50].

«Знамя от рабочих».

Выступавшие ораторы передали летчикам цветы. Особенно трогательной была сцена вручения знамени представителем рабочего союза, который. Пожимая руки летчикам и механикам, сказал по-русски: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь»! [50].

«Воздушная победа СССР».

13-го июля воздушная экспедиция опустилась на Пекинский аэродром.

Китайский народ восторженно приветствовал героев воздуха – красных летчиков, принесших привет за 7000 километров, из далекой красной Москвы.

33 дня длился перелет. Каждый участок пути выдвигал перед летчиками новые трудности. Уральские горы, необ‘ятная сибирская тайга, глубочайшее озеро Байкал и знойная пустыня Гоби – впервые над ними зарокотал мотор И этот мотор был советский.

Этот героический перелет показал, что советская авиация становится в ряд с авиацией та них стран, как Америка, Англия, Франция.

По количеству участвовавших самолетов этот перелет был первым в мире.

Часть самолетов – СОВЕТСКОГО производства, летчики окончили СОВЕТСКИЕ школы. Это придает перелету особенно важное значение. Перелет – крупнейшая победа советской авиации, лучший подарок к авиационному празднику.

Перед красной авиацией открылись новые широкие горизонты.

СССР завоевал воздушный путь на Восток.

За перелетом следили не только трудящиеся нашего Союза, но и угнетенный китайский народ и все империалистические страны.

Успех этого перелета служит для трудящихся залогом новых воздушных и технических побед.

Успех этого перелета показал китайскому народу, что у него мощный союзник и друг.

Капиталистам всех стран успех этого перелета еще раз напомнил о растущей мощи Советского Союза [50].

Не були остронь від розвитку авіації і в Первомайську. Селянська газета (Первомайськ) писала 19 липня 1925 року про «Нагородження учасників польота Москва-Китай» та підкреслила, що «Переліт Москва-Пекін – величезне досягнення авіяції».

17 липня президія ЦВК СССР ухвалила нагородити начальника експедиції Москва – Китай т. Шмідта, а також усіх льотчиків та бортмехаників за успішне завершення польота орденом червоного знамени.

Крім того Волковойнов, Громов, Томашевський, Скатов, Поляков і Найденов нагороджені званням заслужених літунів.

Наказом по воздушних силах Шмідту присвоєно звання літуна – наглядача.

Німецькі буржуазні газети торкаючись перельоту, що виконав наш літун, Москва – Пекін, називає його одним з самих величезних, сміливих досягнень авіяції.

Частина успіху буржуазна преса припусує німецькій техніці, указуючи що серед аеропланів були юнкерси (аероплан – німецької фірми) [51].

«Красная армия» писала 23 липня. «Воздушный флот крепнет!» та описувала «Два года аэрохима». В день авиации и химии трудящиеся Украины отпраздовали 2-летие существование на Украине общества авиации, ныне, в связи со слиянием с Доброхимом, переименнованного в Аерохим.

Сейчас на Украине более 7.000 ячеек Аерохима, об'единяющих 416.000 членов.

Аэрохимом, помимо „эскадрилья Ильича", насчитывающей 19 самолетов, за два года построено 15 самолетов, почти исключельно на средства трудящихся.

В наступающем третьем году своего существования Аэрохим предполагает построить ряд новых аеропланов.

В области химической промышленности также достигнуты большие успехи. В Киеве сооружен сероуглеводный завод. Предстоит постройка эфирного завода в Умани и завода хлороформа в Киеве.

В будущем году на Украине будут установлены ежедневные воздушные рейсы по линиям: Харьков – Ростов, Харьков – Киев, Харьков – Одесса, Харьков – Москва, Харьков – Севастополь – Евпатория и Севастополь – Ялта, Киев – Шепетовка [52].

«Еще два красных самолета».

В день Авиахима в Ростове-на-Дону состоялась торжественная передача двух самолетов «Красный Терек» и «Красный Ставрополь», сооруженных на средства трудящихся Терского и Ставропольского округов [52].

«Рабочий подарок».

Киевский ремонтный воздухоплавательный завод выпустил свою первую машину.

История этого завода весьма богата. Еще недавно это была пустая заброшенная мастерская, где чинились и латались автомашины.

Теперь это завод, где все рабочие, в сотрудничестве с инженерами и техниками, успели выпустить немало стальных птиц из ремонта для красного авиофлота. Первый построенный самолет, носит имя завода «Ремвоздух № 6“.

Рабочие завода подносят самолет в подарок ЦК металистов [52].

6 серпня: «Перелет Токио-Москва».

4 августа утром японская экспедиция, в составе 2-х самолетов, спустилась на Читинском аэродроме. Посадку самолеты совершили блестяще [53].

13 червня, повідомлено, що продовжувався «Перелет Токио-Москва».

Вчера утром японские самолеты вылетели из Красноярска в Ново-Ннколаевск. Но вследствие сильного ненастья, опустились в Ачинске, куда выехал представитель экспедиции Нахаяма и отправлен бензин [54].

27 серпня детально розказано як відбувалася «Летняя учеба

красных летчиков», підкреслено, що «Самолеты у нас хорошие, летный состав вырос».

– Сейчас еще рано подытоживать летнюю работу авиационных частей, – сказал начальник воздушных сил СССР тов. Баранов. – Итоги этой работы будут подведены осенними маневрами. Я считаю, что в смысле подготовки авиационных частей этот год должен дать исключительные результаты по целому ряду причин.

Во-первых, едва ли не впервые авиация нынешнюю летнюю учебу проводит более или менее обеспеченной материальной частью. В частях – самолеты современной постройки, всякого рода оборудование для боевой работы и т. д. Во вторых, наш комсостав в течение последних двух-трех лет несомненно вырос. Очень многие авиационные командиры прошлой зимой прошли специальную ускоренную подготовку на авиационных курсах усовершенствования. Затем, в течение двух лет в авиацию влито большое число общевойсковых командиров с высшим образованием.

Подлежит приему в летние школы 200 человек. Из этого числа 50 человек принимаются из частей военно-воздушных сил, 50 человек – командиров разных родов оружия Красной армии и 100 чел. молодежи, командируемой через местные организации Авиахима.

Для того, чтобы получить наилучший отбор кандидатов, в центральную приемочную комиссию командируется большее число кандидатов, чем подлежит приему.

Такой отбор уменьшит число аварий и в школах и в частях.

Принятые кандидаты будут предварительно обучаться в теоретической школе в течение года, где получат основательное знакомство с материальной частью авиации и пройдут так называемую «рулежку». Затем они поступят на 8 – 10 месяцев в школу, обучающую летному делу [55].

Випуск «Красной армии» за 10 вересня теж був надзвичайно інформативним про авіацію.

«На красных крыльях.

В честь советских летчиков».

Русско-японской ассоциацией дан в парламентском клубе банкет в честь 4-х советских летчиков с участием выдающихся представителей военного министерства, иностранного ведомства и других государственных учреждений. В банкете участвовали также полпред Копп и другие члены советского посольства. После приветственной речи виконт Гото преподнес советским летчикам серебряные портсигары. Отвечая от имени своих товарищей, летчик Волковойнов указал, что на всем своем пути летчики встретили горячую поддержку японского народа. Далее Волковойнов заявил, что великая миссия полета, состоявшая в сближении обоих народов успешно закончена. От имени народов СССР советский посол Копп выразил благодарность за горячую поддержку, которую встретили советские летчики со стороны японцев во время полета Пекин – Токио [56].

Вказано, що «Советские летчики вылетели из Токио в Москву».

Из Токио получено сообщение о том, что советские летчики т.т. Громов и Волковойнов выехали вчера из Токио в Москву [56].

Повідомлено про «Пробу учебного планера».

В Туле состоялся пробный полет учебного планера, построенного местным кружком планеристов. Планер показал правильную балансировку и устойчивость в полете. Полет закончился плавной посадкой [56].

В номері стверджено, що «Советские аэропланы не уступают заграничным».

Подводя итоги перелету Москва Пекин, начальник экспедиции тов. Шмидт сказал: «Советский мотор, испытанный на деле, показал, что он может вполне конкурировать с заграничными моторами» [56].

Повідомлено про «Бомбометание с воздуха».

На войне бомбометание с воздуха применяется очень часто, нанося большой ущерб как войскам (живой силе), так и всевозможным сооружениям (материальной части).

Но добиться меткого бомбометания очень трудно, т. к. этому мешает большая скорость полета, ветер и другие атмосферные явления.

Кроме того, врагами летчика бомбометателя являются: зенитная артиллерия и истребительная авиация. Поэтому большое, значение при бомбометании имеет „маневр". Он облегчает летчику уклоняться от поражения огнем истребителей и зенитной артиллерии, сохраняя за ним свободу в бомбометании. Бросание бомбы на удар, по цели возможно только после предварительной пристрелки.

Она нужна для проверки правильности установки прицельного прибора и влияния промежуточных ветров, а также ошибок самого наблюдателя.

А эти ошибки всегда возможны при определении высоты, силы ветра и др.

При пристрелке первая бомба бросается для определения точной высоты (по особой табличке).

После этого проверяется скорость самолета.

Вторая бомба бросается для определения отклонения бомбы от цели в продольном и поперечном направлении.

Наконец устанавливается прицельный прибор и бросается третья бомба на удар, по цели.

Лучше всего пристрелку производить в плоскости ветра. При этом летчик замечает высоту и обороты мотора, ведя самолет, на этой-же высоте и с этими-же оборотами мотора – к намеченной цели.

При сбрасывании бомб, летчик наблюдатель фотографирует результаты бомбометания.

В будущей войне бомбометание будет производиться большей частью, не отдельными самолетами, а звеньями, отрядами и эскадрильями.

При маневрировании этих воздушных боевых единиц, каждый самолет должен сохранять свое место в строю и спокойно перестраиваться по условным знакам. П. [56].

17 вересня «Японские летчики улетели из СССР».

Сегодня в 7 час. утра японские летчики вылетели по маршруту Кенигсберг – Берлин – Париж – Лондон – Рим – Марсель. Советская эскадрилья устроила японцам воздушные проводы. Уже получены сообщения о спуске японских летчиков в Кенигсберге [57].

8 жовтня повідомлено: «Итальянские летчики в Ленинграде».

6-го октября в Ленинград прибыли итальянские летчики. Командир воздушной экспедиции майор Л. Мудолино сообщил, что они выехали из Италии 17-го сентября, держав курс через Альпы. Временами летчики летели на высоте 3.000 метров. Всего летчике находились в пути 12 дней. Летчики сообщают, что в Италии очень сочувственно отнеслись к полету в Советскую Россию [58].

15 жовтня: «Закончились всесоюзные планерные состязания. Украинские летчики поставили ряд рекордов».

В полетах двухместных планеров (планерист с пассажиром) было поставлено три мировых рекорда: советский летчик ІОнгмейстер побил одновременно два рекорда – на дальность свыше 10 километров и на высоту – 386 метров. Немецкий летчик Гессльбах показал наибольшую продолжительность полета – 5 час. 40 мин.

Летчику Эспенлаубу присужден приз за парение в воздухе свыше 50 мин., как планеристу, не летавшему никогда на самолетах.

Среди получивших призы есть несколько женщин. Женщины – планеристки совершенно новое явление.

На полетах отмечены выдающиеся достижения украинской группы планеристов [59].

23 серпня 1925 року «Більшовик Полтавщини» інформував про «Аероплан на селах України».

До Одеси повернувся з польоту по Україні аероплан „Червоний Фінробітник Одещини", Літун т. Береко в розмові зі співробітником Ратау сказав:

„Цей політ було зроблено з агітаційною метою – для ознайомлення широких трудящих мас з листом т. Петровського про необхідність доповнити літаками ескадріллю імени Ілліча. Політ дав великі наслідки. В кількох містах України, а також по районам та глухим селам – скрізь селяни й робітники радісно зустрічали аероплан. Мітинги, на яких оголошувалося листа тов. Петровського та пояснювалося значіня Авіохему, пройшли з великим успіхом. Крім того, на мітингах також говорилося про значіння аеропланів для боротьби зі шкідниками.

На мітингах було ухвалено збудувати, загалом, 12 аеропланів. У селі Ближенцях, Павлоградської округи, селяни постановили відрахувати до фонду збудування аероплану 800 пудів зерна, в м. Кривому Розі навіть заможні селяни звернулися з проханням приняти від них пожертви, заявляючи, що вони упевнялися у великій користі, яку дає Т-во Авіохем.

Під час свойого, польоту аероплан „Червоний Фінробітник Одещини“ встиг позбавити від шкідників 10.000 десятин землі [59].

Час гасел, шляху до комунізму – страшного, кривавого, жахливого – теж відрізнявся широким розвитком авіації.

РОЗДІЛ 8. ДІЇ ЛІТАКІВ ПІД ЧАС ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ.

Автор попереджує що матеріали газет розміщенних на наступних сторінках несуть пропагандистський характер оскільки створені в роки нацистської окупації України під час Другої світової війни.

Читачі в окупованій нацистами Україні знайомилися з подіями на фронтах війни висвітлених нацистськими пропагандистами, написаними за їх лекалами, за «їх методичками», як пишуть у сучасному світі.

В цьому розділі розміщено найрізноманітніші статті про дії авіації країн фашистського блоку та Антигітлерівської коаліції.

Збережено написання слів, відмічено «’» в російській мові в статті про літки «ИЛ».

Розказано про дії радянської авіації в боях під сталінградом та про штурмовики «ИЛ» в боях, їх тактику, характеристики, стилі ведення бою, функції. Це матеріал викладено в радянській газеті «Красная звезда» за 1 листопада 1943 року.

Для зручності та наглядності сприйняття під статтями вказано джерело: назва газети, число, місць і рік. Звичайно, матеріали розділу абсолютно не претендують на повне чи висвітлення подій війни. Це просто не можливо. Коментарі теж не потрібні.

Вся ця інформація повинна сприйматися як стрічка новин з фронтів Другої світової війни з точки зору окупаційної преси – матеріалів українських газет періоду нацистської окупації України.

Зрозуміло, що по мірі визволення території України радянськими військами діяльність цих газет припинялася. Отже останні події війни висвітлено в газетах РВА (Російської Визвольної Армії) генерала Андрія Власова і українській газеті міста Пряшіва

Наведено публікацію одиннадцяти газет «Літак як зброя», яка розкривала розвиток літака та перетворення його в могутню зброю.

Якоюсь казкою здається нам розвиток літака, який з предмету аматорського спорту зробився тепер чинником, що має рішаючий вплив на господарство в та оборонну силу країни. За кілька десятиліть відбувся тут такий поступ, що перевищує всякі надії й здійснює всі мрії минулих століть. Війна, яку б один старовинний філософ назвав «матірю всіх речей», грала в цьому розвиткові в рішальну ролю.

У 1893 році німець Отто Лілієнталь почав свої спроби планетного льоту, з якого вийшло все новітнє летунство. У 1903 році відбувся перший літ на моторовому літаку. Біля 1909 року новим винаходом почали цікавитися військові міністерства. У Німеччині в 1910 році відкрито тимчасову школу військових летунів у місті Деберіц. 1 жовтня 1912 року повстало „Королівське пруське летунське військо", сформовано тоді чотири летунські батальйони, до яких додано згодом ще баварський батальйон. У серпні 1914 року німецьке військове летунство мало 252 фронтових літаків та 50 чоловік летунського персоналу. У листопаді 1918 року було вже близько 5.000 літаків та 5.000 летунського персоналу.

Вже самі ці числа вказують на величезний поступ, що його викликала світова війна в застосуванні літаків як зброї. Коли і раніше вважали літак як і засіб далекого розвідчого льоту, то тепер чимраз далі виявляються нові можливості його застосування: він допомагає артилерії в обсервації й керуванні вогнем, для піхоти є цінним помічником у сухопутніх боях. Він може атакувати бомбами недосяжні для далеконосіних гармат далекі цілі. Мисливський літак обернувся в нову, цілком самостійну зброю.

Відповідно до різнорідності, цих нових завдань за чотири з половиною років першої світової, війни техніка будування літаків і вмілість літати розвинулись надзвичайно. Око обсерватора заступила бортова камера, уживанні спершу світляні сигнали заступила радіотелеграфія. В 1914 році літаки одержали кулемети. В кінці травня 1915 року в німецькій армії впроваджено одноособовий літак Фоккера, якого кулемет міг стріляти вперед в часі коли пропелєр був у русі.

Відповідно до різних завдань розвинуто різні типи літаків: односідці (дуже швидкі, скоропідлетні мисливські літаки), «літаки велетні» з кількома сильними моторами, щоб могли нести тягар бомб, та забезпечені поплавцями гидроплани, що допомагають флоту. Для встрявання в сухопутній бій сконструйовано панцерні літаки. Юнкрес збудував для цієї мети в 1916 році перший дуралюмінієвий літак. Тип ІОнкерса зробився напрямним для загального розвитку будування літаків, яке тепер всюди виходить в цілком металевих конструкціях.

Літаки, з якими німецька армія в 1914 році вирушила в поле, літали по 80 км. на годину. В 1918 році осягнуто 220 км. на годину. Висота до якої літаки могли підійматися, в році 1914 доходить до 4.000 м., у 1912 році до 6.000 м., а в 1918 році до 9.600 м. Мотори літаків у 1914 році мали 100 кінських сил, у 1918 році вже 240 кінських сил. У 1918 році один літак міг взяти з собою 3,5 кг. бомб, у 1918 році – 1000 кг. Умілість літання розвивалася в такому самому темпі. Молоді летуни старшини Іммельман і Бельке були зразковими летунами, що літали одинцем, а крім того Бельке розвинув формування мисливських літаків в ескадрильї, а згодом Ріхтгофен – уживання замкнутих ескадриль в ескадрі.

Мисливські летуни визначали характер повітряних боїв під час світової війни. Після 1918 року, коли Німеччині віднята можливість мати вплив на розвиток літака, як зброї, на переднє місце висунувся бомбовий літак, як властивий бойовий літак. Вантажність, швидкість і озброєння літаків далеко перевищили всі відповідні рекорди часів світової війни. Летунство виросло до ролі особливого роду зброї, рівноправного з армією і флотом. Застосування авіаматок та озброєння літаків торпедами замість бомб підвищило дієві можливості літака і в морській війні.

Під далекозорним керівництвом райхсмаршала Герінга молода німецька повітряна зброя при своїй розбудові зуміла використати досвіди першої світової війни й осягнуті після неї поступи. Крім цього вона здобула нові творчі успіхи, найважніше її досягнення – це будова стрімкоспадного бомбардувальника. На всіх фронтах війни

німецька повітряна зброя виявила свою перевагу над своїми противниками. Вона панує сьогодні над повітряними просторами, починаючи від Норвегії аж до Північної Африки, від Каналу аж до далеких просторів Сходу [1 – 11].

«30 років тому вперше вжито літака, як зброю».

Наприкінці жовтня минуло 30 років з того дня, коли вперше в світовій історії два болгарські старшини авіації вжили літака, як зброю. На покладі двокрила (біплана) «Альбатрос», з мотором типу «Аргус» в 100 кінських сил, болгарські авіаційні старшини, підготовлені на фабриці Альбатрос в Берліні – Йоганісталь, провели підчас балканської війни, яка вибухла восени 1912 р,, важливий розвідувальний політ. Керманичем літака та спостерігачем були підпоручики Мількоф та Лонркістеф [12 – 23].

Газети публікували статтю про розвиток воєнної авіації Німеччини під двома назвами «Як утворилася німецька повітряна зброя», «Могутні крила Німеччини».

Перша військова частина німецького повітряного флоту утворилася 30 років тому. Ці перші авіаційні військові частина сформовано за мирних часів – на початку жовтня 1912 року. Тоді закрито дотогочасний учбовий та досвідний інститут військової авіації, а замість нього сформовано авіаційний військовий відділ. Він належав до гвардійського корпусу і складався з 21 поручника й 306 підпоручників та звичайних вояків. Командування цієї авіаційної частини було в Деберіці. В Штрасбурзі, Метці та Дармштадті по будовано авіаційні станції. Такі були початки німецької повітряної зброї, яка вже за світової війни відограла поважну роль. На початку світової війни, в серпні 1914 року, німецька авіація мала 250 придатних до дії літаків. За час війни німецька авіація дуже розвинулася. За цей час німецька промисловість дала військові 48 тисяч літаків і 45 тисяч авіаційних моторів.

Авіаційні частини, що існували вже в серпні 1914 року, мали майже виключно розвідувальні завдання. Вони виконували всебічну швидку розвідну службу під час великого наступу на Францію, коли Німецькі війська дійшли аж до Марни. Коли

пізніше війна стала позиційною змінилися також і завдання німецької авіації. Літом 1915 року появилися на фронті перші німецькі винищувальні літаки типу Фоккер. У передній частині такого літака непорушно вбудований кулемет, установлений так, щоб з якого можна було стріляти між обертаннями пропелера. Маючи таку зброю, німецька авіація аж до пізньої весни 1916 року мала технічну перевагу над ворогом. Тут вперше сполучилися в одну цілість літак і кулемет. І це дало змогу витворити новий рід авіаційної зброї – винищувальну авіацію. В грудні 1915 року Німеччина мала ще тільки 40 літаків типу Фоккер.

В 1916 році, коли німецька авіаційна зброя була як технічно, так і чисельно значно слабша за ворожу, сформовано було перші винищувальні ескадриллі, до складу яких входило тоді по 14 нових подвійних літаків, так званих Д-літаків, завдяки чому німецька авіація знову набула технічної переваги над ворогом. Винищувальні ескадриллі зробилися найважливішою зброєю в повітрі. В 1917 році, кола виникла потреба створити більші винищувальні авіаційні частини, сформовано було з четвертої, шостої, десятої та одинадцятої винищувальних ескадриль перший авіаційний ескадрон під командою ротмістра Фрайгера фон Ріхтгофена, славного командира одинадцятої винищувальної авіаційної ескадриллі. В лютому 1918 року німецька авіація мала вже 81 винищувальну ескадриллю. У цей час сформовано було ще 2 винищувальні ескадрони, якими командували капітан фон Тучек і капітан Лерцер. Ротмістр фон Ріхтгофен помер геройською смертю 21 квітня 1918 року, а команду над першим винищувальним ескадроном перебрав тодішній капітан Герман Герінг, теперішній державний маршал і творецькі німецької авіації. По смерті Тучека команду над другим винищувальним ескадроном перебрав капітан Бертольд, а після його поранення – Фрайгер фон Бенінг.

Те, що німецька винищувальна авіація виконала вже під час першої світової війни, навіки буде записано золотими літерами в історії німецької збройної сили. Фрайгер Манфред фон Ріхтгофен осягнув 80 повітряних перемог і був найславнішим

німецьким винищувальним льотчиком. За ним слідували: оберлейтенант Ернст Удет з 62-ма перемогами, командир 10-ї винищувальної ескадриллі оберлейтенант Левенгардт з 53-ма перемогами, лейтенант Фос з 48 перемогами, командир другого винищувального ескадрону капітан Бертольд з 44-ма перемогами та капітан Лерцер також з 44-ма перемогами, лейтенант Боймер з 43-ма перемогами та капітан Бельке, лейтенант Бюхнер і обер-лейтенант фон Ріхтгофен – кожний з 40 перемогами. Всього за час світової війни німецькі льотчики збили 7.695 ворожих літаків, 80 офіцерів німецької авіації дістали най вищі німецькі ордени «Пур ле Меріт», з них 31 загинули геройською смертю за батьківщину.

Дух льотчиків з доби світової війни ожив. Маючи розвинуту і вдосконалену техніку німецька авіація святкує нові перемоги в теперішній війні і свідчить про бойову перевагу німецьких льотчиків як за першої світової війни, так і за теперішньої війни [24 – 34].

Висвітлювалися «Нечувані успіхи німецьких летунів. Німецьке винищувальне летунство від світової війни дотепер».

Львів, 23 травня.

Німецькі воєнні звідомлення почали в останньому часі різні рекордні цифри, що змальовують успіхи німецьких летунів. Недавно підкреслено, що одно з'єднання нічних винищувачів осягнуло цифру 500 збитих літаків. На західному фронті в коротких відступах часу дві ескадри винищувальних літаків осягнули свою 1000-ну перемогу. Ескадра відомого власника лицарського ордену, майора Травтльофа занотувала свою 2000-ну перемогу. Але ж рекорд усіх рекордів осягнула ескадра винищувачів Мельдерса своєю 3000-ою перемогою. Ото ж ця одна ескадра, при порівнюючи малих власних втратах, знищила около 30 ворожих ескадр.

Всі оті успіхи гідно продовжують славну історію німецького винищувального летунства у світовій війні. За час тієї війни зведено 7.425 успішних повітряних боїв, з того 358 на східному фронті. В тій цифрі міститься теж 614 збитих бальонів. Тоді

відзначено 61 летунів орденом «За заслуги». Найбільших успіхів домоглися: ротмістр Манфред барон фон Ріхтгофен цифрою 80 та поручник Ернст Удет цифрою 62 збитих літаків.

Повітряний бій, тобто бій літака з літаком появився вперше в другому році світової війни; з дотогочасного бою одинцем розвинувся дуже швидко бій цілих летунських з'єднань за панування в повітрі над певним відтинком фронту. Створилися справжні повітряні січі. Найзавзятішу відбула 21 лютого 1918 р. ескадра „Фрайгер фон Ріхтгофен" біля Лє Като. Бій, в якому взяло участь около 70 літаків, тривав поверх 30 хвилин; збито 13 ворожих літаків, при втраті тільки одного німецького літака.

До цієї німецької переваги причинилася у великій мірі німецька техніка. Створено винищувальний літак, який, при своїй появі на фронті завжди був зразком літака, який далеко перевищає інші. В бою над Сомою встановила німецьке панування в повітрі ескадра Бельке винищувачами типу Альбатрос. Як загально відомо, барон фон Ріхтгофен осягнув свої успіхи на тримоторовому літаку типу Фоккер.

Німецькі винищувальні літаки з кінцем світової війни досягли швидкости 180 – 200 км. на годину. У височінь злітали вони до п'яти, а то й шести тисяч метрів, один літак зразка Румплера виказав навіть височінь 8500 метрів.

Щоб вилетіти на висоту 5000 метрів, різні літаки потребували річної кількости часу; одні 19 хвинлин, інші 16 хв. 17 сек., а один винищувач типу Сіменс-Шукерт вилетів на таку ж висоту за 12 і ½ хвилини.

Технічний розвиток повоєнних часів, ясна річ, лишив далеко позаду тодішні рекорди. Сьогодні маємо винищувачі, які розвивають, скорість 600, а то й більше км. на годину. Зовсім природно, що такі високі цифри – це вершини досягнень; пересічна скорість цих літаків – яку часто називають назвою „маршової скорости" – дещо менша. А час підльоту на висоту 5000 метрів сьогодні вже лише 5 хвилин, отже менше, як половина того, що перед 25 роками.

Найбільше відомий тепер винищувальний літак, для одного летуна, – це Мессершміт 109. Новіший зразок цього типу, серія Ф, у порівнянні з попередніми зразками Ме 109, виявляє покращання. В одному американському звідомленні цей зразок будівництва окреслений як „дуже небезпечний літак". Противники підкреслюють особливо поворотність та озброєння цього типу літаків.

В одному з останніх звідомлень про успіхи, німецьких винищувачів вперше називається новий літак, винищувач Фокке-Вульф. Цей літак, у порівнянні з літаками Ме 109 серії Ф. приносить дальше покращання, коли йде про його технічно-летунські спроможності, як теж коли мова про озброєння.

З приходом весни та кращих атмосферичних умовин, потрібних для живіших летунських дій, виявилася знову у великій мірі перевага німецьких літаків-винищувачів. Хоч англійські бойові літаки охороняла нераз і кількакратна кількість винищувачів, всетаке англійське летунство зазнало великих втрат. А охорона з'єднань англійських бойових літаків винищувачами стала дуже сумнівною саме через перевагу, німецьких винищувачів. Бо навіть сильно озброєні т. зв. літаки твердині у відносно високому відсотку стали жертвою німецьких винищувачів [35].

В газетах визначалося, що «Летунство вирішна зброя».

Хто хоче війну виграти, той мусить атакувати. Самою тільки обороною можна ворогові шкодити, його здержувати, але це війни не рішає. Гордістю нинішної зачіпної, є бойовий літак. Як зважити, що тягар бомб одної бойової машини від повідає вантажеві середнього тягарового самоходу, тоді можна зрозуміти величезний успіх техніки, що уможливлює такий тягар переносити в повітрю на величезну віддаль. До того долучується ще власна вага машини, що виносить приблизно від 6 – 10 тон, тисячі літрів бензини, зброя й стріливо до власної оборони й вкінці ще 4 – 5 осіб залоги; здавалося б, що дещо забагато на два крила. Спроможність, швидкість і повороткість тих машин з кожним типом вдосконалюється. З цілим вантажем вони без

труду підносяться на висоту Гімаляїв, але теж добре летять і понад самою землею, залежно від обставин і потреби нападу.

Різні форми летунського нападу вбіль шості пристосовано вже в часі німецько-польської війни, що без діяльности летунства була б протягнулася без сумніву довше й потягнула за собою більше жертв. Своє завдання виконує тепер німецьке летунство й у Норвегії, а без нього ціла німецька акція заледви чи була б там до подумання.

Ці літаки мало що мають шукати на фронті. Цілі їхнього нападу лежать звичайно далеко за фронтом, в країні про тивника, а хто має вояцьке щастя належати до тої молодої зброї, той може бути гордий, що б'є свойого ворога в саме серце, там де жадна інша зброя не сягає. Літаки – нищильники, що їх приділюється звичайно до оборони бойових літаків, мають лише малу частину тих прикмет, особливо час перебування в просторах та довжина лету є далеко менші; тому ті літаки тільки, так би мовити, випроваджують бойові машини, а пізніше саме остають далеко поза ними близько фронту. Само собою розуміється, що ворог відповідно й обороняє цілі пригожі до нападу бойових літаків і тому летуни там вже здані тільки на власну відвагу, бойове щастя й на ніяку іншу поміч.

Спроможність бойових літаків тяжко представити числами. Такий літак не зістрілює стільки й стільки ворожих літаків; час до часу тільки затоплює стільки й стільки тонажу ворожих кораблів. Його діяльність в жадному випадку не має спортового характеру. На цю страхітливу зброю припадає величезна частина жертв війни, але й слави побіди; без тієї зброї не можна вже буде більше виграти жадної війни. Сконструювати, випробувати й о після в скорій черзі більшу скількість таких літаків будувати, на це потрібні цілі роки часи й праці. Передовсім багато часу вимагає вишколення кожного пільота.

Щоб збагнути штуку обслуги бойового літака, вистарчить кинути один погляд на ту модерну машину, особливо на ту величезну скількість різних приборів, що їх треба обслуговувати. Урядження підноситися й осідати, до так званого сліпого лету, до

радіотелеграфічної обслуги, до кидання бомб; безчисленні здалося б ґудзики, ручки, підойми, колеса й колісцятка, що їх вишколений летун обслуговує «на помацки» руками й ногами, викликують в ляїка заворот голови. Так само як і багато коштує сама машина, то й не менше коштує вишколення летуна. Вишкіл мусить бути якнайстараннішний і повний, бо тут йде не тільки про життя самого летуна, але й про доцільність та успіх його діяльности. Одне нерозважне потиснення ґудзика нераз не тільки, що не приносить жадної користи, але й кінчається катастрофою. Кермувати й оперувати бойовим літаком вимагає просто цілих студій. Наприклад таке велике місто як Варшава, виглядає з більшої висоти наче мала тарілка і якої прецизности в обчислюванні треба, щоб з такої висоти скинути бомбу на фабрику зброї, летови ще, комунікаційний вузол чи на ворожий корабель! Але як така бомба вже до своєї цілі долетить, тоді заподіяні нею шкоди противникові далеко перевищають вартість літака, бомби, вишколу летуна і т. д.

У війні з Польщею німецьке летунство так списалося, що вже по двох днях війни воно просто не мало-більше якоїсь вартісної цілі, щоб на неї нападати, бо вже все було знищене. Бомбовики робили собі вже лише далекі спацерові лети в запілля противника. З коротких звітів Верховної Команди годі збагнути значення й силу діяння бойових літаків, але як від одної одинокої бомби продовж кількох хвилин йде на дно моря воєнний корабель, ця плаваюча твердиня, то це направду не жарт.

Бомбовик, як вже сказано, має від 4 – 5 осіб залоги, що кожна з них має своє призначення, свій круг діяльности і що всі разом хоча роблять що іншого, роблять одне. Старшина, підстаршина й рядовик сидять в літаку плічопліч, разом живуть, разом діють, разом вмирають. Вони порозуміваються майже без слова й діють та рішаються як один чоловік.

В теперішній війні летунство ще свойого повного слова не сказало. Тисячі й десятки тисяч бойових літаків жде ще на приказ, але як воно його вже дістане і як воно виконає

те, що виконати може, то аж тоді можна бути вповні оцінити його значення й тоді вже можна буде говорити про страхіття модерної війни [36].

Описано «Німецькі літаки „Штука"».

Незабаром побачить світ великий фільм фабрики «Уфа», під назвою «Літаки «Штука», новий твір професора Карла Ріттера. Як заведи, цей режисер, завдяки діяльності якого Німеччина має вже значну кількість документованих свідчень про ті події сучасності, що хвилюють весь світ, встановлює в своєму новому фільмі найтісніший зв’язок з дійсним життям. Року 1933 Німеччина мала в своєму розпорядженні тільки невелику кількість «учбових літаків, схожих на військові» та лише два досконалі щодо руху та міцні зразки моторів, а саме водоохолоджувальннй двашидцятицндіадровиі мотор «БМВ6», міцністю приблизно у 700 кін ських сил, та дев’ятициліндровиі зірчастий мотор з повітряним холодильником – БМВ «Горнет», з найвищою міц ністю приблизно в 600 кінських сил. У протиставленні з високорозвинешш закордонним виробництвом моторів становище Німеччини здавалось безнадій ним. Більш цінними були деякі прогре суючі пасажирські літаки, як, наприклад, зразок «Хейнкель Хе 70» та «Дорньв-Валь». Вони стали відправним пунктом у справі розвитку німецьких військових літаків. Але бойові бомбар дувальники пікіруючого польоту потре бували зовсім особливої конструкційної роботи. Перший поштовх у цій справі зробив сучасний генеральний майстер справи будування літаків генерал-полковник Уденг. В цей час дипломований інженер Польман, співробітник професора Юнкерса в Дессау з 192 В року, про робив вже значну підготовчу роботу. Але справа потребувала ще багатьох тисяч годин конструкційної роботи раніш, ніж з’явилась можливість побудувати перший літ* «Ю 87». Цей літак одномоторний і має команду з 2 осіб, має нерухомі та рухомі кулемети, під віски для бомб під крилами та корпу сом, та один «Юио 211» мотор, міц ністю у 1200 кінських сил. З усією силою, одержуваною від міцного' мотора, літак «Штука» на бирає значної височини незабаром після зльоту. При нападі через падіння вниз

об’єкт береться на прицілювання всім літаком. Значність глибини падіння цього атакуючого літака, що знижується до відносно малої височини, та досягнення в насслідок цього малої тривалості часу падіння бомби виключає майже цілком велику кількість зовжішак (впливів, наприклад, вітра, на правильність шдажня бомби; таким чином досягаються велика точність операції. Крім того, бомби одержують додаткове прискорення в наслідок швидкості падіння самого літака, а це збільшує їх руїнницьку силу. Але довгим та важким був шлях, до цих успіхів та конструктивних переваг літака – 10 87», Потрібні були все-нові та нові практичні спроби для доведення теоретичних переконань. Чи зможе машина забезпечити ті високі вимоги, що створюються швидкістю падіння? Чи буде мотор спроможнім забезпечити шалену швидкість падіння? Не на останньому місці стояло і таке питання; чи витримаэ людина цей польот-падіння з обумовленими ним швидкостями та верш за все чи справиться людина з перебоями машини, яві бувають надто міцними? Це падіння з височини тисяч метрів ставить нервам та тілу неймовірно високі вимоги. Повітряний тиск у сім або вісім раз перебільшує вагу тіла. А при перебоях машини проявляють себе такі сили, яких взагалі не може стримати людина певного діапазону сили. Ці міркування привели до "Конструювання автоматичного апарату польоту-падіння, при чому одночасово зі скиненням бомб в наслідок функціонування складної конструктивної деталі літав підхоплюється та підкидається вгору на такий радіус, який тільки спроможна витримати людина. Так з різноманітності планів та нарисів, само собою зрозуміло, що і мотор також мусив бути пристосованим до особливості умов польоту-падіння, – постала машина, яка в руках німецьких солдатів стала найстрашнішим бойовим засобом у перебігу цієї війни [37].

Несфальшована думка народу про Радянський Союз

ЧОМУ НІМЦІ ВДАРИЛИ НА РАДЯНСЬКИЙ СОЮЗ

Наші селяни причину німецько – большевицької війни приписують большевицькій пропаганді.

Большевики так захвалили большевицький рай, що тепер все до нього притьма біжить; найспішніше фронтовикам. Очевидно, випереджують усіх німецькі летуни, що частково вже заспокоїли і далі заспокоюють свою цікавість [38].

38. Вільне слово (Дрогобич). – 1941. – № 4, 16 липня.

Звідомлення Верховного Командування збройних сил Німеччини

З дня 12. VII. 1941 р.

Дії німецької армії на Сході відбуваються згідно з пляном.

У боротьбі з Англією німецькі літаки затопили вантажний кора бель водотоннажністю в 2000 брутто регістрових тонн, бомбили Плімут. Затонув один ворожий підводний човен.

В північній Африці німецько - італійська повітряна зброя бом била військові споруди Тобрука. Німецьке летунське з'єднання бомбило Порт-Саїд (Суеський канал), заподіявши великі пошкодження. Збито 12 ворожих літа ків типу Спікфаєр.

Поодинокі ворожі літаки залетіли на Західну Німеччину й скинули бомби, заподіявши незначні пошкодження.

Головна квартира італійської армії з 12.VII. подає, що з'єднання італійських літаків бомбили летовище Мікабу на о. Мальті, де знищено на землі більшу кількість ворожих літаків. В Тобруку бомблено ворожі військові споруди. Коло Солума заатаковано 2 воєнні англійські судна.

В північно-східній Африці італійські частини відбили наступ більшого розвідувального ворожого загону [38].

38. Вільне слово (Дрогобич). – 1941. – № 4, 16 липня.

Розказано про «Ю 52 – гордість німецького транспорту».

Найбільш поширений німецький транспортовий літак це літак Ю 52, що має три двигуни. Ще за мирних часів він був найбільш відомий як комунікаційний літак. Назва Ю – це скорочення назви Юнкерсових заводів, одної з найстаріших німецьких фабрик

літаків, названої так від імени її засновника професора Юнкерса, а число 52 – це нумер верстатного моделю.

Напевно цікаво буде довідатися дещо про історію цього літака Ю 52, бо вона наглядний приклад того, як промислове досягнення мирного часу обертається безпосередньо у велике збройове й воєнне досягнення і як таким чином знов кладуться підвалини для високих досягнень у прийдешніх мирних часах.

Ще в 1930 році Німецьке Товариство Повітряної Комунікації замовило на Юнкерсових заводах у Дессаві перший тип цього літака. Отже підчас кризи сконструовано тоді дуже поступовий тип літака. Умови були такі: літак мусів бути збудований із однородного металю й мати як найбільшу господарську прибутковість, тобто просторі кабіни для перевозу великого вантажу та людей. Восени 1930 року цей літак сконструовано остаточно.

Перший Ю 52 вийшов, щоправда, ще однодвигуновий. Цей літак вислано тоді негайно в велику пробну подорож, – його випробувано серед найтяжчих умов на далеких просторах Канади. Він виявився надзвичайно придатним і його, на підставі пророблених досвідів, перебудовано в тридвигуновий. Як тридвигуновий комунікаційний літак Ю52 в наступних роках завоював увесь світ. Двадцять п’ять країн закупили Ю 52 і перевозили ним вантажі та людей; цього літака вживали тридцять товариств повітряної комунікації.

Ю 52 має дуже велику запасну потужність. Якщо один двигун перестане працювати, то він із своїми двома двигунами може ще триматися на висоті 2.500 метрів. Він має над звичайно добре й міцне шасі, що дає йому змогу стартувати й осідати навіть при найтяжчих умовах. Цей літак архитвір аеродинамічної, тобто пристосованої до течій повітря й вітру, конструкції, яка підчас льоту зустрічає найменший опір повітря і крім того, він такий міцний, що його довговічність майже не має меж. Звичайні типи літаків дуже скоро стають перестарілими. Факт, що тепер у транспорті вживають Ю 52, доводить не те, що в Німеччині будування

транспортових літаків відстало, але скоріш те, як відразу добре був сконструований цей літак. Його первісну конструкцію тільки з дрібними змінами та поправками використовують і досі. Ю52 став дуже популярний. Його скрізь тільки хвалять.

Незабаром Ю 52 дістав змогу виявити свої прикмети й у війні – вперше підчас еспанської війни, коли Ю 52 перевозив війська генерала Франка з Північної Африки до Еспанії. Опісля для нього припала велика роля в цій війні, спершу як бомбардувальника, а згодом як транспортового літака, бо в Німеччині сконструровано й інші типи боєвих літаків. Ще за мирних часів цей літак давав 1.800 годин праці річно. На фронті ці години значно перевищено. Ю 52 знайшов різноманітне застосування, як транспортованець для військ і воєнного приладдя, як санітарний літак, як рятувальний морський літак і «як летуча авдиторія» для виучування бортових радіотелеграфістів і бортового персоналу. Він стартував у глибоких снігах серед майже неможливих умов, він виявив свою придатність в армейській групі Шерера минулої зими, так само як для Роммеля в Північній Африці, а тепер знов у Тунісі.

Вічний ланцюг промислового розвитку й технічного поступу з’ясовується особливо чітко на прикладі Ю 52: його випробувано за мирних часів і це привело до високих бойових досягнень у війні, а з цих високих бойових досягнень виростуть знову високі досягнення й у майбутньому, вже за мирних часів. Ту перевагу в конструкції літаків, яку Німеччина мала досі, вона має замір зберегти також і протягом дальшого перебігу війни. На основі великого теперішнього воєнного досвіду німецька авіяція в майбутній мирній комунікації відограватиме центральну ролю в Европі [39].

Ескадріля бойових літаків летить на ворога

[40].

В газетах описано «150 летунських перемог сотника Філіпа».

В четвер 14-го січня ранком розгорілися на північ од Ільменського озера запеклі повітряні бої німецьких ловців із совєтськими летунами. У перебігу тих боїв сотник Філіп, лицар ордену Залізного Хреста з дубовими листками й мечами, збив за кілька хвилин двох червоних авіяторів, осягнувши через те – попереднього дня збив він 7 совєтських літаків – свою 150-у летунську перемогу [40].

В наступних матеріалах газет показано хід воєнних дій на фронтах Другої світової війни, висвітлені в різних газет окупованої нацистами України в 1941 – 1944 роках.

Викладення матеріали ні в якому разі не претендує на повне висвітлення дій авіації під час війни. Це окремі статті показують роль авіації, льотчиків в страшній кривавій Другій світовій війни, в знищенні людей за допомогою авіації.

Вказано газета, її номер і стаття.

ЛІТАКИ УТРИМУЮТЬ ПЕРЕДМОСТОВЕ УКРІПЛЕННЯ.

Епізоди з великого німецького наступу на Сході.

БЕРЛІН, жовтень.

Після перших офіційних інформацій Німецького Верховного Воєнного Командування відносно переможного розгортання операцій на Сході надходять велика кількість фронтових рапортів; серед них німецькі рапорти дають можливість кинути погляд на мідне розгортання боїв та зробити з цього багато висновків. В одному з цих рапортів зображено вирішальне значення застосування німецьких повітряних сил у справі одержання перемоги над глибоко улаштованими більшовицькими ДОТ'ами та позиціями піхоти на одному з бойових відрізків фронту. Численні ДОТ'и, проведені ламаною лінією рови та стрілкові окопи завдовжки у цілі кілометри, що належать більшовикам, були знешкоджені протягом короткого часу при застосуванні пікіруючого, та невисокого польоту літаків. Більшовицькі війська швидко та розгублено тікають, але їх переслідують на низь кому польоті німецькі літаки та об стрілюють бортовою зброєю. «Ледве уявлюване бомбардування з літаків», (такий вираз вживає автор військового рапорту), продовжується безупинно над розташованими позиціями більшовиків. Де-на-де ледве функціонує протиповітряна обори», а німецькі бойові ескадрильї нападали все новими хвилями та пробивали міцними ударами шлях піхоті, що просувається вперед.

Наскільки вирішальним було міцне введення у бій німецьких повітряних сил, видно з того, що німецькі літаки, застосовуючи низький польот протягом 60 хвилин захищали важливе перед мостове укріплення вогнем своєї по вітряної зброї та перешкоджали більшовикам висадити в повітря міст. І це одиничний факт, що літаки, так би мо вити, «здобули» міст та захищали його до моменту прибуття передових частин німецьких панцерних та піхотних колон проти ударів ворожого війська.

В іншому бойовому рапорті повідомляють, що більшовицькі винищувачі «Рата», які протягом попередніх тижнів планомірно з’являлися над німецькими позиціями на центральному відрізку фронта і скидуванням бомб виконували ролю більшовицьких

бомбардувальників, яких, очевидно, вже не було в розпорядженні ворога, – не з'явилися в момент великого німецького на ступу. Німецькі повітряні сили цілком пакували над територією. Наступ німецької піхоти закінчився, каже автор бойового рапорту, «як на маневрах». Димові завіси відняли всяку можливість функціонування у ворожих спостерігачів. В той час, як над більшовицькими позиціями високо піднялася вогнею, димляча завіса від ударів німецької артилерії, ворожа артилерія довго мовчала, а потім прокинулася для зовсім жалюгідної оборони. Більшовицькі батареї без плану обстрілювали окремими пострілами замасковану туманом місцевість в той час, як німецькі піхотні передові затони вже давно пройшли цей відрізок території.

Введення в діло повітряної зброї, що має вирішальні результати, є також об'єктом інформації того військового рапорту, де описано знищення відбірної московської панцерної дивізії ім. Тимошенка. Дивізія, яка мала в своєму розпорядженні найважчі панцерники та моторизовану артилерію, була прослідкована в лісі літаками-розвідувальниками. Німецька піхота та артилерія оточила ліс, літаки «Штука»» почали обстріл. Дивізія була розбита раніш, ніж взагалі вступила в діло. Коли німецькі ударні групи проникли в ліс, усюди горіли велетенські розбиті панцерники, гармати були залишені їхніми командами напризволяще. А залишки дивізії ще блукали в лісі. Вранці наступного дня вони зробили спробу прориву. Вони були знищені німецькою артилерією та піхотою [41].

«Скинуто бомби на Кельнський собор».

Англо-американські повітряні збройні сили в ніч на 29 червня провели терористичний наліт на Кельн обкидали бомбами Кельнський собор. Центральну частину великої пам'ятки церковного будівництва Німеччини тяжко влучено. Обурення населення проти нього нового руйнування культурних пам'яток англо-американськими ворогами не знає меж. Вказують на те, шо ворожа авіяція при виборі цього об'єкта доводить перед світовою суспільністю, що вона менш всього

турбувалася про знищення військово важливих об'єктів, а більш про знищення моралі цивільного населення і, головним чином, про знищення європейської культури.

Кожен, хто знає Німеччину, вважав Кельнський собор за найбільший символ християнської святині і входив в нього з великим благоговінням. Десятки тисяч англійців знають цей Божий храм, шанували його цінність, схиляючись перед духом, який створив цей шедевр. Англічане бомбардували цю святиню.

Церкви, лікарні і будинки для сиріт являються объектами для їхніх бомб. Руйнування Кельнського собору влучанням бомб в його центральну частину є останнім доказом того факта, що англо-американці, саркастично сміючись, зрікаються всік дотеперішніх законів війни, щоб могти знишувати знов дітей і дорогі їм місця. Руїни церквів в Берліні, Ельберфельді, Роштоці і скрізь, де тільки англо-американська авіяція провадила свої терористичні атаки, обвинувачують перед Богом з світом англійських і американських терористів [42].

1 липня «Бомби на Порт Дарвін».

Японська Головна Квартира повідомляє, що літаки японських військових повітряних сил провели ряд нищівних атак проти військових споруд ворога в Порту Дарвін. При цьому японські військові літаки в повітряному бою проти 40 коротких винищувачів зістрелили 27 ворожих літаків, 3 ворожі літаки було знищено на землі. Далі повідомляється, що японські літаки висадили в повітря ворожі становиша й інші військові об'єкти на аеродромах, причому в багатьох виникли пожежі. Пізніше Порт Дарвін знову був об’єктом атак з’єднання японських літаків. На цей раз жоден ворожий літак не вступив до бою, – японські літаки були обстріляні лише зенітною артилерією [42].

42. Голос Полтавщини. – 1943. – № 70 (250), 1 липня.

НІМЕЦЬКІ ЛІТАКИ НАЙБІЛЬШ НЕБЕЗПЕЧНІ.

Ельмер Девіс, відомий публіцист ПАСШ, від імені уряду ПАСПІ заявив, між іншим, з приводу перебігу повітряної війни, що оборона Рурської области над звичайно

посилилась. Там сконцентровано величезну кількість оборонних заходів; крім того, наявність великої кількости нищильників і зенітної артилерії завдають великих втрат британській і північно-американській, повітряним фльотам і машинами, і „найкраще навченими" командами літаків. Девіс гадає, що англо-американські повітряні напади, можливо, не зможуть тримались далі на такій височині.

Газета „Нью-Хронікл" заявляє, що в Лондоні в жодній мірі не допускають недооцінки німецький нищильників. Газета далі вказує на те, що найнєбезпечнішими супротивниками з'являються німецькі літаки типів Фокке-Вульф 19, дврхмоторові Мессершмітти 110 і Юнкерси 88 [42].

42. Голос Полтавщини. – 1943. – № 70 (250), 1 липня.

БЕРЛІН, 23 травня. В Єгипті вилетів у воздух англійський склад мунідії [35].

35. Львівські Вісті. – 1942. – № 113 (237), 23 – 26 травня.

ЯПОНСЬКІ БОМБИ НА КИТАЙ

ТОКІО, 23 травня. – Бої На Далекому Сході поширилися на Китай. Японські літаки обкинули бомбами Квейлин, Чуанчав та Юнгчав, у провінції Кванз [35].

35. Львівські Вісті. – 1942. – № 113 (237), 23 – 26 травня.

ЕВАКУАЦІЯ ЧУНКІНУ.

ТОКІО, 23 травня. Китайська влада дала приказ цивільному населенню евакуувати Чункін. Бояться японських бомб [35].

35. Львівські Вісті. – 1942. – № 113 (237), 23 – 26 травня.

Японія творить головну квартиру для летунської армії.

Щоб заспокоїти вимоги великого значення летунства в сьогоднішній модерній війні, японське міністерство війни, як проголошено в урядовім дневнику, зарядило створити головну квартиру для летунської армії. Ця квартира буде виконувати найвище командування над утвореною вже 15 квітня цього року так званою летунською дивізією.

Шефа нової головної квартири, який перебирав уряд з днем 1 червня, бу де вибрано кожноразово з генералів в дійсній службі або генерал-лейтенантів. Його буде іменувати посередньо Тенно [1].

1.Світлий Промінь (Антонівка). – 1942. – № 31 (40), 30 травня.

Великі успіхи морського флоту і авіації держав осі.

Від початку війни, чи вірніше від приступлення до війни Італії та Японії, військовий флот і авіація держав осі осягнули досі, як про це повідомляють з військового боку, такі ус піхи в бою проти військового флоту аліантів:

затоплено 12 лінійних кораблів, 68 крейсерів, 11 авіаматок, 144 нищильники 177 підводних човнів, 35 сторожових кораблів, 26 помічних крейсерів і 109 інших військових кораблів [1].

1.Світлий Промінь (Антонівка). – 1942. – № 31 (40), 30 травня.

Скільки населення в Італії.

Згідно урядового повідомлення населення королівства Італії досягнуло загального числа 45.452.031 людей, при чому не береться під увагу земель і прилучених до Італії під і час війни [1].

1.Світлий Промінь (Антонівка). – 1942. – № 31 (40), 30 травня.

Побажання від Райхсмаршала.

Райхсмаршал Герінг переслав сотникові Бауресові привітальну телеграму згоди його 103 повітряної перемоги, а 77 ескадрільї винищувачів з нагоди її 2011 перемоги. В телеграмах підкреслював Райхсмаршал лицарські діла німецьких летунів. П ескадрилья винищувачів тільки в останніх шооти тижнях збила 1.000 ворожих літаків [1].

1.Світлий Промінь (Антонівка). – 1942. – № 31 (40), 30 травня.

Тижні японські нальоти на Квейлін та Ліючав.

Японське летунство перевело у вівторок масові нальоти на Квейлін і Ліючав, стратегично важні міста на південному сході провінції. Квансі та на центр цієї

провінції, при чому бомбардувало та обстрілювало автостради, летунські гангари та інші військові споруди.

Всі японські літаки вернулися непошкоджені до своїх вихідних баз [1].

1.Світлий Промінь (Антонівка). – 1942. – № 31 (40), 30 травня.

1.200 літунів втратила американська авіяція за два дні їх терористичних налетів.

Підчас налету північно-американських терористичних бомбардувальників у полуденних годинах 9.10. на цивільне населення багатьох місцевостей німецького побережжя над Балтійським морем збили німецькі ескадрилі винищувачів разом з зенітною артилерією і воєнною фльотою 68 тяжких чотиримоторових бомбардувальників. Крім цього мусило багато ворожих літаків примусово сідати в Швеції. Інші терористичні бомбардувальники, які за вернули назад пошкоджені, впали мабуть, як це нераз буває, в море підчас своєї поворотної дороги, а їх залоги знайшли смерть у хвилях.

Повітряний бій на великій висоті між Ютландією і Данцінгською затокою тривав багато годин і кожний раз вмішувались нові Мессершмітти й Фоке Вульфи в повітряні атаки, які велись з найбільшою запеклістю. В моменті наближення терористичних бомбардувальників до побережжя пішли в успішну дію також дивізії зенітних тяжких і найтяжчих гармат. При цьому один північно-американський бомбардувальник був буквально розірваний на шматки.

Як завжди, так і тепер зустріли німецькі винищувачі ворожі терористичні з'єднання швидко й рішуче та кинулись, певні швидких рухів і повороткості своїх літаків, впевнені щодо переваги своєї зброї, в шаленій атаці на ворожі бомбардувальники, Надаремно намагалися американські флоти обминути їх з своїми чотиримоторовими бомбардувальниками. Не зважаючи на шалене протискання ворожих терористичних з'єднань у німецькі райони над Балтійським морем, – довелось ворогові оплатити їх найтяжчими жертвами, які треба рахувати на більш 600 американських пілотів вбитими, або полоненими. Тільки дуже мала частина залоги могла врятувати своє

життя. Американська авіація втратила цей раз за дві доби тільки на одному європейському фронті повітряної війни кругло 1.200 чоловік [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Знову втратили совєти 102 літаки.

14.10.1943. На північ від Озівського моря і над середнім Дніпром продовжував ворог вчора на дотеперішні важливі пункти свої запеклі спроби вломань. В запеклих боях його відбито, кілька місцевих вломань замкнено. Біля гирла Прип'яті і в районі Гомеля після оборони заломилися ворожі удари і власною протиатакою здобуто терен. В районі на захід від Смоленська не вдалися знову сильні ворожі атаки з особливо високими втратами для совєтів, які при цьому втратили понад 50 танків. Підчас цього оборонного успіху особливо участь брало літунство за успішною допомогою сильних бойових і близьких літунських з'єднань На інших відтинках східнього фронту а також на південний за хід від Великих Луків провадилася лише місцева бойова діяльність.

Підчас надаремного ворожого повітряного налету на наш конвой на водах Далекої Півночі мисливські літаки та нищильні з'єднання збили 28, а забезпечувальні судна воєнної фльоти 4 з атакуючих ворожих лтаків, Разом за 24 години втратили совєти на східному фронті 102 літаки. Втрачено 5 власних літаків. В південні Італії міцні британсько-американські сили атаку вали вчора на відтинку Вольтурно і на північний захід від Беневенго. їх атаки заломилися на загальній обороні, або підчас протиудару. Місцями тривають ще завзяті бої. Легкі німецькі літаки в затоці Неаполя поцілили тяжко бомбами один великий ворожий воєнний корабель. Кілька ворожих турбувальних літаків кинули вчора безпланово над західньо-німецьким тереном кілька бомб [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Три американські бомбардувальники змушені були осісти в Швеції.

Шведський військовий штаб повідомляє про примусове приземлення трьох американських бомбардувальників у Швеції. Один з бомбардувальників мусів сісти

на аеродромі в Бултофта, другий біля Рункалі, а третій коло Гегсбі, на південний захід вщ Оскарсгам. Бомбардувальник, що сів на аеродромі в Бултофта був пошкоджений. Його спершу обстріляла шведська протиповітряна оборона, а після цього два шведські винищувачі змусили його сідати. Бомбардувальник, що сів біля Рункалі, загорівся в моменті приземлення, а бомбардувальника, що сів коло Гегсбі, підпалила його залога. Цю залогу, що складалася із 30 чоловік, інтерновано [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Знищено совєтам 137 танків і 142 літаки.

13.10.1943. Над Дніпром ворог вчора впродовж цілого дня атакував міцними силами мостовий причілок Запоріжжя і наші становища на відтинку на південний схід від Києва. В тяжких боях відбито атаки та при цьому знищено 137 ворожих танків. Місцеві вломання замкнено.

Біля гирла Прип'яті і на південь від Гомеля панцерні частини і гренадири протиатаками здобули назад кілька місцевостей, що були залишені в попередніх днях.

На північ від Гомеля і на захід від Смоленська совєти з’єднаними силами розпочали нові спроби вломань. В запеклому бої наші частини осягнули там знову новий оборонний успіх.

З інших відтинків східнього фронту передусім з відтинків на північ від Озівського моря і на південний захід від Великих Луків повідомлено лише про оживлену, місцеву бойову діяльність.

Дня 11 і 12 жовтня мисливські літаки та зенітна артилерія збили на східньому фронті 142 совєтські літаки. 6 власних літаків загинуло.

На південному італійському фронті вчора значно посилилась з обох сторін артилерійська діяльність. Кілька місцевих атак британсько-американських сил у долині Вольтурно і в південних Апенінах відбито з кривавими втратами для ворога.

На Середземноморському просторі авіяція бомбардувала з добрим успіхом ворожий важливий пункт на острові та перевела успішний нічний наліт на пристань і аеродром біля Аячіо [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Сотник Рудель літав 1500 раз на ворога.

Відзначений Дубовим Листям сотник Рудель, командир групи в одній ескадрі стрімкоспадних літаків 9 жовтня літав на східньому фронті 1500-й раз на ворога Сотник Рудель є першим німецьким літуном, який осягнув таке велике число льотів на ворога [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Німецька авіяція вмішується в бої біля Великих Луків.

Ескадри літаків близького бою та з’єднання бойових й стрімкоспадних літаків німецької авації вмішувалися сильнішими частинами у тяжкі оборонні бої на південний захід від Великих Луків та невпинними атаками бомб і бортової зброї на совєтські війська, танки і тягарові автомашини приносили помітне відтяження ведучим завзяте змагання німецьким дивізіям.

Німецькі винищувачі витримали велику кількість повітряних боїв Одна легка зенітна батерія авіядії збила впродовж кількох годин 7 совєтських штурмових літаків і один танк найтяжчого типу будови. Вночі на неділю сильні німецькі літунські з’єднання поборювали совєтський постачальний рух на схід від Великих Луків. Влучними поцілами і поділами зблизька тяжко пошкоджено й частинно підпалено 14 транспортових поїздів [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Капітан Новотни — найкращий літун винищувачів.

Капітан Новотни, відзначений Дубовим Листям з мечами збив в повітряному бої 7 жовтня в короткому часі, бо тільки за 5 хвилин, чотири совєтські літаки. Таким чином

капітан Новотни осягнув якнайкращий німецький літун винищувачів 223 повітряну перемогу [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Останні з останніх дні Помпеї.

ПК... Лише в небагатьох місцях європейського континенту може сучасне покоління пізнати глибше доісторичне минуле. Тому культурні нації, а між ними перш за все німці, вважали своїм обов'язком через уважні розкопки все більше видобувати такі місця на поверхню і таким чином давати європейцеві виразний образ початків його культури. Ці намагання мали особливо в Помпеях великий успіх; вже десятки літ відбували люди різних націй паломництво до цього, міста руїн, щоб задуматися над свідоцтвами культурної величі, що знову виходили на денне світло.

Тепер і відкопане місто Помпеї стало жертвою війни, Англоамериканські літуни обрали собі руїни за ціль і спричинили глибі ями від бомб в амфітеатрі, форумі, перекинулися й понівечилися колони, що з таким трудом були колись видобуті з-під грузів, і окам'янілі жертви тієї величної природньої катастрофи з 79 року н. е., стали ще раз жертвою знищення, яке ще більш тотальне, ніж знищення стихійне.

Коли Везувій прикрив дощем свойого попелу квітучу тоді оселю, тоді тисячі мешканців стали жертвою цієї катастрофи, але сліди тієї квітучої культури, що на них кожен європеєць дивився з гордощами, були завдяки жертвенній пильності знову. Відкриті й стали доступні очам шануючих нащадків. Це нічого, шо були присипані доми й храми, колони і криниці, пильний дослідник видобував їх знову на верх та встановлював згідно з колишньою формою.

Але це нове знищення більш тотальне й англо-американські літуни можуть славитися тим, що вони затерли й ті сліди. Бо того, що знищили бомби, вже не можна відтворити. Побиті на кусні й роздріблені на порох лежать колони; малюнки й капітелі знищені на всі, часи. Бомби нищили основніше, ніж сили природи, а американська жадоба рекорду може з цього пишатися, коли насмілиться це робити.

Трудно собі уявити, які причини могли спонукати до такого знищення. Хіба може якийсь американський негр почув, що в Помпеях знаходилась казарма гладіяторів і взяв її на ціль, як приналежність німецької армії?

Або може діла в тут лише інсктинтнкт нищення? Нам європейцям, вихованим у пошані до кожної справжньої культурної вартости, трудно пояснити ці напади, але туга за назавжди втраченим від того не зменшується. З напруженням читали ми „Останні дні Помпеїв" Бульвера, тепер дійде до того, що одного дня якийсь новий Бульзер напише нову книжку про „Останні з останніх дні Помпеїв". І ця книга буде оскарженням тих пілотів, що не пошанували навіть пам'ятників культури [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Японські нальоти на американські бази.

Як повідомляється в одному звідомленні з південного Тихого океану, частини японської морської авіяції заатакували північно-американські бази на Мунда (Нова Георгія), біля Більоа (Велля Лявелля) і Моката на острові Ізабелли. При цьому японцям вдалося спричинити сильні пожежі. Всі японські літаки вернулися до своєї бази [43].

43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.

Шляхи італійської авіяції.

28 березня, Італія відсвяткувала двадцятиліття своєї відродженої авіяції. Кажемо – «відродженої», – бо за часи першої великої європейської війни, італійська військова авіяція тільки-що народилась, – завдяки прозорливості поета-вояка Д'Анунція, – щоб потім знову завмерти.

В 1919 році італійську авіяцію було демобілізовано, і залишилися тільки окремі військові летуни, як Ферарін, Мазієро, Янелльо, Льокателлі, Маддалена, – що намагалися йти пліч-о-пліч з кращими летунами інших еропейських країн, щоб не дозволити понизити прапор Італії, і нерідко осягали несподівано голосних успіхів; Досить пригадати блискучу перемогу Янелльо в інтернаціональних змаганнях 1919 р.

за чашу Шнайдера, або ризикований перелет Фераріна і Мазієра з Риму до Токіо в 1920 р., або перелет височезних Анд Льокателлі. 28 грудня 1922 року, вже після приходу до влади фашистівського уряду, Олександр Пассалева досяг світового рекорду швидкости лету на гідропляні.

І, нарешті, 28 березня 1923 року з'являється, за підписом Мусоліні королевський декрет про створення італійської авіяції.

Але поява декрету не була початком великої справи відродження італійської. авіяції, а вже завершенням першого етапу гарячкової діяльности, коли було пророблено кольосальну підготовну роботу. 28 жовтня 1922 року, в день перейняття фашистами влади, Італія мала 66 літаків, що були здатні літати. На 28 березня 1923 року їх вже було 200, а 4 листопада того ж року, над урочистим походом, що ніс в роковини перемоги вінки на надгробок Невідомого Вояка, літало вже 300 новісіньких аероплянів.

З того часу було перейдено величезний шлях розбудови й творчости, і причому зверталося пильну увагу не тільки на побільшення кількости, але й, особливо, па вдосконалення якости окремих типів. Внаслідок цієї діяльности, італійська авіяція займає дуже скоро одне з перших місць в світових змаганнях за рекордові і осягнення: досить пригадати вже відомого нам Льокателлі, що перший і перелетів Атлантичний океан зо сходу на захід; Де Пінедо, що перелітає три суходоли; Де Бернарді, що вперше виграє чашу Шнайдера, а потім побиває світовий рекорд швидкости: потім знову Де Пінедо, що перелітає Атлантичний Океан і обидві Америки; потім знову Ферарін і Дель Прете, що побивають світовий рекорд лету на велику віддаль по простій лінії; нарешті лет на північний бігун дирижабля «Італія».

Туристичні літаки вигравали двічі вряд чашу Бібеску, як були виграли й чаші Блеріо та Даль Молен.

Ажельо побив був знову світовий рекорд швидкости, що впродовж багатьох років залишався неперевершеним.

Маріо Пецці здобув рекорд вгору, осягнувши 17.083 метри, що залишається й досі неперевершеним.

В інтернаціональних змаганнях лету Істр – Дамаск – Париж – перші три місця були здобуті італійськими летунами.

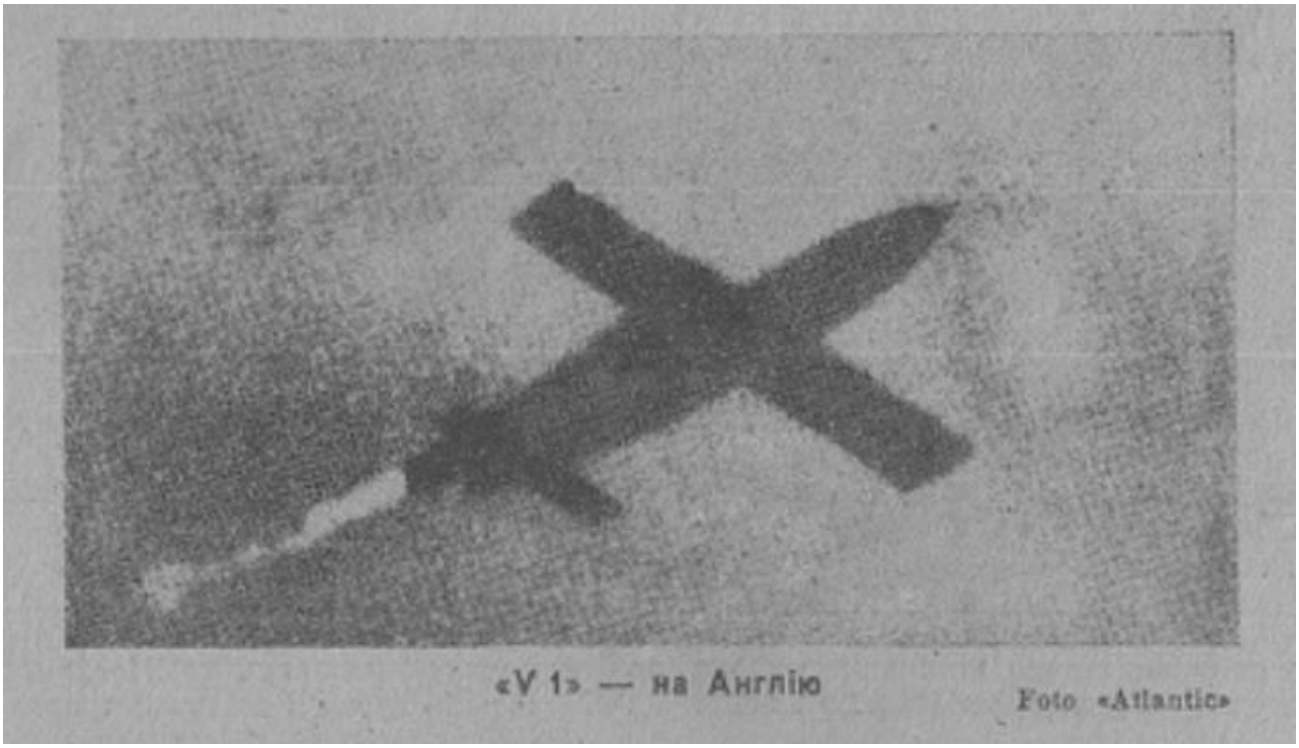
Поруч з цими незвичайними осягами поодиноких літаків, треба відмітити такі колективні лети, як ті, що їх зорганізував був покійний Італьо Бальбо, а з них треба особливо відмітити лет до Одеси з 35 літаками, лет 11 літаків до Бразілії, лет 24 літаків понад Альпами, та подвійний лет такої самої кількости літаків через Атлантичний Океан.

Потім прийшла війна. Чи треба тут підкреслювати, що участь італійської авіяції в цій війні була і продовжує, бути найбільш активною й героїчной?

Вже в часи антибольшевицької війни в Еспанії італійська авіяція вислала па антибольшевицький фронт 763 літаки, які вжили 16.720 тон всіляких бомб, не кажучи про інші матеріями. Скільки італійських літаків бере участь в теперішній війні, не дано знати. Особливо велику й плідну діяльність розвивають в Середземному Морі міноносні літаки, що задали англійській та американській фльоті великих втрат. На перше місце серед всіх авіяторів Осі вибився був маджор Бускалья, що затопив тридцать кораблів, а з тридцать першим і сам загинув (ходять чутки, що він пережив катастрофу і знаходиться в полоні, в англійському шпиталі, але ця звістка досі не підтверджена).

За час всієї війни, італійська авіяція досі втратила 1.696 забитими, 1.931 раненими, 2.576 безвісними та 6.067 полоненими. Завдяки їх жертвенності, ворог в свою чергу поніс такі втрати (до 28 лютого 1943 р.): знищених літаків 2.300, ушкоджених 958; затоплених воєнних кораблів 65 і торговельників 136, ушкоджених воєнних кораблів 211 і торговельників 136. Є. Онацький [44].

44. Український вісник (Берлін). – 1943. – № 8 (107), 18 квітня.



[45].

45. Український Вісник (Берлін). – 1944. – № 15 – 16 (139 – 140), 20 серпня.

Пікуючі літаки тапу «Стука» розторощали «лінію Сталіна».

(126) 17.VII. Воєнний кореспондент Е.Тюрк повідомляє: Наші літаки типу «Стука» виконують велику роботу. Де вони атакують, там духова і матеріяльна опірна сила противника підлягає найтяжчим випробуванням. Над вечір приходить новий наказ стартувати. Це третя сьогоднішня виправа нашої ескадрилі. Танки й піхота наткнулися в середньому бігу Двини на особливо впертий опір ворога. Ворожа артилерія стоїть на височині великою масою, добре замаскована посеред лісу і держить протилежний беріг Двини під дуже сильним обстрілом. Наше завдання скинути їм наші важкі «пакунки». Декілька хвилин після наказу завили мотори наших «Юнкерсів». Коротко обговорюємо становище, сідаємо на машину і вже стартує хвиля за хвилею. За нашою ескадрилею слідує друга і третя. Шлях де фронту недалекий. Праворуч від нас видніє у полум'ї Вітебськ. Тут вже виконано попередню роботу. Декілька хвилин ще – і наші машини, як на муштрі, формуються до лету.

Совєтська артилерія, мабуть, прочуває близьку бурю. Понад цілим другим берегом Двини блискають вогні гарматних вибухів. Це нічого їм не помагає. Ми знаємо добре, що почувають наші товариші при танках і в піхоті там в долині в моменті, коли, не зважаючи на сильний ворожий обстріл, очі всіх звернені ца небо, коли ворог, хоч-не-хоч, чи то стріляюча з гармат, чи підвозячи амуніцію, нижче прихилюється до землі, бо знає жахливе діяння зброї, яка там вгорі починає атаку.

Дальше вирішується в секундах. Перша хвиля пікує. В майже прямому пікуючому полеті літаки падуть стрімголов вниз. Наш літак, машина командира ескадрилі, злітав першим. В шаленому леті женемо на біло-жовтий вогонь, котрий вдаряє в нас знизу. Саме понад позицією задержує капітан свою машину. Те, що слідує – це пекло знищення. Дерева і частини гармат кружляють в повітрі. Машина йде за машиною. Коли ми переходимо в дальший круг, обсервуємо результати налету інших ескадриль. Понад всією височиною підноситься великанська сіро-чорна хмара диму. Вогонь ворожої артилерії мовкне. Ми бачимо, як наші танки в долині присуваються ближче до Двини. Їхні гранати безнастанно влітають у такий-же пекельний котел. Безпосередньо за ними слідує піхота. Дальший відтинок «лінії Сталіна» готовий для атаки. З бриючого лету ще раз засипуємо кулями ворожі становища. Після того беремо поворотний курс на аеродром [46].

46. Українські щоденні вісті (Львів). – 1941. – № 11, 18 липня.

Успіхи ескадрилі винищувачів МЕЛЬДЕРСА.

(122) БЕРЛІН, 16.VII. Ескадриля винищувачів Мельдерса збила від початку бойових дій на Сході до дня 12 липня 500 совєтських літаків, при чому втратила тільки 3 власні літаки. 12 липня ескадриля досягла загальної кількості 1.200 повітряних перемог [46].

46. Українські щоденні вісті (Львів). – 1941. – № 11, 18 липня.

ЛЕТУНСЬКИЙ ТЕРОР ТРИВАЄ.

На апель Папи до християнського сумління воюючих сторін, ні пропозиції еспанського уряду в справі проголошення відкритих сфер, які б не були бомбардовані, нічого не помогли і летунська війна триває далі з неослабленою активністю. В невтральних державах викликало велике враження проголошення німецьким урядом доказів, що аліянтські летуни вжили підчас налетів на Гамбург фосфорової мішанини, яка являється новим страшним бойовим засобом проти цивільного населення. Німецькі провідні кола вважають, що аліянти зірвали таким чином всі постанови міжнароднього права відносно засобів і метод війни. У зв'язку з терористичними атаками англо-американської авіяції на німецькі міста, велику увагу прилюдної опінії в Німеччині і закордоном викликала стаття міністра Ґебельса; поміщена в офіційному «Фелькішер Беобахтер», на тему бомбардувань Німеччини. Др Гебельс стверджує, що повітряні напади англо-американського летунства є скоординовані з большевицьким наступом на Сході і аліянтською офензивою на Сицілії. Кожний в Німеччині знає, що аліянти хочуть повітряним терором зламати мораль цивільного населення. Підкреслюючи хоробру поставу населення, його видержаність і холоднокровність, міністр пропаґанди заповідає, скору відплату. Німецьке командування, по словах др. Ґебельса, має приступити незабаром до масових проти атак на аліянтів [47].

47. Український Вісник (Берлін). – 1943. – № 17 (116), 22 серпня.

Тисячний наліт однієї хорватської ескадрильї на ворога.

БЕРЛІН. З нагоди тисячного нальоту на ворога однієї хорватської ескадрильї - винищувачів на Східньому фронті, головнокомандуючий німецької авіації, Герман Герінг, передав своє признання їхнім хоробрим командам, які у вірному побратимстві зброї з німецькими винищувачами проводили відважні нальоти на спільного ворога на Сході та особливо під час за пеклих оборонних боїв минулої зими і надзвичайним чином відзначилися. «Німецька авіація дивиться з гордістю на хорватських винищувачів, які стоять в її рядах», зазначено наприкінці цієї телеграми [48].

48. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 163 (245), 29 листопада.

Англійці знов над Швейцарією.

Англійські літаки 18 листопада знов пролетіли над територією Швейцарської держави. Велика кількість швейцарських протестів в Лондоні зовсім не варта того паперу, на якому вона написана [48].

48. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 163 (245), 29 листопада.

НОВИЙ НАЛІТ НА НОВУ КАЛЕДОНІЮ.

Найтяжчий наліт від початку японського повітряного наступу.

ТОКІО. Японська морська авіація знову провела в четвер наліт на Нову Каледонію. Багатьма хвилями налітали японські бомбардувальники на пристань Канада та влучними поцілами бомб знищили велику частину портових споруд. Крім того знищено її новозбудований арсенал флоту, а також склад американських вантажних автомашин. Дві касарні, в яких містилися американські частини, згоріли.

Столицю острова Ноумер також сильно понищено. Залізнична станція та портовий квартал стоять у вогні. Нафтові товариства Шель зовсім вигоріли. Промисловий квартал, який розташований за містом, також сильно постраждав.

Наліт у четвер був найтяжчим на льотом від початку японського повітря ного наступу проти ворожих опірних баз в південно-західній частині Тихого океану [49].

49. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 164 (246), 1 грудня.

ЗНИЩЕНО 33 БІЛЬШОВИЦЬКИХ ЛІТАКІВ

ВЕРХОВНЕ ВОЄННЕ КОМАНДУВАННЯ ПОВІДОМЛЯЄ:

З Головної квартири Фюрера, 28 листопада. Німецькі та румунські війська на Західному Кавказі відбили всі ворожі атаки; при цьому було знищено 130 ворожих броньованих автомашин. Наша повітряна зброя збила значну кількість більшовицьких літаків.

Моторизовані німецькі війська при просуненні вперед в Калмицькому степу знищили одну ворожу групу сил; при цьому було захоплено 600 полонених.

Між Волгою та Доном, у великій луці Дона та Сталінграді знов зазнали невдачі тяжкі атаки ворога у запеклих боях. Зенітка артилерія та штурмові літаки взяли успішну участь у наземних боях та знищили 34 більшовицькі панцерники. Згідно з повідомленнями, одержаними до цього часу, ворог втратив за час від 20 до 27 листопада 319 броньованих автомашин на території між Волгою та Доном. Крім того, знищено 26 гармат та захоплено понад 2.000 полонених.

На фронті Дона італійські війська ліквідували ворожу спробу переправи через ріку. На південь від Калініна та в районі Торопця тривають тяжкі оборонні бої. Власні контратаки від били дорога назад на різних відрізках фронту; при цьому знов знищено 95 ворожих панцерників: з них 56 пише однією броньованою дивізією. З'єднання бойових літаків успішно атакували вдень та вночі численні маршові колони, готові до бою позиції та залізничні споруди поблизу Торопця. Бойові літаки пікіруючого польоту на Далекій Півночі досягли влучень бомбами важкого калібру у споруди Мурманської залізниці.

У Північній Африці лише місцева бойова діяльність обмеженого характеру. Польові табори та військові колони ворога між Бенгазі та Аджебанією атакувалися бомбами та бортовою зброєю. Інші повітряні атаки спрямовувалися вдень та вночі проти авіаційних опірних пунктів та моторизованих сил ворога з Тунісі. Німецькі та італійські ловецькі літаки збили на всьому бойовому просторі 20 ворожих літаків.

Німецькі ловецькі літаки під час однієї денної атаки поблизу південного узбережжя Англії бомбардували залізничні об'єкти, досягнувши значних успіхів [49].

49. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 164 (246), 1 грудня.

З Головної квартири Фюрера, 29 листопада.

На відрізку фронту Терека зазнала невдачі значна кількість атак ворога.

Німецькі та румунські війська і вчора з кривавими втратами для противника відбили всі його атаки кількісно переважаючими сила» між Волгою та Доном; було знищено 35 панцерників. У великій луці Дона власною контратакою на одному відрізку фронту

від кинуто більшовиків за ріку. Міцні авіаційну сили, серед них також румунські літаки, з значним успіхом підтримували наземні війська. Велика кількість транспортних одиниць була знищена. Відрізки залізничних шляхів на нижній Волзі були успішно бомбардовані вночі. Швидкі італійські бойові літаки атакували на середньому Доні моторизовані колони ворога та військові розквартирування.

На середньому відрізку Східнього фронту ворог у триваючих тяжких боях знов втратив 57 броньованих автомашин.

У перебігу повторних успішних атак на південний схід від озера Ільменя ворог зазнав значних втрат людьми та матеріалами.

Німецькі та румунські ловецькі літаки та зенітна артилерія вчора лише на півдні Східнього фронту збили 39 радянських літаків. На тому ж відрізку фронту втрачено 6 наших літаків.

У Кіренаїці бойова діяльність розвідувальних загонів. У Тунісі німецькі та італійські війська здобули вперто оборонювану висотну позицію. Повітряні збройні сили атакували ворожі колони, лінії постачальних зв'язків та авіаційні опірні пункти. Численні автомашини були запалені. У повітряних боях німецькі ловецькі літаки збили 16 ворожих літаків, серед них кілька чотиримоторних бомбардувальників. Недораховуються 4 наших літаків. Поблизу французького північно-африканського узбережжя бойові літаки пошкодили 2 великі транспортники.

При нальотах слабких англійських сил на окуповані західні області та при нічних нальотах на Францію порог втратив 5 літаків. Ловецькі літаки атакували в Південній Англії залізничні шляхи та інші важливі у військовому відношенні об'єкти [49].

49. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 164 (246), 1 грудня.

Новий світовий рекорд на ширяку.

ВІДЕНЬ. Один з найбільш відомих пілотів ширяків Вергенц, з державної школи ширякової авіації Шпіцер-Герг біля Відня, встановив новий світовий рекорд у польоті

на ширяку. Він безперервно літав 45 годин, 28 хвилин та 5 секунд і перевершив старий рекорд більше, ніж на 7 годин [49].

49. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 164 (246), 1 грудня.

АВАРІЯ МЕКСИКАНСЬКОГО ЛІТАКА.

Стокгольм. Згідно з повідомленням часопису «Афтон Тіднінген» з Мексіко Сіті, один мексиканський транспортовий літак впав у Караїбському морі мабуть під час тайфуну. Загинуло сім осіб, в тому числі три члени екіпажу [50].

50. Нове українське слово. – 1942. – №273 (288), 22 листопада.

АНГЛІЙЦІ ЗНОВ ПОРУШИЛИ ПОВІТРЯНИЙ ПРОСТІР ШВЕЙЦАРІЇ.

Берлін. Офіційно повідомляється: я ніч з 13 на 14 листопада, велика кількість літаків кілька разів, порушила швейцарський повітряний простір. Літаки летіли над Швейцарією між 21 год. 45 хв. в околиці Женеви Ле Варієр і вилетіли біля Женевського озера. Зенітна артилерія відкрила вогонь. Повертаючись, літаки пролетіли між 23 год 19 хв. та 23 год. 40 хв. біля Женевського озера. В багатьох місцевостях західньої Швейцарії оголошено повітряну тривогу [50].

50. Нове українське слово. – 1942. – №273 (288), 22 листопада.

Німецька зенітна артилерія збила 3.134 совєтських літаків.

Як повідомляє Головне Командування Німецьких Збройних Сил, німецька зенітна артилерія збила до цього часу 3.134 совєтських літаків. Поза цим німецька зенітна артилерія при обстрілах наземних цілей діяла ще і багато разів успішніше та знищила велику кількість бункерів, танків, кораблів та батарей.

Особливою успішністю відзначився один зенітно-артилерійський полк, що 26.11.1942 року збив 250-й советський літак [51].

51. Лохвицьке Слово. – 1942. – № 29 (44), 9 квітня.

Сильні з’єднання німецькнх бойових літаків постійно атакують созєтські тилові залізничні лінії.

Сильні з'єднання німецьких бойових літаків атакували тилові залізниці та постачальний зв'язок совєтів на всіх відтинках східного фронту. Вагони, залізничні станції, рейки та споруди руху були поцілені бомбами всіх калібрів. Знищено велику кількість транспортових поїздів, які атаковано на відкритих відтинках.

Також вночі на суботу німецькі бойові літаки з успіхом продовжували турбування совєтського постачального руху. Запалено 6 залізничних станцій на шляху Ростов-Камінське, а на другій залізничній лінії, що йде дальше, на північ, знищено поїзди навантажені тяжкими танками, тяжкою зброєю та амуніцією. Нічні нальоти на рух ворожих частин безпосередньо за фронтом спричинили тяжкі втрати у ворожих танках та вантажних автомашинах і розбиття совєтських маршових колон [52].

52. Горохівські вісті. – 1943. – № 22, 31 липня.

Дальші тяжкі втрати ворога в кораблях

Нальоти тяжких німецьких бойовик літаків на британсько-американську транспортову фльоту на водах біля Августи спричинили вночі на 23.7. знову тяжкі втрати ворога в кораблях. Щоб охоронятися від безнастанного бомбардування німецьких з'єднань бойових літаків намагався ворог оточити штучною мрякою цілий портовий терен Августи, щоб таким чином позбавити німців можности будьщо бачити та ціляти.

Все ж таки скинені бомби поцілили принаймні 7 кораблів у приблизно 16.000 рбт, з яких один потонув за декілька секунд могутніх зривів.

Також портові споруди Августи знову тяжко пошкоджено. Тяжкі та найтяжчі бомби попадали у склади амуніції та харчів на березі. Відлітаючи бачили німецькі літуни пожежі, які швидко та широко поширювалися [52].

52. Горохівські Вісти. – 1943. – № 22, 31 липня.

Виразний терористичний наліт на Рим.

Підчас терористичного бомбардувального нальоту на Рим англійське бюро Ройтера опубліковало комунікат, згідно з яким літуни, які мали доручення перевести наліт на

Італійську столицю, були вибрані з поміж «найздібніших та найкраще вишколених залог» і одержали особливі вказівки щодо того, щоб уникати шкод у культурних установах та релігійних пам’ятниках. Вони мали свої нальоти спрямувати виключно на військові та промислові об’єкти.

З дотеперішних повідомлень довідуємося, що ворожі літуни скинули свої бомби на славну базиліку «Сан Льоренцо Фуорі ле Мура», яка походить з IX ст., на кладовище «Кампо Верано», на університетське місто та на житлові квартали Сан Льоренцо, Пренстіно і Тібуртіна [52].

52. Горохівські Вісти. – 1943. – № 22, 31 липня.

Також в Больонії житлові квартали та пам'ятники культури – жертвою ганстерського нальоту.

Як з звідомлення Стефані виходить, підчас терористичного нальоту на Больонію, англо-американські повітряні ганстери знову атакували в першій мірі густо заселені квартали та пам’ятники культури. Знищено та тяжко пошкоджено багато житлових домів. Частинно знищено також відомий Паляццо д’Аккошіо та базиліку св. Франціска, одну з найкращих будівель XIV століття. Також тяжко пошкоджено лікарні Бадія та міську. Рівнож поцілено бомбою дім, в якому народився славний італійський дослідник Марконі. На площі Сан Доменіко частинно знищено гробницю Роляндіно Пассаджері, найбільш характеристичну від знаку Больонії. Легко пошкоджено також церкву Сан Сальватор [52].

52. Горохівські Вісти. – 1943. – № 22, 31 липня.

Японські успіхи біля Рендови

Згідно звідомлення Імператорської Головної Кватири від десанту північно-американців на острові Рендова досягнули японці за час від 30 червня до 20 липня таких успіхів:

Збито 265 ворожих літаків та затоплено 23 воєнні і транспортові кораблі і тяжко пошкоджено один крейсер та 4 транспортові пароплави. Між затопленими кораблями

є п’ять крейсерів, п’ять великих нищильників, один нищильник, один спеціяльний пароплав, два невизначені воєнні кораблі, чотири транспортові кораблі, один торпедоносний човен та один крейсер, який вилетів в повітря.

В тому самому часі збито або пошкоджено 66 японських літаків [52].

52. Горохівські Вісти. – 1943. – № 22, 31 липня.

Результати боїв біля Нової Георгії.

Навальні бої між японцями та американцями в районі Соломонського архіпелягу відбуваються безперервно від 30 червня. Но скільки досі відомо, втратив ворог тільки біля одного острова Нової Георгії 6 крейсерів, тяжкі нищильники, 34 транспортові кораблі та інші судна і 150 літаків. Ці тяжкі втрати змушують американську воєнну фльоту постачати тепер головним чином літаки для транспорту, але, як виходить з повідомлення, і ці літаки терплять тяжкі втрати [52].

52. Горохівські Вісти. – 1943. – № 22, 31 липня.

Сбит 1000-й неприятельский самолет.

Берлин. 2.X. На южном участке восточного фронта одна дивизия зенитной артиллерии 30 сентября сбила 1.000-й неприятельский самолет [53].

53. Молния. Газета для казаков и доровольцев. – 1943. – № 13, 8 октября.

ТОКИО. 2.X. 642 вражеских самолета и 125 судов были уничтожены или захвачены японцами в течение августа и сентября [53].

53. Молния. Газета для казаков и доровольцев. – 1943. – № 13, 8 октября.

Під час 1.000 льотів на ворога знищено 212 совєтських танків.

БЕРЛІН. Одна німецька ескадрилья штурмових літаків, яка тепер бореться а районі Київ-Житомир повідомила в тих днях одночасно про 1.000 літ на ворога та про знищення 212 танків. Цього досягнула вона у відносно короткому часі, бо та ескадрилья бореться щойно від весни 1943 року на Сході. Крім нього знищила вона 175 вантажних автомашин та 155 запряжених возів, а в повітряному бої збила один

совєтський літак. На довго вибила вона з ладу 324 ворожі танки, з яких велика частина теж певно знищена [54].

54. Дунаєвецькі Вісті. – 1943. – № 94 (216), 2 грудня.

„Мс 323“—найбільший в світі висадний літак

„Гігант“, шестимоторовий німецький літак, вживаний від деякого ч. су німецькою авіяцією, але нераз проявив себе під час операцій німець ких військ, як транспортовий літак, особливо на далекі віддалі. На фото Машина в льоті. Спокійно і певно летить цей великий транспортовий літак своєю дорогою.

[54].

54. Дунаєвецькі Вісті. – 1943. – № 94 (216), 2 грудня.

ВЕРХОВНЕ КОМАНДУВАННЯ НІМЕЦЬКИХ ЗБРОЙНИХ СИЛ ПОВІДОМЛЯЄ:

29 листопада 1943 року.

Біля перешийку Перекопа не вдалися кілька ворожих атак, і що підтримувались сильним артилерійським вогнем.

Біля мостового причілку Нікополя та у великій Дніпровій дузі, ворог знову атакував, в дотеперішніх головних бойових пунктах, великими силами, де здобув кілька місцевих і вклинень, які було відрізано від тилового сполучення. Тут знищено 107 ворожих бронемашин.

Особливо тяжкі бої були у місці вклинення на південь Кременчука, де нашими частинами відбито кілька ворожих стрілецьких дивізій та в деяких місцях перейдено до контратаки.

Також з відтинків Черкас, і Києва та Коростеня повідомляється про запеклі бої. У боях одна власна наступальна операція на захід Києва мала успіх.

27 та 28 листопада на південному відтинку східнього фронту збито 72 совєтські літаки, при втраті 6 власних літаків.

На всьому бойовому відтинку Гомеля ввозу розгорілися тяжкі бої. Болотистий терен та на тиск атакуючого ворога, вимагають від наших частин, які чинять запеклий опір та ввесь час ведуть контратаки високої бойової якості.

В той час, як на південний захід Смоленська відбито місцеві атаки ворога, частково в рукопашних боях, власні атака на південний захід Невеля, не зважаючи на погану погоду та і місцевість, а також на запеклий ворожий опір, привели до нових місцевих успіхів.

На південно-італійському фронті, на східньому відтинку, ворог з великими силами підступив до наших позицій на північно-західньому краю долини ріки Сангро. Попереднього дня британські бойові групи, що вклинилися, контратакою знову відкинуті назад з великими втратами для ворога. Здобуто полонених.

Останньої, ночі ворожі літаки нишпорили над західньою Німеччаною.

Вніч на 29 листопада кілька німецьких літаків бомбардували об'єкти південно-східньої Англії [54].

54. Дунаєвецькі Вісті. – 1943. – № 94 (216), 2 грудня.

30 листопада 1943 року.

Ворожі атаки проти наших позицій на перешийку Перекопу пройшли безуспішно.

Біля мостового причілку Нікополя, у великому закуті Дніпра, ворожа наступальна діяльність в загальному вчора послабшала. Сильніші атаки провели совєти на

північний схід та північ Кривого Рогу, як і в терені вклинення на південь Крименчука. При одній успішній контратаці знищено або здобуто 30 ворожих гармат.

В районі Черкас запеклі та змінні бої посилились.

Власна наступальна дія на захід Киева привела до місцевих успіхів.

У наступальних і оборонних боях в районі Києва та Житомира, частинами війська та зброєю СС-ів, під командуванням генерал-полковника Гота перешкоджево прориву советських армій і контратакою від кинуто ворога назад на схід. Совєти втратили там за час від 16 по 26 листопада більш 20.000 чоловік вбитими, 4.800 чоловік полоненими, 603 панцерники, 1.505 гармат, 1.042 кулемети, 275 гранатометів та 554 проти панцерних гармат.

У бойовому районі Гомеля. Далі тривають запеклі бої. На південний захід та захід міста нашими частинами в тяжких боях зупинено наступаючі сильні ворожі бойові групи. На північ від Гомеля відбито багато ворожих атак. При цьому ворог потерпів від нашого успішного оборонного вогню та запеклих контратак значних втрат.

На південний захід Невеля атакою наших частин зламано запеклий ворожий опір та здобуто назад місцевості.

На мурманському фронті залогою німецького опорного пункту в рукопашних боях відбито ворожі атаки.

За вчорашній день в повітряних боях знищено при втраті двох власних машин, 49 ворожих літаків.

28 листопада майор Ролль – командир однієї ловецької ескадрильї на східньому фронті здобув свою 250 повітряну перемогу.

В південній Італії ворог після сильної артилерійської підготовки, при підтримці великих летунських сил вчора провадив очікуючу атаку проти нашого східнього крила в долині річки Сангро. Тяжкі бої ще тривають. На інших фронтових відтинках відбито місцеві атаки слабших ворожих сил.

За останніми відомостями при нальоті німецьких торпедоносних літаків на одну ворожу військову валку 20 листопада біля Алжірського побережжя потоплено і четвертий великий корабель. Так, що загальні втрати ворога при цій атаці зросли до 4 транспортовців в 50.000 брт.

Попереднього дня північно-американські летунські з'єднання під прикритим хмар залетіли в німецьку бухту, де атакували місто Бремен. Заподіяно руйнації будинків та незначні втрати серед населення. В запеклих повітряних боях та зенітною артилерією збито 33 ворожих літаки. З них більша кількість – це важкі 4-х моторові бомбовози, 6 інших літаків втратив ворог над зайнятими областями.

Вчора німецькими ловецьки та літаками для далекого польоту збито над Атлантичним океаном одну велику літаючу лодку.

Останньої ночі кілька ворожих літаків скинули безпланово бомби над західньою Німеччиною.

В тяжких боях німецькі підводні човни потопили в Атлантиці, Середземному та Чорному морі 8 кораблів в 36.000 брт., 2 винищувачі, один фрегат та один підводний човен. Тяжко пошкоджено попаданням торпед один легкий крейсер. Далі наші підводні чоєнн збили ще 5 ворожих літаків, що охороняли корабельну валку [54].

54. Дунаєвецькі Вісті. – 1943. – № 94 (216), 2 грудня.

Великий наліт японських бомбардувальників на Чангтег.

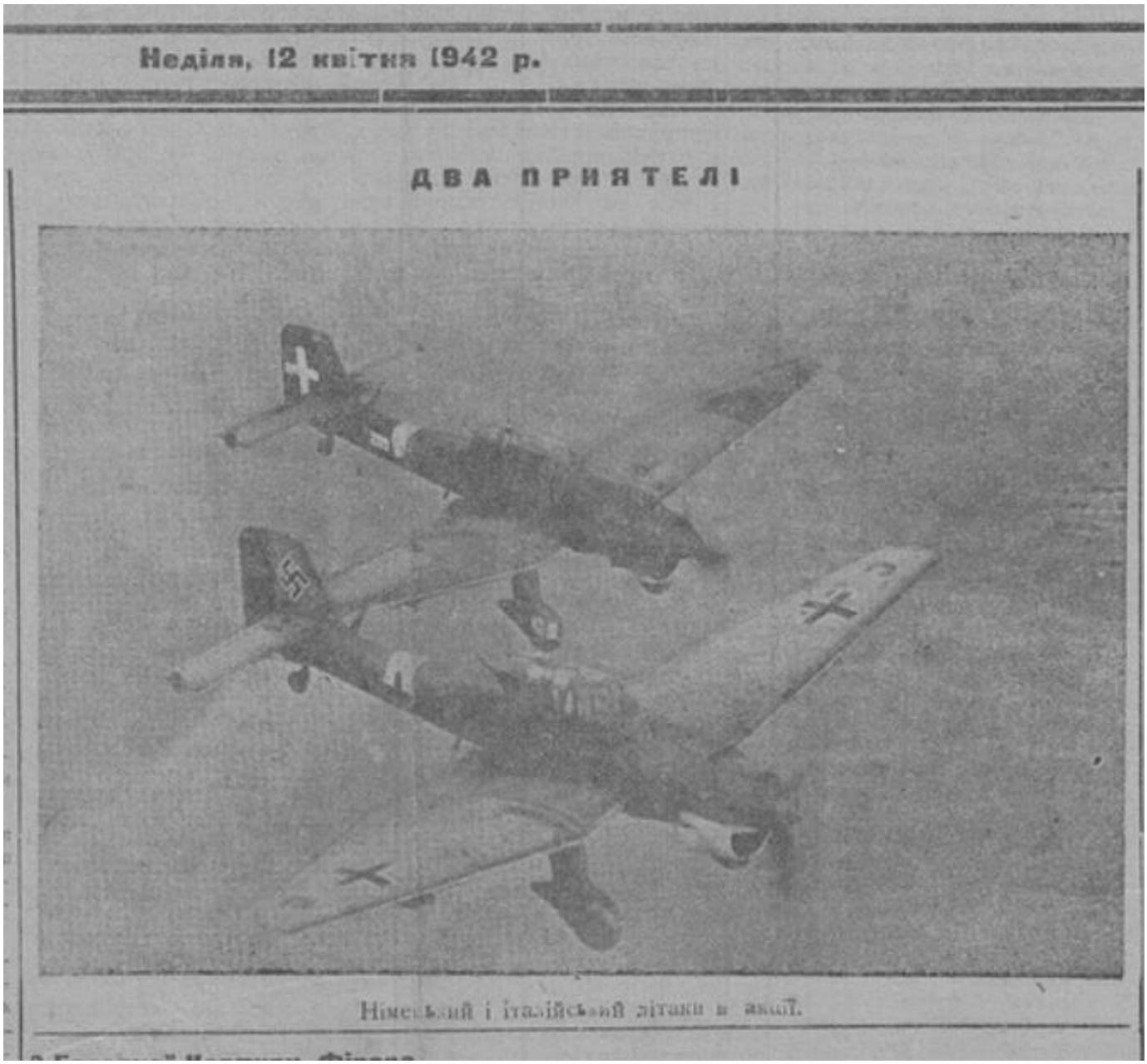
ТОКІО, Формація японських армійних бомбардувальників та винищувачів перевела в понеділок вранці масовий наліт на Чангтег, під час якого збито два ворожі «Ф – 42», які намагалися завести бій з японськими формаціями. Під час того бою з 4 чи 5 ворожими винищувачами збили японці одну машину. Пізніше японські бомбардувальники, які вже закидали бомбами ворожі військові споруди в центрі Чангтег, збили ще одну ворожу машину. Всі японські машини вернулися в доброму стані з того нальоту [55].

55. Дунаєвецькі Вісті. – 1943. – № 96 (218), 9 грудня.

Нальоти на поодинокі об'єкти в Лондоні і Довєрі.

БЕРЛІН. Німецькі літаки перевели вночі на 26.11 нальоти на поодинокі об'єкти в Лондоні і Довері. Об'єкти в Лондон атаковано вже коротко по 19 годині, а об'єкти в портовому місті Довері біля 3 години ночі. З тих дій не вернувся один німецький літак [55].

55. Дунаєвецькі Вісті. – 1943. – № 96 (218), 9 грудня.


Неділя, 12 квітня 1942 р.

ДВА ПРИЯТЕЛІ

Німецький і італійський літаки в акції.

[56].

56. Волинь (Рівне). – 1942. – № 27 (55), 12 квітня.

Ескадрилля Мельдерса осягнула 3000 перемогу.

Верховно Командування Збройних Сил повідомляє: 7 квітня 1942.

На східньому фронті власні наступальні дії принесли дальші успіхи. На багатьох відтинках фронту відбито місцеві наступи ворога. Продовжувано нищення важних воєнних споруд в Ленінграді тяжкою артилерією. Вчора знищено на східньому фронті 29 ворожих панцерників та зістрілено або знищено на землі 60 совєтських літаків.

У Північній Африці жива, розвідча діяльність з обох сторін. Групи бойових та мисливьких літаків заатакували британські летунські площі в Мармариці та на єгипетських надбережних теренах і розпорошили згуртовані авта на південний схід від Мехілі. У повітряних боях зістрілили німецькі мисливські літаки 6 британських літаків.

Сильні групи німецьких бойових пікіруючих та мисливських літаків продовжували вдень і вночі налети на військові споруди острова Мальти. Запалено один британський нищильник який находився в доку.

На англійському південному побережжі поцілили бомбою німецькі бойові літаки споруди радідвисильні.

Мисливська ескадрилля Мельдерса осягнула вчора свою 3.000 повітряну перемогу [56].

56. Волинь (Рівне). – 1942. – № 27 (55), 12 квітня.

ВЕЛИЧЕЗНІ ВТРАТИ СОВЄТІВ.

ВЕРХОВНЕ КОМАНДУВАННЯ ЗБРОЙНИХ СИЛ ПОВІДОМЛЯЄ: 4 квітня 1942.

В Донецькому басейні та на середньому відтинку східнього фронту перевели большевики поодинокі наступи. Їх відбито з тяжкими втратами для ворога. Власні наступальні дії були успішні. На північному відтинку фронту сильніша бойова діяльність. На відтинку тільки одного корпусу знищено 15 ворожих панцерників. Групи бойових та мисливських літаків атакували з великим успіхом військові споруди

в Мурманську. У порті пошкоджено бомбою один торговельний корабель. 197 протиштурмова батарея знищила від початку східньої війни 200 ворожих панцерників.

В протязі трьох перших місяців цього року віднесли совєти у своїх безуспішних спробах заломити німецький східний фронт, та через німецькі наступальні дії дуже тяжкі втрати в людях та матеріалі. Побіч дуже великої кількості забитих втратив ворог в часі від 1 січня до 31 березня 104.028 полонених, 2.167 панцерників та 2.519 гармат. Німецьке летунство знищило в тому самому часі; 1.755 літаків у повітряних боях, 250 літаків збитих протилетунською артилерією, 595 літаків знищено на землі та 110 зістрілено частинами армії [56].

56. Волинь (Рівне). – 1942. – № 27 (55), 12 квітня.

Збомбардовано Ленінград і Кронштадт.

ВЕРХОВНЕ КОМАНДУВАННЯ ЗБРОЙНИХ СИЛ ПОВІДОМЛЯЄ:

5 квітня 1942.

В полудневому та середньому відтинку східнього фронту відбито поодинокі наступи ворога. При очищуванні запілля на середньому відтинку фронту знищено 3.000 партизан.

Сильні групи бойових, пікіруючих та мисливських літаків успішно помагали армії в боях ла північному відтинку. Совєти віднесли значні втрати в людях і матеріялі. У повітряних боях протилетунською артилерією збито 47 ворожих літаків, при чому втрачено, тільки один власний. Групи літаків тої самої повітряної фльоти атакували рештки совєтської балтійської фльоти в портах Ленінграду і Кронштадту. Два лінійні кораблі та два тяжкі крейсери поцілено бомбами тяжкого і найтяжчого калібру. Правдоподібно пошкоджено також крейсер для розставлювання мін.

Найтяжча артилерія помагала летунству в атаках поборюючи ворожі протилетунські батареї. На просторах довкола Рибальського півострова та

Мурманського побережжя бойові літаки затопили бомбою, один торговельний корабель 1.200 р.б.т. та тяжко пошкодили п’ять інших.

У Північній Африці відбито атаку британських розвідних сил. З добрим успіхом бомбардовано летунські площі та автокольони в Мармариці. Зі сильним успіхом продовжувано вдень і вночі налети на військові цілі та портові споруди в Ля Валетта і британські летунські площі на острові Мальта. Бомбами поцілено один британський крейсер, який находився в доку.

На південно-західньому англійському побережжі бомбардували німецькі бойові літаю один завод британського летунського зброєневого промислу.

З групи британських бомбардувальників, які вчора пополудні під сильною охороною мисливських літаків пробували виконати налет на заняті західні терени, зістрілєно німецькими мисливськими літаками протилетунською артилерією 14 літаків без власних втрат.

Ескадрилля мисливських літаків під командуванням свойого командора майора Траутльофта осягнула у вчорашньому дні двохтисячну перемогу [56].

56. Волинь (Рівне). – 1942. – № 27 (55), 12 квітня.

Спроба англійського налету на Париж.

ДНБ. Берлін.

Військові круги повідомляють, що вночі на 6 квітня британські літаки знову атакували Париж. Сильна німецька протилетунська оборона не допустила британців до жодних важних заводів військової продукції. Скинені бомби причинили тільки малі шкоди в будинках [56].

56. Волинь (Рівне). – 1942. – № 27 (55), 12 квітня.

Сильна група японських літаків бомбардувала Кольомбо.

ДНБ. Амстердам. Як подає британська служба звідомлень, сильна група японських літаків атакувала в неділю вранці Кольомбо. Атаки знизька та атаки пікіруючих літаків було скеровано на портові споруди. Звідомлення про втрати ще немає [56].

56. Волинь (Рівне). – 1942. – № 27 (55), 12 квітня.

Повітряна тривога в Нью-Йорку.

У Нью-Йорку в четвер мала місце друга з початку війни повітряна тривога. Вона тривала 30 хвилин. Ріо-де-Жанейро також подало сигнали повітряної тривоги [57].

57. Голос Дніпра (Херсон). 1942. – № 150 (232), 30 жовтня.

ВИПРОБУВАНИЙ У БОЮ НІМЕЦЬКИЙ ЛЕТЮЧИЙ ЧОВЕН

Німецька техніка робить щороку нові поступи й під час війни. Досліди і досліди раз-у-раз приводять до нових конструкцій, які диктують весь світ. Так створено тепер новий летючий човен (BV 138), що відповідає всім вимогам війни.

[58].

58. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 171 (253), 18 грудня.

Австралійська авіація практично знищена.

ТОКІО. – Як заявляють компетентні круги, повідомлення головної королівської квартири про збиття 434 ворожих літаків виявляв, що австралійська авіація практично знищена. Якщо взяти до уваги, що це число не охоплює знищених ворожих літаків під час японських повітряних атак на австралійський континент в базах порту Дарвіна, Віндгена і Дербі, то можна логічно уявити собі дійсну кількість цих втрат.

Вказується на те, що майже всі і збиті літаки в американського походження, та що перевага американських літаків в австралійській авіації а красномовним свідоцтвом того, на скільки належить Австралія від США в справі поповнення і своє авіації [59].

59. Кам'янські вісті. – 1942. – № 91, 4 серпня.

Шляхи італійської авіяції.

28 березня, Італія відсвяткувала двадцятиліття своєї відродженої авіяції. Кажемо – «відродженої», – бо за часи першої великої європейської війни, італійська військова авіяція тільки-що народилась, – завдяки прозорливості поета-вояка Д'Анунція, – щоб потім знову завмерти.

В 1919 році італійську авіяцію було демобілізовано, і залишилися тільки окремі військові летуни, як Ферарін, Мазіеро, Янелльо, Льокателлі, Маддалена, – що намагалися йти пліч-о-пліч з кращими летунами інших еропейських країн, щоб не дозволити понизити прапор Італії, і нерідко осягали несподівано голосних успіхів. Досить пригадати блис кучу перемогу Янелльо в інтернаціональних змаганнях 1919 р. за чашу Шнайдера, або ризикований перелет Фераріна і Мазієра з Риму до Токіо в 1920 р., або перелет височезних Анд Льокателлі. 28 грудня 1922 року, вже після приходу до влади фашистівського уряду, Олександр Пассалева досяг світового рекорду швидкости лету на гідропляні.

І, нарешті, 28 березня 1923 року з'являється, за підписом Мусоліні королевський декрет про створення італійської авіяції.

Але поява декрету не була початком великої справи відродження італійської авіяції, а вже завершенням першого етапу гарячкової діяльности, коли було пророблено кольосальну підготовну роботу. 28 жовтня 1922 року, в день перейняття фашистами влади, Італія мала 66 літаків, що були здатні літати. На 28 березня 1923 року їх вже було 200, а 4 листопада того ж року, над урочистим походом, що ніс в роковини перемоги вінки на надгробок Невідомого Вояка, літало вже 300 новісіньких аероплянів.

З того часу було перейдено величезний шлях розбудови й творчости, і причому зверталося пильну увагу не тільки на побільшення кількости, але й, особливо, на вдосконалення якости окремих типів. Внаслідок цієї діяльности, італійська авіяція

займає дуже скоро одне з перших місць в світових змаганнях за рекордові досягнення; досить пригадати вже відомого нам Льокателлі, що перший і перелетів Атлантичний океан зо сходу на захід; Де Пінедо, що перелітає три суходоли; Де Бернарді, що вперше виграє чашу Шнайдера, а потім побиває світовий рекорд швидкости; потім знову Де Пінедо, що перелітає Атлантичний Океан і обидві Америки; потім знову Ферарін і Дель Прете, що побивають світовий рекорд лету на велику віддаль по простій лінії; нарешті лет на північний бігун дирижабля «Італія».

Туристичні літаки вигравали двічі вряд чашу Бібеску, як були виграли й чаші Блеріо та Даль Молен.

Ажельо побив був знову світовий рекорд швидкости, що впродовж багатьох років залишався неперевершеним.

Маріо Пецці здобув рекорд вгору, осягнувши 17.083 метри, що залишається й досі неперевершеним.

В інтернаціональних змаганнях лету Істр – Дамаск – Париж – перші три місця були здобуті італійськими летунами.

Поруч з цими незвичайними осягами поодиноких літаків, треба відмітити такі колективні лети, як ті, що їх зорганізував був покійний Італьо Бальбо, а з них треба особливо відмітити лет до Одеси з 35 літаками, лет 11 літаків до Бразілії, лет 24 літаків понад Альпами, та подвійний лет такої самої кількости літаків через Аптлантичний Океан.

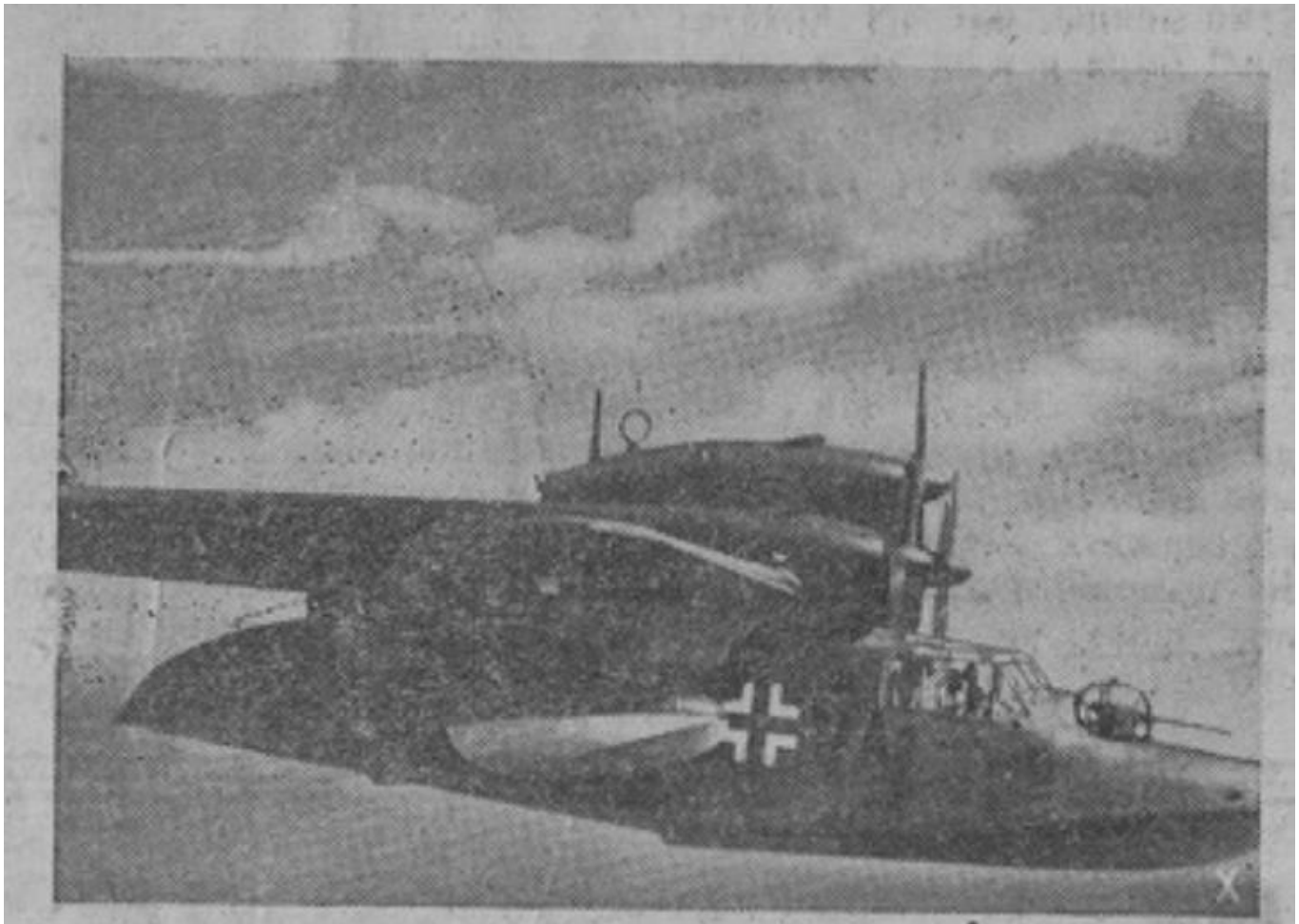
Потім прийшла війна. Чи треба тут підкреслювати, що участь італійської авіяції в цій війні була і продовжує, бути найбільш активною й героїчной?

Вже в часи антибольшевицької війни в Еспанії італійська авіяція вислала па антибольшевицький фронт 763 літаки, які вжили 16.720 тон всіляких бомб, не кажучи про інші матеріями. Скільки італійських літаків бере участь в теперішній війні, не дано знати. Особливо велику й плідну діяльність розвивають в Середземному Морі міноносні літаки, що задали англійській та американській фльоті великих втрат. На

перше місце серед всіх авіяторів Осі вибився був маджор Бускалья. що затопив тридцать кораблів, а з тридцать першим і сам загинув (ходять чутки, що він пережив катастрофу і знаходиться в полоні, в англійському шпиталі, але ця звістка досі не підтверджена).

За час всієї війни, італійська авіяція досі втратила 1696 забитими, 1931 пораненими, 2 576 безвісними та 6 067 полоненими. Завдяки їх жертвенності, ворог в свою чергу поніс такі втрати (до 28 лютого 1943 р.): знищених літаків 2 300, ушкоджених 958; затоплених воєнних кораблів 65 і торговельників 136, ушкоджених воєнних кораблів 211 і торговельників 136. Є. Онацький [60].

60. Український вісник. – 1943. – № 8, 18 квітня.



ВИПРОБОВАНИЙ У БОЮ НІМЕЦЬКИЙ ЛІТАЮЧИЙ ЧОВЕН.
Спереду видно засклений балькончик з висуненим кулеметним гніздом.

[61].

61. Кремяницький вісник. – 1942. – № 67 (105), 20 серпня.

Німецькі юнаки вчать слітати на пяланерах. Без цих вправ у літанні на планерах, німецьке летунство не осягнуло б своїх великих успіхів.

[62].

62. Кремянецький вісник. – 1942. – № 74 (112), 13 вересня.

[63].

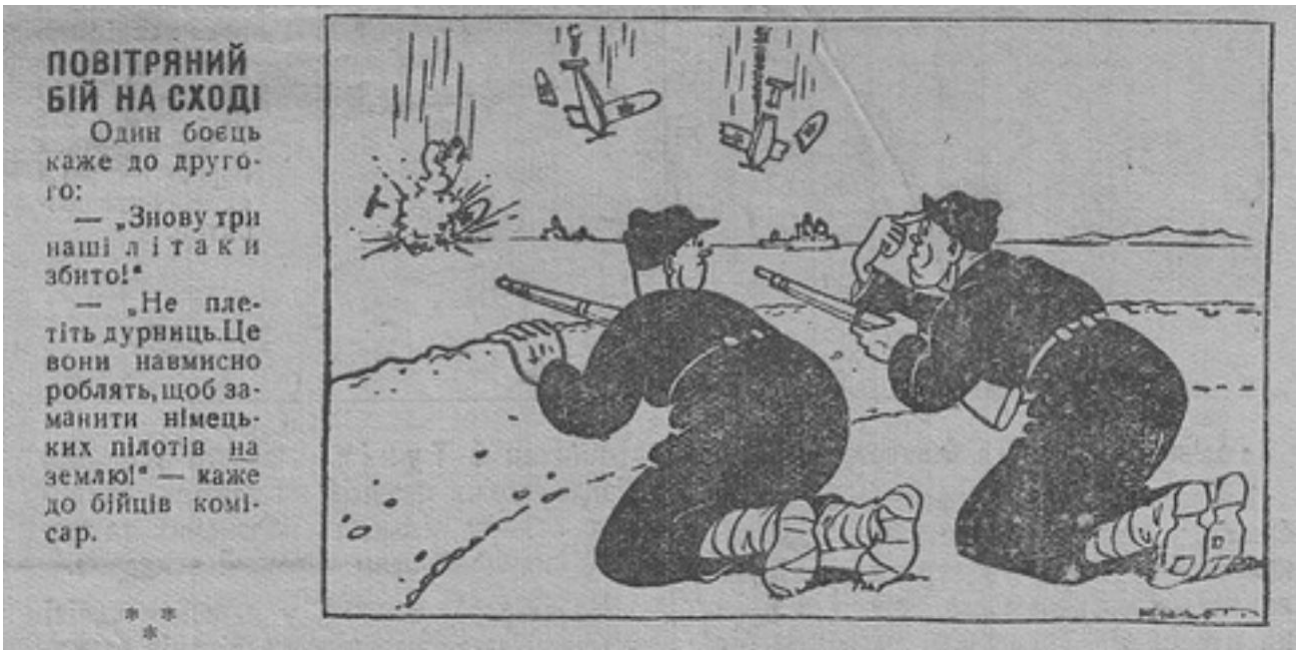
63. Кремянецький вісник. – 1943. – № 51 (193), 27 червня.

МАЛЬТА—ЦЕ САМІ РУЇНИ, ЗГАРИЩА, ПОПЕЛИЩА

Німецька авіація своїми нальотами вдень і вночі обернула англійську середземноморську базу — острів Мальту в самі руїни. Німецькі бойові літаки кидали на Мальту незлічимі маси бомб тяжкого й найтяжчого калібру, що спричинили величезні пожежі та викликали хмари диму.

Наш малюнок показує порт Ля-Валетту на острові Мальті — сталу ціль нальотів німецьких бомбардувальних літаків.

[64]. 64. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 173 (255), 22 грудня.



ПОВІТРЯНИЙ БІЙ НА СХОДІ

Один боєць каже до другого:

— „Знову три наші літаки збито!"

— „Не плетіть дурниць. Це вони навмисно роблять, щоб заманити німецьких пілотів на землю!" — каже до бійців комісар.

* * *

[65]. 65. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 175 (257), 29 грудня.

В боях з англо-американською авіацією за час з 1 по 10.XII. збито 131 літак [66].

66. Нове Запоріжжя. – 1942. – №109 (123), 16 грудня.

ВОЗДУШНЫЕ БОИ ЗА СТАЛИНГРАД.

Воздушная битва за Сталинград, которая длится вот уже третий месяц, не имеет себе равной в истории армии. Над городом изо дня в день постоянно находится в воздухе от 50 до 100 вражеских самолетов. Только непосредственно под Сталинградом немцы сосредоточили до 1.000 самолетов и, несмотря на огромные потери, продолжают совершать до двух тысяч самолето-вылетов в день. Однако, хотя напряжение боев и не ослабевает, есть ряд признаков, по которым можно судить, как велики потери в немецкой авиации и насколько сильно она обескровлена в боях за Сталинград.

Известно, что немецкое командование рассчитывая в две недели взять город, выйти за Волгу и этим решить исход борьбы на Юге. В разрешении такой задаи огромную роль должна была сыграть авиация, как ударная сила. Учитывая это, фашисты пополнили свой воздушный флот, действующий на Юге, свежими частями, взяв некоторые из них даже с таких отдаленных участков, как Сицилии. Кроме того против Сталинграда был брошен 8-й воздушный корпус, подчиненный непосредственно фашистскому главному командованию.

В первые недели сконцентрированных здесь авиачастей было достаточно, чтобы совершать массированные налеты на город. Но длилось это недолго. От атак советских истребителей и огня зенитной артиллерии немцы потеряли большую часть своих самолетов и вынуждены были восполнить потери за счет переброски авиачастей с других фронтов. Так, в первых числах октября сюда была переведена с Ленинградского фронта 1-я эскадра бомбандировщиков, с центрального – 51-я эскадра и другие. Но и это мероприятие не разрешило проблему. Тогда немцы переключили против Сталинграда всю авиацию соседних участков фронта. Замечено, например, что в период интенсивной бомбежки Сталинграда активность немецкой

авиации в районе Воронежа затухает совершенно. Объясняется это те, что самолеты с соседних участков действуют на главном направлении. Лишь изредка некоторая часть их переключается вновь на Дон, что ведет к ослаблению воздушных сил под Сталинградом.

О том, какие потери несет немецкая авиация в районе Сталинграда, свидетельствуют цифры. Возьмем последнюю неделю боев: с 24 по 30 октября. Лишь в воздушных боях за эти семь дней сожжено 80 немецких машин. Сюда входят только те самолеты, уничтожение которых было подтверждено наземными войсками. Почти такой же цифры достигают потери от налетов нашей авиации на аэродромы. Кстати, в последние дни эти налеты достаточно эффективны. Так, лишь за 28 октября наши летчики уничтожили на немецких аэродромах 22 самолета. Все это показывает, что в воздушных боях за Сталинград немецкая авиация терпит огромный урон, ее части обескровиваются и лишь сосредоточение на узком участке эскадр, снятых с других фронтов, позволяет фашистам создавать впечатление неослабевающего натиска.

Главная особенность боев за Сталинград состоит в том, что они протекают на узком участке и непосредственно над городом. Это породило своеобразную тактику врага. Если раньше мы знали бомбометание городов, рассчитанное на деморализацию населения, т. е. бомбометание по площади, то здесь самолеты явились средством планомерного уничтожения города. Пикаровщики бомбили квартал за кварталом, прицеливаясь в каждый отдельный дом, который являлся крепостью для наших бойцрв. Такая последовательность в разрушении города привела к тому, что от него остались одни развалины. Стремясь проложить путь наземным частям, «Юнкерсы» нередко обстреливали улицы пушечным огнем. Им удавалось это делать в том случае, когда всюду над городом висели группы немецких истребителей, сковывающих нашу авиацию».

Характерно и другое обстоятельство. Несмотря на столь большие массы авиации, все ее вылеты были направлены на бомбандировку города. Взять Сталинград, пусть

разрушенный, лишь бы восстановить свой престиж, – так решило немецкое командование. И поэтому все операции протекали здесь необычно. Вражеские бомбандировщики почти не производили крупных налетов на коммуникации армейского тыла, на военные объекты, расположенные вблизи фронта. Все воздушные силы врага бли брошены против города, на подступах к которому фашисты оставили сотни своих самолетов.

В обороне Сталинграда активная роль принадлежит нашей авиации, которая прежде всего противодействует воздушным атакам немцев. Преодолевая сопротивление немецкой истребтельной авиации, наши летчики стстематически уничтожают фашистские бомбандировщики, стремясь не допускать их к боевым порядкам наземных войск.

Характер уличных боев в городе отразился и на тактике советских штурмовиков. Нашим летчикам, пожалуй, впервые довелось штурмовать улицы и отдельные объеты, где засели фашисты. Здесь ликвидировано понятие о линии фронта. Нередко на одной улице часть домов принадлежит немцам, а другая часть нашим войскам. Надо в лабиринте улиц отыскать цель, помочь нашим бойцам вышибить автоматчиков из укрытий. Для этого штурмовики широко применяют комбинированные атаки: бомбандировка точечных целей с пикирования, а затем пулеметный и пушечный огонь с бреющего полета. В таких случаях бомбометание чаще всего производится с круга, и летчики сбрасывают по одной бомбе, добиваясь меткости попаданий. Действия штурмовой авиации не прекращаются даже ночью. Огромные пожарища в городе, вызванные бомбежкой немцев, освещают кварталы. Этим и пользуются наши летчики, нанося удары по резервам врага, дезорганизуя его тылы, уничтожая огневые позиции.

Против наших штурмовиков немцы применяют своеобразную оборону зенитными средствами. Прежде всего замечено, что средства зенитной артиллерии в значительной мере вынесены на передний край наступающих войск. Вся площадь,

которую могут атаковать наши самолеты, предельно насыщена огнем. В случае появления штурмовиков на высотах более 1.000 метров фашисты открывают огонь из всех пушек, причем так, чтобы разрывы снарядов образовывали 3 – 4 яруса. Делается это в расчете на то, что пикирующие самолеты, снижаясь, попадут в подобные огневые завесы. Для проиводействия этой тактике враги выделяются отдельные самолеты, подавляющие зенитную артиллерию немцев.

Широкое применение нашла здесь наша легкомоторная авиация. Которая успешно используется ночью. Небольшие скорости позволяют летчикам отыскивать даже хорошо замаскированные объекты, а также поражать огневые точки и скопления войск по указанию наземного командования. Кроме полетов на передний край эти самолеты каждую ночь блокируют вражеские аэродромы, расположенные недалеко от линии фронта.

В боях за Сталинград немцы обескровливают свою авиацию. Несмотря на столь большую напряженность сражения, фашисты не взяли города, не сломили сопротивления защитников волжской твердыни.

Полковник В.ПОШЕХОНЦЕВ [67].

67. Красная Звезда. – 1942. – № 258 (5322), 1 ноября.

ШТУРМОВИКИ В БОЯХ ПРОТИВ НЕМЕЦКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ.

Самолет ИЛ – 2 конструкции Ильюшина занял в гашей авиации одно из ведущих мест. Если в начале войны знали его как штурмовика, действующего в основном по скоплениям вражеских войск и колоннам, та сейчас нет такой цели, которую не мог бы поразить летчик-штурмовик. ИЛ – 2 стал оружием ближнего бою, ударной силой авиации, прокладывающей путь пехоте и танкам. Мощное артиллерийское вооружение и бомбовая нагрузка, равная бомбовой нагрузке среднего бомбандировщика, позволяют применить этот самолет во всех видах боя, на подавление любых целей, расположенных на тактической глубине. При этом маневренность ИЛ – 2 и высокие его летно-тактические данные дают возможность

комбинировать атаки, поражать цели бомбами с больших и средних высот. С горизонтального полета, с пикирования и, наконец, на бреющем полете, когда применение артиллерийского вооружения самолета наиболее эффективно.

Опыт войны показал, что ИЛ – 2 – могучее средство борьбы с немецкими танками. Однако его применение вышло далеко за пределы этой задачи. В настоящее время этот самолет широко применяется как ближний бомбардировщик – штуромовик. Цели его разнообразны. Он может бомбить по площади, поражать отдельные объекты и огневые точки, штурмовать живую силу врага в обороне, наступлении и марше, уничтожать артиллерийские позиции и преследовать морские транспорты и суда.

Почти все названные задачи ИЛ – 2 выполняет не только днем, но в сумерки и даже ночью. В последнее время летчики на ИЛ – 2 успешно ведут активные наступательные действия против вражеских бомбардировщиков, уничтожая их своим мощным огнем в воздушных боях. Здесь уже ИЛ – 2 выступает как ударная сила истребителей, направленная против тяжелых самолетов противника. Подобные действия Илов, обеспеченные надежным прикрытием, принесли нам уже не одну воздушную победу.

В руках советских летчиков ИЛ – 2 стал грозой для немцев, которые вынуждены искать специальных средств борьбы против этого самолета. Немцы непрерывно ищут все новых и новых форм противодействия нашим штурмовикам. В первое полугодие войны, когда ИЛ'ы поражали цели в основном с бреющего полета, немцы выделяли специальные группы истребителей – охотников. Последние ходили на малых высотах и атаковали в момент отхода штурмовиков от цели или подлавливали одиночек, оторвавшихся от общего строя. С группой истребителей нижнего яруса взаимодействовали вражеские самолеты, барражировавшие на высоте. Они сковывали наши истребители сопровождения, обеспечивая тем самым свободу маневра своим охотникам. Но тогда наши сопровождающие истребителей также изменилась. Они стали стремиться отсекать вражеские самолеты, атакующие сверху, снизу и сбоку. В связи с этим немцы вынуждены были прибегнуть к пикированию с

высот, чтобы заставить наших штурмовиков снизиться и оторваться от сопровождения. В свою очередь вражеские «охотники» теперь уже вынужденыбыли вести атаки снизу. Обе группы враг стал усиливать.

Не ограничиваясь охотой за ИЛ'ами воздухе, немцы прибегли к блокированию аэродромов, на которых базируются наши штурмовики. Над некоторыми аэродромами целыми днями висят группы в 4 – 6 самолетов, стремясь парализовать бовую работу наших штурмовиков. В отдельных случаях у перправ и важных об'ектов на полевые площадки подсаживаются засады немецких истребителей. Они поднимаются в воздух по первому вызову постов воздушного оповещения, чтобы отразить атаку ИЛ'ов. Боротьба с нашими штурмовиками поглотила значительную часть сил истребительной авиации врага. Это показывает, какое значение приобрели наши штурмовики. Враг несет от их атак большие потери в живой силе и технике, подчас бросает против них основную часть своих истребителей.

В связи с этим возросли требования к боевому обеспечению наших штурмовиков. Помимо обороны с помощью истребителей сопровождения назрела необходиость самообороны штурмовиков. Зачастую воздушная обстановка складывается так, что ИЛ'ы остаются без прикрытия. Как ни велик опыт многих наших истребителей сопровождения, все же при численном превосходстве враг может отрвать их от штурмовиков или сковать. Тогда штурмовики должны обороняться самостоятельно. Кроме того, не всегда будут наряжаться истребители сопровождения. Подчас целесообразно обеспечить работу штурмовиков путем «выметания» вражеской авиации с тех участков фронта, на которых намечается нанести бомбовый удар. В этом случае возможен пррорыв отдельных немецких истребителей к штурмовикам, когда последние следуют по маршруту. Как бы то ни было, опыт войны показывает, что штурмовики при выполнении любой задачи должны быть готовы вести оборону как против истребителей врага, так и против его зенитной артиллерии. Успех здесь основывается не только на мастерстве летчиков, но главным образом на подготовке

каждого полета. Командир, исходя из обстановки, дролжен правильно определить строй группы, ее боевый порядок, произвести нужную расстановку сил и указать маневр.

Главным в самообороне ИЛ'ов является активность боя. Этого правила не всегда придерживаются наши летчики. Встречаются сторонники пассивной обороны. В лучшем случае она выражается в боевом порядке, при котором Илы становятся в круг. При пассивной обороне ведущий обычно стремится уйти от преследования на форсированном моторе. Следуя его примеру, ведомые отрываются от строя, переходят на бреющий полет, стремясь «ускользнуть» от «Мессершмиттов». В подобных случаях штуромови несут излишние потери. Происходит это прежде всего по вине командира, ответственного за организацию вылета. Как правило, такой командир ставит задачу шаблонно, требуя придерживаться раз навсегда установленного строя и боевого порядка. Но воздушная обстановка и тактика врага часто меняются, Только тот командир сумеет достигнуть успеха, который следит за этими изменениями и назодит новые формы боя. Это положение относится к применению штурмовиков во всех видах боя и главным образом в организации самообороны.

Формы оборонительного боя ИЛ'ов многообразны. Эти формы избираются с учетом тактики врага и зависят от поставленной ИЛ'ами задачи, условий полета и наличия истребителей сопровожения. Каждый раз эти факторы определяют тактику, строй и боевые порядки. В практике наиболее часто встречаются три варианта боевых порядков Илов при их самообороне. Прежде всего – это круг. Затем идет порядок, подобный латинской букве «S». Наконец, применяется порядок для барражирования замыкающих, когда последние ведомые меняются местами, осматривают заднюю полусферу и отражают атаки преследующих «Мессершмиттов». В последнем случае эти замыкающие строй самолеты представляют собой своеобразную группу непосредственного прикрытия всего боевого порядка штурмовиков.

Боевой порядок, когда штурмовики становятся в круг, вернее, в растянутый эллипс, выгоден при уходе от цели. Летчики защищают друг друга, отражая атаки со всех направлений. Кроме этого эллипс направлен в сторону своих войск, что дает возможность штурмовикам уйти от преследования вражеских истребителей. Но подобный порядок невыгоден при подходе к цели. Имея полную бомбовую нагрузку, самолет потеряет свою маневренность. Кроме того атака цели с круга зачастую неудобна. Поэтому при подходе к цели наиболее целесообразны два последних варианта – «змейка» и строи при барражировании замыкающих. При «змейке» (в виде латинской буквы «S») самолеты с небольшим креном в 15 – 20 градусов меняют свое положение и этим затрудняют врагу вести прицельный огонь. Но глвное здесь в том, что каждый ведомый имеет полную свободу маневра для отражения атак вражеских истребителей, откуда бы они ни последовали. Такой порядок не помешает летчикам атаковать цель и, если надо, быстро собраться в компактный строй.

Третий вариант более сложен. Он требует отличной слетанности. Тут все основано на точном распределении обязанностей. Ведущий и его заместитель заняты в основном ориентировкой и целью. Один из ведомых имеет задачу задачу охранять ведущего. Последняя пара самолетов барражирует, меняется местами маневром «ножницы». Переход слева направо и обратно позволяет летчикам просматривать всю заднюю полусфееру и отражать атаки немецких истребителей. Для подавления зенитной артиллерии также выделяется один или два самолета, а иногда эта задача будет поставлена летчикам, замыкающим строй. Это вполне совместимо потому, что в сфере зенитного огня обычно вражеские самолеты не ведут атак. При третьем варианте наиболее выгоден строй «змейки» или «ромба» (в зависимости от количества летящих самолетов). Причем вся группа следует по маршруту как к цели, так и обратно парами. Порядок осмотрительности в строю будет таким: ведущий и его заместитель заняты ориентировкой, целью и в последнюю очередь наблюдением за воздухом. Все ведомые следят за обстановкой в воздухе и в меньшей степени за

ориентировкой. Подобный порядок позволяет предупредить строй от внезапной атаки врага.

Этим не ограничиваются формы самообороны ИЛ'ов. Наш штурмовик имеет огромные возможности в смысле изыскания новых приемов борьбы. Опыт войны показывает, что шаблона тут не может быть. К сожалению, не все еще командиры учитывают это. Нередки случаи, когда изо дня в день повторяются одни и те же строи и боевые порядки, хотя обстановка требует изменений. Нечего и говорить, что враг легко находит слабые стороны шаблонной тактики и в таких случаях успешнее противодействует штурмовикам. При этом последние несут излишние потери. Особенно уязвимыми штурмовики оказываются в случае пассивной их обороны, когда строй легко расчленяется от атак врага. При пассивной обороне отрвавшихся от строя самолеты становятся жертвой противника. Этого не произойдет, если командир будкет тщательно готовить каждый вылет, сообразуясь с обстановкой и полученной задачей. Он должен найти такой строй и боевой порядок, оторый отвечал бы требованиям эффективной самообороны, помня, что частное повторение одних и тех же приемов в современном бою недопустимо.

Пример четкой организации штурмовиков показывает часть, которой командует полковник Васильев. Здесь каждому вылету предшествует методическая подготовка. На специальной доске заблаговременно наносятся маршрут, цель, строй и варианты боевых порядков. При этом указывается место каждого летчика в группе. Изучив с помощью наглядной схемы свою задачу, летчики получают соответсвующие указания. Только после проверки того, насколько подготовлен к боевой работе каждый летчик, разрешается вылет. Не менее тщательно проводится тут и разбор полетов. Если штурмовики вели воздушный бой, то последний восстанавливается во всех подробностях, что позволяет уяснить тактику врага и тут же найти то новое, что может решить успех при последующих встречах в воздухе.

Опыт работы части полковника Васильева, почти не имеющий потерь от воздушных атак врага, а также многих других частей показывает, что штурмовики могут и обязаны вести активный бой с истребителями врага. Даже в случае отсутствия истребителей сопровождения они могут выйти из боя неувязвимымы, нанеся к тому же поражение немцам. Для этого требуется, чтобы каждый полет был тщательно продуман и подготовлен. Тогда летчики – штурмовики смело и решительно поведут бой с немецкими истребителями и одержат победу.

В.ЗЕМЛЯНОЙ [67].

67. Красная Звезда. – 1942. – № 258 (5322), 1 ноября.

ФАШИСТСКИЙ САМОЛЕТ СБИТ ГРУППОВЫМ ОГНЕМ.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ФРОНТ, 31 октября. (Спецкорр. ТАСС). Утром над нашими боевыми порядками появился финский самолет.

Бойцы подразделения, которым командует Михайлов, встретили самолет ружейно-пулеметным огнем. После нескольких залпов финская машина загорелась и упала недалеко от нашего переднего края [67].

67. Красная Звезда. – 1942. – № 258 (5322), 1 ноября.

Російські пілоти дезертували в Туреччину.

Як тепер стало відомо, 9 совєтських літаків ще в кінці минулого тижня приземлилися на аеродромі біля Ердерума. Екіпажі машин пояснили, що вони, використавши доручення совєтського уряду, вилетіли із Росії і висадилися на території Туреччини, як дезертири совєтської армії. Літаки конфісковані, команди інтерновано [68].

68. Гадяцька Газета. – 1942. – № 48, 9 липня.

Хорватський винищувач на старті

[69[. 69. Гадяцька Газета. – 1943. – № 9 (90), 1 квітня.

Пошкоджено руанський собор

ПС. ПАРИЖ. Під час англо-американського терористичного нападу на французьке місто Руан повітряною міною важко пошкоджено старий собор, відомий у всьому світі. В 1940 році німецькі вояки своїм зразковим наступом врятували собор від руйнації. Підчас сис тематичних нападів британців та американців на відомі пам'ятки європейської культури цей собор став їх жертвою [69].

69. Гадяцька Газета. – 1943. – № 9 (90), 1 квітня.

Лондон боїться розплати.

FIG. СТОКГОЛЬМ. Недавній напад німецької авіяції на Лондон, проведений в ранні години при дуже добрій видимості, захопив британську оборону цілком несподівано, мавши наслідком великий німецький успіх. Валилися цілі квартали, великі газгольдери загорілися. Німецькі літаки не зітнулися з брітанською авіяцією і без втрат повернулись назад.

Перед лицем цього великого німецького нападу брітанська громадська думка особливо вражена заявою в Нижній палаті про те, що не можна забувати, що Німеччина і надалі має найпотужніші в Західній Європі ескадрильї бомбардувальників.

Тепер Лондон боїться розплати за злочинницькі напади на німецькі міста величезної культурної цінности [69].

69. Гадяцька Газета. – 1943. – № 9 (90), 1 квітня.

Успішна діяльність німецьких літунів.

БЕРЛІН. На північ та на схід від Курська розвідувальні літаки ствердили приїзд багатьох транспортових поїздів, навантажених військом та боєприладдям. Стрімкоспадні літаки негайно дістали наказ до наступу, а німецькі ви нищувачі мали охороняти їх від ворожих літаків. Влученням бомбами тяжкого калібру заблокували колії тих залізничних ліній та знищили багато вагонів у затриманих транспортових поїздах. Винищува чі, які супроводили стрімкоспадні літаки, збили 11 совєтських літаків, втративши тільки один власний.

Після того, як на захід від Курська поліпшилась погода, перевели большевики останніх днів кільканадцять менших місцевих ударів на німецькі позиції, які одначе відбито, завваживши їх опір або протинаступом. На відтинку лише одної дивізії намагався ворог 5 разів осягнути місцевий успіх. При тому на одному місці пощастило йому відтиснути уставлене на височині забезпечення. Це вороже вклинення зараз же замкнено та очищено протинаступом. Большевики залишили на полі бою 148 убитими. На іншому місці втратили вони 60 убитими та 57 полоненими. На відтинку сусідньої дивізії, де ворог переводив розвідувальвий наступ силою одного батальйону, втратив він 52 уби тими та 35 полоненими. На позиціях сусіднього корпусу розбито готового до наступу ворога концентричним вогнем тяжкої зброї, при чому зареєстровано високі втрати совєтів в убитих та ранених [70].

70. Гадяцька Газета. – 1943. – № 16 (97), 25 квітня.

Знищено 243 совєтських літаки

БЕРЛІН. Перевагу німецької зброї знову видно з повідомлення про успіх німецької повітряної зброї: за шість днів знищено 243 большевицьких літаки, тоді як за цей самий час втрачено тільки 14 німецьких літаків.

Це порівняння ясно показує краще вміння німецьких літунів, які з небувалою завзятістю невтомно атакують большевиків і літаки яких поряд і і героїчною мужністю літунів далеко переважають у бою большевицькі машини. Подібно до цього можна бачити і в боях усік інших родів зброї. Німецький бойовий дух, поєднаний з перева гою німецької зброї, перемагають гнаних у наступ тупих большевиків і досягнуть кінцевого успіху в боротьбі Европи за свободу [70].

70. Гадяцька Газета. – 1943. – № 16 (97), 25 квітня.

Успішна атака стрімкоспадних літаків на важливу постачальну станцію большевиків.

БЕРЛІН. В районі Курська атакували німецькі стрімкоспадні літаки знову важливу совєтську постачальну станцію. Проламавши ворожі загородні батареї і знищивши при цьому 3 зенітні гармати та примусивши замовчати інші батареї.наші перші ескадрильї кинулися машина за машиною на транспортові поїзди, що стояли на станції. Влучними попаданнями бомб знищили вони багато навантажених вагонів та спричинили вибухи поїздів з амуніцією, сильний вибух якого пошкодив тяжко будинки та лінії рейок. Також залізничний міст, що находився безпосередньо від станції, поцілено бомбами, і він на довгий час не придатний для їзди. Послані, як охорона, винищувачі збили 4 совєтських літаки, які хотіли відтиснути їх від їхньої мети. Цим підвищила одна „ескадрилья винищувачів, яка приймає участь у цих боях, число збитих дотепер ворожих літаків до 4.400.

В ніч на 25.IV бомбардували бойові літаки фабрики та поїзди на станції Курськ. Пожежі були знаком влучних дій наліту. Цієї самої ж ночі осягнула зенітна артилерія надзвичайного оборонного успіху. Коли приблизно 20 совєтських бомбардувальників

намагалися атакувати постачальні шляхи, збила ця артилерія 7 ворожих літаків і примусила решту ворожих літаків добреспрямованим вогнем до примусового скинення бомб, які вибухли на вільному терені, не заподіявши шкод [71].

71. Гадяцька газета. – 1943. – № 19 (100), 8 травня.

Успішна діяльність авіяції Осі в Африці.

РИМ. На тунезійському фронті неділю оживлена діяльність італійської і німецької авіяції. Особливо успішно пройшов несподівано переведений наліт італійського з'єднання бойовох літаків і винищувачів на скупчення ворожих танків і автомашин на південному відтинку фронту. Не зважаючи на сильну ворожу наземну оборону, знищено, підпалено або пошкоджено багато танків. Коли появилися і ворожі винищувачі, італійські винищувачі негайно стали з ними до бою. Збито три „Спітфаєри" і одного „Кертіса", а дальші три ворожі літаки правдоподібно також знищено. Один італійський літак не вернувся з цієї дії на свою базу. Того самого дня німецькі винищувачі знищили над Тунісом, і Сіцілійським каналом 9 ворожих літаків [71].

71. Гадяцька газета. – 1943. – № 19 (100), 8 травня.

ЯПОНСЬКИЙ НАЛІТ НА ЧІТТАГОНГ

Токіо, 31.5. —Як імператорська головна квартира повідомляє, з'єднання японської армійської авіації заатакували 29 травня військові споруди Чіттагонгу. В ході повітряного бою збито 14 ворожих літаків, а багато інших знищено на землі. У військових влаш туваннях спричинено тяжкі шкоди. Пропав один японський літак [72].

72. Бобринецький голос. – 1943. – № 23 (36), 11 червня.

Брітанці про повітряну війну.

Стокгольм. «Івнінг Стендард» по відомляє, що загальні втрати самої тільки британської повітряної зброї досі становлять від 46 до 47 тисяч чоловіка. Водночас

англійський часопис заявляє: «Німеччину не так легко бомбардувати, як Англію, бо вона має більшу площу».

Коментатор англійського радіо між іншим сказав; «У боротьбі за Рурський район німецька оборона могутня и дійова. Гармат багато і вони щільно розставлені, а нічні нищильикки хитрі». Роберт Фрасер мусів визнати, що бомбардувальники, які намагаються проникнути до Рурського району, повинні прокладати собі шлях через найкраще захищені в світі райони.

Спеціалісти повітряної війни з часописів «Йоркшіре Пост» і «Івнінг Стендард», явно інспіровані офіційними англійськими колами, зазначають, що війну не можна виграти лише, через повітряне бомбардування.

Причини цієї виразної англійської заяви можуть бути такі; 1) великі англо-американські втрати за останній час і 2) дійові німецькі проти удари [73].

73. Харків'янин. – 1943. – № 14, 2 червня.

Лондон виправдується.

Безсоромні твердження брітанських міністрів Ідена і Еттлі.

Стокгольм. Заступник брітанського міністра-президента Еттлі в своїй промові 27 травня в англійській Нижній палаті заявив: Неправда, що повітряне, бомбардування в Німеччині провадиться без вибору; воно скероване лише на важливі воєнні об’єкти. Брітанський міністер закордонних справ Іден знову говорив на цю тему. Він повторив твердження Еттлі і визначив, що Англію та її спільників ніщо не зіб’є з обраного шляху.

*

Про безсоромну брехню, ніби повітряні напади поширюються лише на воєнні об’єкти, треба сказати; англо-американські повітряні напади на Німеччину скеровуються фактично і майже без винятку проти жител цивільного населення, проти жінок і дітей, проти лікарень, шкіл і культурних-пам’ятників, що їх людськість вважала дотепер священними і недоторканими. Через теперіш ні англо-американські

терористичні напади до 25 травня 1943 року в області Німеччини було зруйновано 191 школу, 920 шкіл важко пошкоджено; лікарень зруйновано 108 і 231 важко пошкоджено; 133 церкви зруйновано і 494 важко пошкоджено. Крім величезної кількосте зруйнованих або пошкоджених приватних жилих будинків, пали жертвою англо-американських терористичних нападів численні незамінні пам'ятники культури, які, зокрема, аж ніяк не можна перелічити. При цьому йдеться між іншим, про історичні, архітектурні пам'ятники XI – XII сторіччя і художні скарби, втрата яких незамінна [73].

73. Харків'янин. – 1943. – № 14, 2 червня.

„Гуманніша повітряна війна"

Лісбона. Британський радіокоментатор, який у неділю ранком обговорював промову Їдена, буквально заявив; «Бомбардування міст можна навіть відзначити, як гуманнішу методу, ніж деякі попередні методи ведення війни. Це є думка пересічного англійця».

*

Берлін. До цього з Берліну повідомляється: В німецьких політичних колах ретельно зареєстровані англійські висловлювання про гуманність повітряної війни проти цивільного населення. Слушного часу, коли німецька повітряна зброя відбиватиме удари, англійці пригадають слова свого міністра закордонних справ і свого радіокоментатора [74].

74. Харків'янин. – 1943. – № 17, 5 червня.

Тридцять тисяч польотів проти ворога

Берлін. Бойова ескадрилья «Легіон Кондор», що діє на Західньому фронті, цими днями повідомила про свій 30.000-ний політ проти во рога. Шлях бойової ескадрильї «Легіон Кондор» вкритий славою. Вона боролася в Еопанії, брала участь у 18-денній польській кампанії і би лася з ворогом, коли переможний похід нашої армії через Францію вражав світ. Далі почалися бойові дії проти Англії, чия фльота і воєн на

промисловість потерпіли від жор стоких ударів ескадрильї. Особли во ж відзначила себе, бойова еска дрилья в тяжких боях проти боль шевиків, передусім під час обох жорстоких зим. З'єднання «Легіону Кондор» дійово підтримували сол датів суходільної армії в запеклих оборонних боях [74].

74. Харків'янин. – 1943. – 17, 5 червня.

Знищено 1.763 літаки.

Берлін. В травні німецька повітряна зброя в боротьбі проти большевізму виявила добрі успіхи. На Східньому фронті знищено 1.213 совєтських літаків. З них у повітрі застрелено 1.061. Зенітна артилерія повітряної зброї знищила 114 і 38 на землі. 143 власні літаки не по вернулися назад. Англійсько-північно-американська повітряна зброя провадила в травні свої терористичні напади на німецькі міста і окуповану західню область, втративши разом 550 літаків. Зістрелені 310 бомбардувальники над областю Німеччини були здебільшого нові, найважчі чотири моторні машини. Німецька повітряна зброя того самого часу втратила 128 літаків, переважно нищильників [75].

75. Харків'янин. – 1943. – № 19, 3 червня.

В ПОВІТРІ.

Вороже летунство бомбардувало вдень і вночі відкриті міста в Німеччині, в західніх зайнятих просторах і в Мадярщині та Румунії. Аліянтські літаки налітали на Бремен, Берлін, зовнішні округи Відня, околицю Ґетінґен, Магдебург, Вюртенберґ, Заарбрюкен та інші місцевості Райнсько-вестфальського простору. В Мадярщині вони атакували Будапешта в Румунії Букарешт. Підчас тих налетів зістрілено 175 ворожих бомбовиків. Німецькі летуни бомбардували воєнні об'єкти в південно-східній Англії [76].

76. Холмська земля. – 1944. – № 28, 9 липня.

Ударні летунські відділи.

Ворожі летуни налітали на від критті міста Райнсько-вестфальського району, на Гановер, Берлін, тричі на місто німецького малярства, різьбарства й музики – Мюнхен, на зовнішні округи Відня, а крім того на мадярську столицю Будапешт і на Румунію коло Плоєшті. Підчас тих налетів ворогові пропало 185 летунських машин.

Для боротьби, зблизька з ворожими літаками, які за дня налітають на Німеччину, створено нові охоронні летунські відділи. Вони складаються з тих старшин і летунів, які внаслідок ворожого летунського терору все втратили. Нові формації називаються „Ударні відділи". Вони вже діють і підчас одного летунського бою знищили на близьку віддаль 30 ворожих бомбовиків. Іншим разом нові летунські відділи впродовж одного дня знищили 57 ворожих бомбовиків. Летуни з «Ударних відділів» не тільки налітають з зблизька і обстрілюють ворожі машини, але вони також не раз зударяються з ворожими літаками, щоб їх знищити [77].

77. Холмська земля. – 1944. – № 30, 23 липня.

Уразливі місця советської повітряної війни.

Під таким заголовком газета „Дейче Україне-Цейтунг" вміщує статтю про совєтську повітряну війну.

Разом із 3.000 літаків більшовицькі втрати в літаках від початку війни зросли до загальної цифри 43.642. У 785 гарячих днях боїв, а саме: в повітряних боях і німецькою зенітною артилерією знищено масу літаків, яку ще 4 роки тому досвідчені обережні статистики назвали б можливою загальною цифрою для всіх повітряних сил світу.

Вже в кінці 1941 року знищено 16.486 літаків. 1942 рік закінчився знову надзвичайно великим числом знищених совєтських літаків – 19.468. 1943 рік, перша половина якого надзвичайно багата на бої, знову дала місячну пересічну шфру збитих літаків – 1.000, поки нарешті липень із своїми вирішальними битвами збільшив це число більш як утроє, давши небувалий лосі рекордний наслідок.

Отже, загальне число совєтських втрат зросло до цифри 43.500. Це дає, грубо рахуючи, на час дотеперішньої війни денне число втрат кругло 55 літаків і пересічний місячний баланс приблизно 1.650 збитих машин. Якщо хочеться при обережному порівнюванні усвідомити собі цю велетенську втрату, то можна було б ствердити що совєти цим самим пересічно за один місяць мають далеко більші втрати в літаках і матеріалах, ніж втратила Німеччина дотепер (мірилом береться 1941 – 1942 роки) за цілий рік і на всіх повітряних фронтах.

Це нібито чудо совєтських можливостей, про яке немов би говорять спочатку ці числа, починає поволі зникати, коли дещо пильніше стежитимемо за цифрами місячного балансу збивань, хоч би балансу за липень 1943 року. Тоді дуже скоро виявиться, що процент збитих одномоторних совєтських літаків незрівняно перевищує число збитих багатомоторних. Це відношення на сьогодні становить приблизно 9:1. Змушена абсолютно неможливою для поповнення потребою совєтська продукційна машина викидала щораз нові серії одномоторних літаків, які можна було швидко будувати. Продукція важких машин залишається далеко позаду. Якщо проаналізувати баланс збивань на липень далі, то ді виявляється, що знищено приблизно стільки штурмових літаків одномоторного типу, як і винищувачів.

Але виявляється ще один несподіваний факт: приблизно кожний двадцятий літак, який сьогодні на Сході збивають німецькі винищувачі або німецька зенітна артилерія, є закордонного типу.

Кінець-кінцем, ні одне з цих чисел збитих машин не може відбити основного факту – особливо важливої проблеми поповнення складу льотчиків. Згідно з обережними оцінками, більшовики втратили загалом сто тисяч навчених пілотів, спостерігачів і бортових стрільців. Пілотів не можна одразу навчити. Це взагалі найважливіше уразливе місце совєтських можливостей повітряної війна, бо смерть тут косила швидше, ніж могло зійти насіння, посіяне будьякими авіашколами [78].

78. Нове життя (Каховка). – 1943. – № 50, 19 вересня.

30 років тому вперше вжито літака, як зброї.

Наприкінці жовтня минуло 30 років з того дня, коли вперше в світовій історії два болгарські старшини авіяції вжили літака, як зброю. На покладі двокрила (біпляну) «Альбатрос», з мотором типу «Аргус2 в 100 кінських сил, болгарські летунські старшини, вишколені в фабриці Альбатросу в Берліні – Йоганісталь, перевели під час балканської війни, яка вибухнула восени 1920 року (1912 – Авт. Коваль Г.П), важливий розвідувальний політ. Керманичем літака та обсерватором були під поручники Мількоф та Попркістеф [79].

79. Дніпрова хвиля (Кременчук). – № 95 (112), 26 листопада.

Смертельний укус „ос".

Німецькі винищувачі літаків, звані „осами", без упину літають за ворогом. На обох малюнках знизу бачимо успішні наслідки їхньої „роботи": вони добре влучають своїми бомбами куди треба!

Після шаленої гонитви через вузькі долини і вздовж лісистих узбіч ці „оси" женуться за совєтськими літаками, що в полум'ї спадають у середину лісу.

79. Дніпрова хвиля (Кременчук). – № 95 (112), 26 листопада.

Бойові літаки поборювали пристані, аеродроми та колони на Алжирському побережжі.

Положення на північно амєриканськйх побойовищах дня 17 листопада ледве змінилося. На границі між Тунісом і Алжи ром німецько-італійські війська не вступили ще в бойовий контакт з ворогом, британсько-американські з'єднання займаються ще розбудовою своїх тилових становищ. Вони просунулися меншими відділами в напрямку границі для забезпечення та замаскування свойого маршу до кордону. Узгір'я, які простягаються через Туніс від південного заходу до північного сходу, примушують скеруватися до випадкових воріт. Згідно з отриманими дотепер звідомленнями, можна відрізнити 3 рухи: перший у прибережних областях, другий на південь від гір Неджедерда, третій далі на південь вздовж туніського запілля. Наші розвідувальні літаки стежать за всіма акціями ворога, а бойові літаки атакують бомбами та вогнем бортової зброї маршируючі ворожі відділи. Інші з'єднання бойових літаків кинуто в бій проти портових споруд Бонта Ля Галь, де вони знищили споруди до навантажування та склади пального. Атаковано також аеродроми Бон та Мезон Флянш. Великі пожежі вказували на успішне бомбардування. Німецькі винищувачі, які супроводили та охоронювали наліт, атакували ворожі винищувачі, які хотіли перешкодити німецьким розвідувальним та бойовим літунам у виконанні їхніх завдань, та збили, як повідомляє Верховне Командування Збройних Сил, три літаки типу Бофайтер та два типу Опітфаєр.

Також у Мармариці британці дуже обережно просуваються вперед. Знищення, пороблені в області прибережного шляху та серед скель біля Дерни, творять, очевидно, для ворога тяжкі для поборювання перешкоди. Німецько італійські війська при допомозі мінових полів, висаджувань в повітря та пороблених різних перешкод, зробили ці споруди непридатними для оборони. Тому ворог був змушений вишукувати своїми передовими відділами переходи та слабі місця. На прибережному шляху між Дерною та Тобруком намагався ворог наладнати своє постачання. Постачальний зв'язок стає для нього з дня на день все тяжчим тому, що німецько-італійські війська не лишили нічого, що британці могли б використати. Тому ворожа

постачальна комунікація зосереджується на прибережній дорозі, де, не зважаючи на погану погоду, наворотами атакують її німецько-італійські бойові літаки. Бомби німецьких літаків типу Ю-88 попали точно в ціль та знищили багато навантажених амуніцією та відділами автомашин. Дальші автомашини, а саме три вози з пальним, загорілися підчас дальших нальотів. Вертаючись, напали бойові літаки на ворожі табори шатер та поборювали їх успішно вогнем бортової зброї [80].

80. Дніпрова хвиля (Кременчук). – 1942. – № 98 (115), 3 грудня.

Пропав головнокомандуючий летунськими силами армії ЗДА.

Рейтер повідомив з Вашингтона, що головнокомандуючий повітряними силами ЗДА в Европі, генерал бригади С.А.Дункан, пропав під час льоту з Англії до північної Африки. Його літак, що вилетів ще 17 листопада в дорогу – як говорить Рейтер – „придавлено в долину" біля північного по бережжя Франції. Від того часу немає про нього жодної вістки [81].

81. Дніпрова хвиля (Кременчук). – 1942. – № 99 (116), 5 грудня.

Літаючі твердині не виправдали себе.

БЕРЛІН 30.11. – Згідно за кордонних звідомлень з Каїра, бої у північній Африці виявили, що північно американські літаки типу «Літаючі твердині», на які ворог покладав скільки на дій, не виправдали себе. Короткий тулуб літака був часто причиною того, що літак, сідаючи, перевертався. Під час атакування цього літака був цей тин машин дуже загрожений, бо його зброя є заслаба проти рухливих німецьких літаків.

Як ДНБ довідується, у західній Киренаїці, не зважаючи на злі атмосферні умовини, продовжували німецькі стрімкоспадві та легкі бойові і винищуючі літаки успішно свої нальоти на британців в околиці Агебадії. Ворог намагався своїми постачальними шляхами знову підвезти військо та матеріял. Ті транспортні рухи було успішно заатаковано вночі на 29 листопада та поборювано бомбами і бортовою зброєю також 30 листопада у низьких та стрімкоспадних льотах. Згідно дотеперішніх звідомлень

запалено під час того 9 ворожих панцерників та деяку кількість вантажних автомашин. В околиці Токра Бенгазі Агедабія запалено великі британські шатрові табори та склади матеріалу [82].

82. Дніпрова хвиля (Кременчук). – 1942. – № 101, 10 грудня.

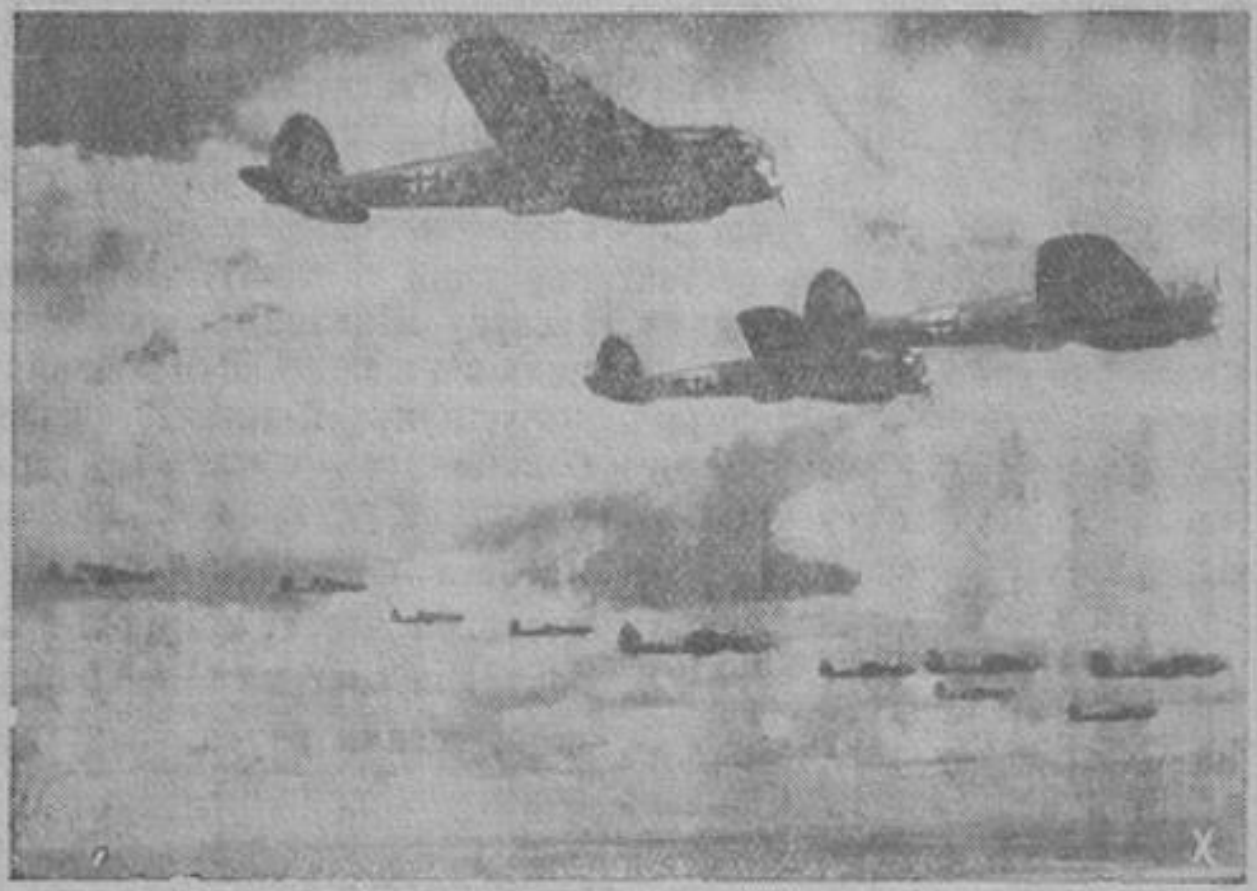
ПОВІТРЯНІ „ЗАСЛОНИ„ В СЕРЕДЗЕМНОМУ МОРІ.

Під час свого десанту у французькій Північно-західній Африці, американський генерал Ейзенховер спочатку обмежився лише використанням Марокко і Алжіру, залишивши Туніс в спокої. І він знав чому Північне туніське побережжя лежить в безпосередній близості від Сардинії і Сицілії і є об'єктом дій німецько-італійської авіації. Висадка військ в Тунісі означала б для американців великі жертви. Навіть у східні алжірські порти Бон, Бужі і Філіппвіль були кинуті в першій фазі інвазії англійські війська. Ейзенховер хотів захопити Туніс з суші. Але держави Осі, висадивши свої війська в Тунісі, опередили його, а повітряні сили Німеччини і Італії зробили неможливим пересування ворожих армій на Схід. Вузькі гірські шоссе, єдині

шляхи для руху американців, були зруйновані бомбами німецько-італійських літаків. Таким чином, бої на цьому відтинку фронту прийняли позиційний характер. Наступ 8-ої англійської армії також не мав успіху, так як йому довелось розвиватись в області дії італо-німецьких повітряних сил на Кріті і Додеканських островах [83].

83. Нові дні (Сновськ). – 1943. – № 11 (58), 6 лютого.

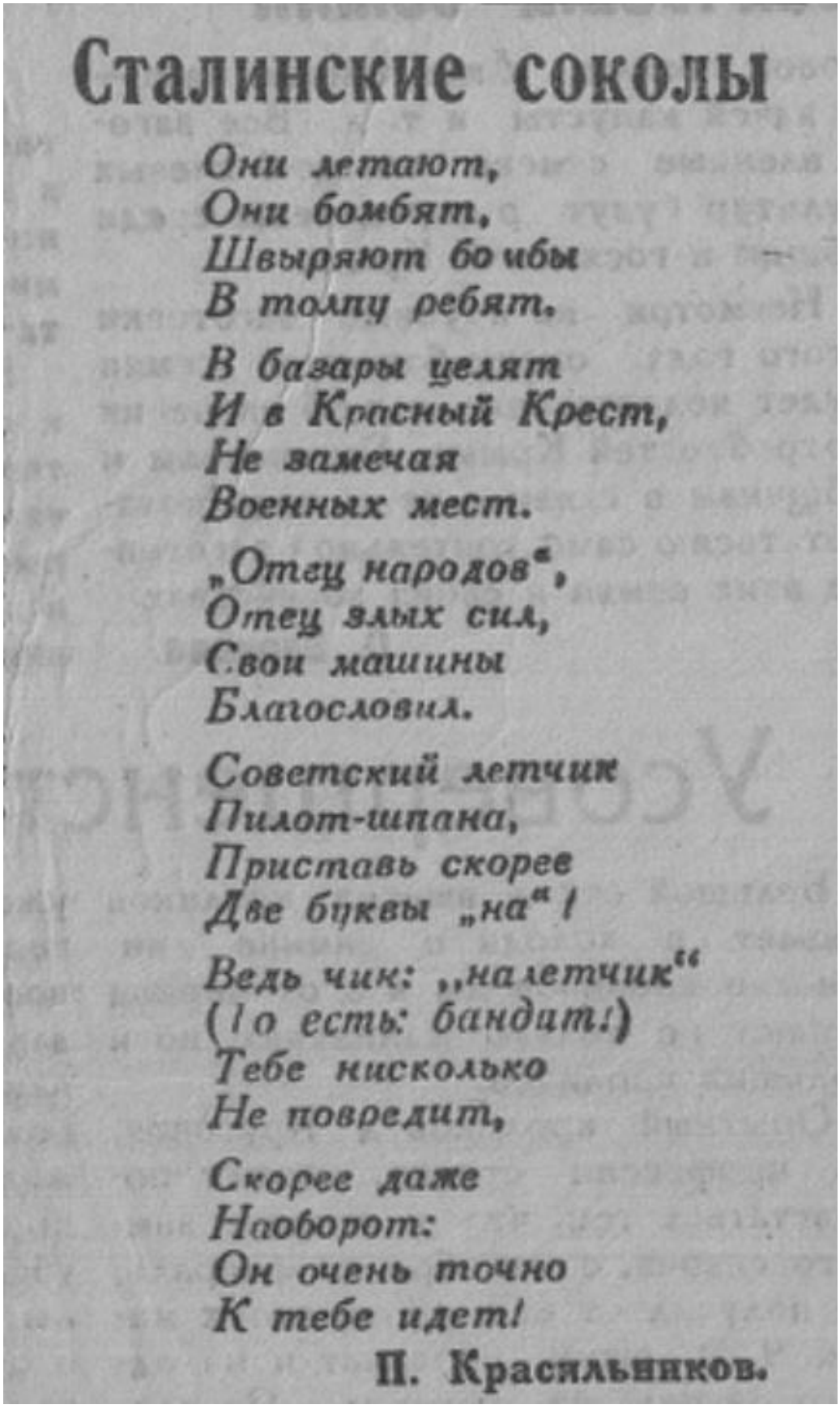
ЗБРОЯ НІМЕЧЧИНИ НЕПЕРЕМОЖНА



На всіх дотеперішніх дільницях, де німці мірялись і зараз в боротьбі за волю Европи міряються зброєю з ворогами, вони завжди виходили переможцями. Причина цьому лежала й лежить не лише в дисципліні й освіті всіх німецьких військових частин, а також і в відмінній якості зброї, яка знаходиться в розпорядженні німецького війська, що визнає також увесь світ.

Найвидатнішу участь брала у всіх виграних до цього часу боях на півночі, заході, півдні та сході німецька авіація. Наш малюнок подає групу німецьких бомбардувальників, які разом летять напасти на ворога.

[84]. 84. Нове Запоріжжя. – 1942. – № 30 (44), 12 квітня.



Сталинские соколы

Они летают,
Они бомбят,
Швыряют бомбы
В толпу ребят.

В базары целят
И в Красный Крест,
Не замечая
Военных мест.

„Отец народов",
Отец злых сил,
Свои машины
Благословил.

Советский летчик
Пилот-шпана,
Приставь скорее
Две буквы „на"!

Ведь чик: „налетчик"
(То есть: бандит!)
Тебе нисколько
Не повредит,

Скорее даже
Наоборот:
Он очень точно
К тебе идет!

П. Красильников.

[85].

85. Земледелец Тавриды. – 1943. – № 23, 1 сентября.

Наведемо повідомлення про діяльність німецької, італійської, японської авіації в боях 17 листопада 1942 року, викладених в газеті «Одесса» № 178, 18 листопада.

Налеты на америко-британские корабли продолжаются непрерывно.

РИМ. 17. (Бугпресс). Специальный корреспондент агентства «Стефани“ сообщает:

Непрерывные атаки германских и итальянских воздушных и морских сил на американские и британские корабли в районе Северной Африки наносят противнику все больший и больший ущерб.

Вчера у Марокканского побережья снова было потоплено неприятельское судно в 6.000 регистровых брутто-тонн водоизмещением. Враг вынужден не собираться крупными соединениями и использовать только отдельные корабли. Противник старается упрятать свои суда в маленькие порты.

Поэтому 15 ноября итальянские и германские боевые самолеты ожесточенно бомбардировали порт Бон и другие мелкие порты западной части Средиземного моря.

При налетах нашей авиации на аэродромы противника разбито много вражеских самолетов из числа стоявших на земле. На аэродроме близ Алжира подожжены ангары и разбита посадочная площадка. В воздушных боях сбито 6 американских самолетов [86].

Крупный прорыв германских и союзных войск в районе Туапсе.

БЕРЛИН. 17. (Бугпресс). Германское Верховное Коман дование из Генеральной Став ки Фюрера в сводке от 17-го ноября 1942 года передает:

В районе на север от Туапсе и на участке Эльбруса германские и союзные войска прорвали вражеские позиции и захватили сильные опорные пункты противника.

На боевом участке фронта Терека германские войска отразили большевистскую атаку, предпринятую при поддержке танков.

Германская авиация, действующая над Каспийским морем, потопила одно советское нефтеналивное судно и повредила попаданием бомб два других.

Германские и румынские бомбардировщики продолжали свои ожесточенные атаки на железнодорожные пути вдоль восточного берега Волги.

На северном участке, юго-восточнее Ильменьского озера, оживленная деятельность германских ударных отрядов. В районе Волхова отражена сосредоточенным огнем германских войск большевистская атака.

Бои в Киренаике продолжаются. Германские и итальянские части, согласно заранее намеченному плану, эвакуировали Дери. Сильные соединения германских и итальянских бомбардировщиков интенсивно бомбардировали английские колонны.

Германская подводная лодка потопила у африканского побережья из числа судов, производивших снабжение высадившихся вражеских частей, одно торговое судно в 12.000 регистровых брутто тонн водоизмещением.

На восток от Бон и у Туниса соединения германских боевых самолетов нанесли врагу огромные потери при атаках бомбами и бортовым оружием.

Прошлой ночью германские сторожевые суда и зенитная артиллерия авиации и флота сбили у атлантического побережья и у побережья Северного моря 7 британских бомбардировщиков [86].

АНГЛИЙСКИЙ САМОЛЕТ ОБСТРЕЛЯЛ МИРНЫХ ЖИТЕЛЕЙ ФРАНЦИИ.

ПАРИЖ. 17. (Бугпресс). Как сообщает корреспондент агентства ДНБ, один британский самолет, появившийся над местностью Газбрукл, обстрелял из пулемета группу рабочих, выходивших из фабрики. Одна девушка 18 лет убита [86].

АМЕРИКАНСКИЕ САМОЛЕТЫ НАД ЛИССАБОНОМ.

ЛИССАБОН. 17. (Бугпресс). Вчера после обеда американские самолеты-бомбардировщики в большом количестве появились над территорией португальской столицы [86].

В Англии разрушено бомбами 2.750.000 домов.

ЛОНДОН. 17. (Бугпресс). Британский отдел информации передает, что г-н Браун – английский министр здравоохранения заявил, что число поврежденных во время воздушных налетов домов равняется в Англии 2.750.000.

Таким образом, на каждые пять домов приходится один поврежденный.

Министр заявил, что для восстановления этих домов потребуется слишком много времени [86].

ИТАЛЬЯНСКОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ НА КОРСИКЕ ЗАКОНЧЕНО.

РИМ. 17. (Бугпресс). Из Главного Штаба Итальянских Вооруженных Сил сообщают, что продвижение итальянских войск на Корсике и на французском побережьи Средиземного моря закончено.

Крупные соединения германских и итальянских самолетов с большим успехом бомбардируют аэродромы противника в Северной Африке. Уничтожено много английских и американских самолетов [86].

На северном участке.

БЕРЛИН. 17. (Бугпресс). На северном участке Восточного фронта во время оборонительных боев германские разведывательные самолеты обнаружили замаскированные в лесах советские позиции и лагеря. Вылетевшие на это место бомбардировщики подвергли ожесточенной бомбежке расположение противника и нанесли ему жесточайшие потери, дотла уничтожив бараки с большевистскими войсками.

Крупные соединения германских бомбардировщиков и пикировщиков бомбили и разрушили на большом расстоянии советские железнодорожные пути в районе Бологое. Также интенсивной бомбардировке подверглись строения и склады станции Волховстрой.

Германские истребители сбили в воздушных боях 5 большевистских самолетов [86].

БЛЕСТЯЩАЯ ЯПОНСКАЯ ПОБЕДА.

ТОКИО. 17. (Бугпресс). Японский Императорский Главный Штаб снова сообщил некоторые подробности относительно огромного аэро-морского сражения, которое началось еще 27 октября в водах Гвадалканара.

По предварительные сведениям американский флот по нес в этом сражении огромные потери. Японская авиация и соединения флота потопили один американский линкор, два авианосца – „Энтерпрайс" и „Хорнет", три крейсера и один эсминец. Тяжели повреждено три военных судна крупного тоннажа.

В воздушных боях сбито более 55 американских самолетов; кроме того, над японскими позициями было сбито еще 25 неприятельских самолетов. Общее число уничтоженных неприятельских самолетов, вместе с теми, которые погибли на борту затопленных авианосцев, равняется 200. По дополнительным сообщениям, в этих боях удалось выяснить, что потопленный в свое время у острова Мидвей американский авианосец являлся авианосцем „Норктаум“ [86].

86. Одесса. – 1942. – № 178, 18 ноября.

Надзвичайно цікаві статті про дії авіації в різних місцях фронтів війни подано газетою «Молва» 23 червня 1943 року.

Американский Журнал о силе японской авиации.

НЬЮ-ЙОРК. 22. Радор. Американский журнал «Тайм» пишет, что японская авиация всегда чрезвычайно активна и обладает большим количеством самолетов. Японские летчики, прибывая на фронт, сразу же ориентируются в сложной обстановке, полны инициативы и фанатичной готовности пожертвовать собой. Таким признанием боевых достоинств врага американцы пытаются оправдать постоянное поражение американской авиации в боях с японской [87].

Бомбардировка Ейска.

БЕРЛИН. 21. Траясоцеан. По сообщению Германского Военного Командования, в ночь с субботы на воскресенье легкие германские морские суда успешно бомбардировали порт Ейск на Азовском море. В результате бомбардировки возникли

многочисленные пожары в портовых сооружениях и на судах, стоящих в порту Ейска. Во время налета германской авиации на Ейск произошел воздушный бой, в результате которого было сбито 3 советских самолета [87].

Бомбардировка Бизерты.

В ночь с воскресенья на понедельник германская авиация подвергла бомбардировке порт Бизерту. Сброшены бомбы тяжелого калибра сил союзников и держав Оси над Средиземным морем в воскресенье было сбито 9 вражеских самолетов. Два германских самолета не вернулись на свои базы [87].

Гибель английского бомбардировщика вблизи Голландского побережья.

БЕРЛИН. 22. Трансоцеан. Утром 20 июня британский бомбардировщик был сбит патрульными судами германского флота вблизи Голландского побережья. Объятый пламенем, он упал в море. Другой английский бомбардировщик был сбит вблизи Норвежского побережья огнем зениткой артиллерии германского морского флота [87].

Потопление восьми вражеских судов.

БЕРЛИН. 22. Трансоцеан. Во семь вражеских торговых пароходов общим водоизмещением в 44.000 брт. и один торпедный катер были потоплены в ночь на 20 июня во время налета германских бомбардировщиков на конвой союзников, шедший вдоль Алжирского побережья. Как сообщает Германское Военное Командование, все немецкие самолеты, принимавшие участие в этой операции, благополучно вернулись на свои базы [87].

Вторичная бомбардировка Ярославля.

БЕРЛИН. 22. Трансоцеан. Важные военные заводы в Ярославле вторично подверглись эффективной бомбардировке германскими бомбардировщиками дальнего действия. Как сообщают компетентные германские круги, сильное соединение германских бомбардировщиков в течение полутора часов бомбардировало военные заводы, расположенные в северной части города. Все

попытки большевиков предотвратить налеты германской авиации на крупные индустриальные центры (устройство заградительной сети из баллонов, деятельность ночных истребителей, а также сильный огонь зенитной артиллерии) были неудачны. Германские летчики, несмотря на все эти препятствия, сбросили бомбы на заранее намеченные цели. Команды германских самолетов на обратном пути, находясь на расстоянии 250 километров от Ярославля, наблюдали огромные взрывы и многочисленные пожары. Хорошо информированные берлинские круги, комментируя результаты этого налета, заявляют, что ожесточенность этой атаки является исключительной. Только 3 германских самолета не возвратились из этой операции [87].

Москва о бомбардировке Ярославля.

СТОКГОЛЬМ. 22. ДНБ. Московское радио объявило вчера ночью о налете германской авиации на ряд местностей по верхней Волге. Это первое сообщение Москвы о налетах германской авиации на важные промышленные центры и Ярославль.

Москва отметила проникновение большого количества германских самолетов через барраже (сплошные заграждения огнем) советских зенитных батарей и последующую бомбардировку. Бомбардировка причинила некоторые повреждения и разрушения [87].

Самая длинная тень в мире.

Самая длинная в мире тень, образующаяся при восходе или заходе солнца, встречается на острове Тенериффе. Вулкан Пико де Тейле, находящийся на острове и имеющий 2700 м. высоты, отбрасывает тень длиной в 260 километров [87].

ОРГАНИЗАЦИЯ „ЛЕТУЧИХ КОЛОНН" В ИТАЛИИ.

РИМ. 22. Трансоцеан. По образцу германской организации Тодта в Италии создана специальная организация, целью которой является быстрая ликвидация последствий вражеских террористических налетов. Члены этой организации, сгруппированные в

так называемые «Летучие колонны» по 300 человек каждой, уже проявили себя как энергичные и бесстрашные люди во время налетов. В организацию эту входят, главным образом, рабочие-строители. Члены организации обязаны соблюдать военную дисциплину, но формы не носят. После каждого вражеского налета они в очень короткий срок разбирают разрушенные дома и извлекают раненых [87].

Вчера утром в Лондоне два раза подавался сигнал воздушной тревоги [87].

Во время одного из террористических налетов англо-американских самолетов на Италию была совершенно разрушена могила Гарибальди. Сброшены бомбы на кладбище вблизи Неаполя, где погребены герои первой мировой войны [87].

Японская пресса о войне с большевизмом.

ТОКИО. 22. Домей. Все япон ские газеты помещают сегодня статья, посвященные двухлетию борьбы с большевизмом. Газета «Майници» пишет: «Нет ника ких указаний на ослабление во енной мощи Германии, наоборот,

все говорит о ее возросшей си ле. Германия готова к новым битвам. Налеты германской ави ации на важнейшие советские промышленные центры говорят о том, что Германия готова к борьбе в больших масштабах» [87].

Английский посол при Святейшем престоле господин Себорк возвратился на самолете в Ватикан после пребывания в Англии в течение нескольких недель [87].

87. Молва. – 1943. – № 163, 23 июня.

Наведемо матеріали газети «Хабнівські Вісті» від 24 жовтня 1943 року.

Головна Квартира Фюрера, 21 жовтня.

Верховне Командування Збройних Сил повідомляє; Вчора в районі прориву на південний схід від Кременчуга відбито всі атаки місцевого характеру. На фронті між Черніговом і Києвом ворог атакував великими силами, але всі атаки не вдалися. На північ від Києва ворожі позиції, що були вклинилися в німецьку оборонну лінію, контрударом німецьких військ були оточені і багато воро жих груп в жорстокому бою знищено. На цьому відтинку фронту відзна чився полк 323 піхотної дивізії в сійвдіянні

з літунськими силами, які ефективно допомагали наземним військам у знищенні ворожих сил. Взято багато полонених і військову зброю. На північний захід від Чернігова тривають далі тяжкі оборонні бої з наступаючим ворогом. На південно-італійському фронті не відбувалося ніяких особливих подій.

Учора вдень та минулої ночі ворог сильними літунськими з'єднаннями налетів на північну та середню Німеччину. Ловецькі літаки та проти літунська артилерія розсіяли ворожі літунські з'єднання, не давши їм до сягти своєї цілі. Збито 15 переважно 4-х моторових літаків та 2 ловецькі машини. Вчора німецькі бойові з'єднання літаків скинули розривні та запалю вальні бомби на одне місто в Англії, а також ефективно піддали бомбар дуванню місто Лондон та скинули багато бомб на південно-англійському побережжі. Підводні човни вчора на Середземному морі потопили ворожі паро плави на 54 000 рбт. [88].

Перемога німецьких бомбардувальників.

Швидкісні німецькі бомбардувальники з бриючого польоту атакували гавань Сомалі і потопили 2 десантні судна противника. Щз 2 судна були тяжко пошкоджені. Знищено 6 танків і багато вантажних машин [88].

УСПІШНІ ДІЇ НІМЕЦЬКОЇ І РУМУНСЬКОЇ АВІАЦІЇ.

Румунські бойові і штурмові літаки сміливими атаками на совєтські військові становища в поготівлі та кулеметні гнізда піддержували протинаступи німецьких військових з'єднань на південь від Мелітополя. Совєти мали при цьому тяжкі втрати. Румунські винищувачі збили 4 совєтські літаки.

Німецькі ескадри бойових і стрімкоспадних літаків в тому самому часі атакували большевицькі військові і панцерні частини в одному замкненому німецькими з’єднаннями місці вломання. Бомби влучили між багато оперуючих в цьому терені ворожих танків. Нальоти на тилові советські склади пального і амуніції привели до багатьох ексалозій та пожарів. Стрімкоспадні літаки зруйнували багато побудованих

совєтами допоміжних мостів через Дніпро, тоді як штурмові літаки у низьких атаках завдали ворогові високих втрат [88].

Створення нової італійської авіації.

Державний підсекретар для справ авіації підполковник літунства Ернесто Ботто, нагороджений золотою медаллю хоробрості, звернувся через римське радіо до офіцерів та вояків бувшої італійської авіації і повідомив, що він отримав від Дуче розпорядження утворити нову італійську авіацію, яка на основі почесної традиції давнішої «блакитної зброї» хоче боротись разом з німцями, як повновартний союзник [88].

Відзначення орденом.

Полковник Новотний, найуспішніший тепер німецький нищильний літун, відзначений Дубовим Листям з мечами, знов збив на Східному фронті чотири совєтські лігаки на протязі біля десяти хвилин. Він підвищив таким чином число своїх повітряних перемог на 235 [88].

88. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (79) 103, 24 жовтня.

218 перемога.

Полковник Ралль, поряд з полковником Новотним найбільш успішний німецький нищильний літун, відзначений Дубовим Листям з мечами, збив в бою з совєтськими літаками зблизька раз по раз п’ять ворожих літаків і здобув цим свою 218 перемогу [88 – 92].

88. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (79) 103, 24 жовтня.

89. Нова Доба (Бердичів). – 1943. – № 36 (281), 20 жовтня.

90. Бобринецький Голос. – 1943. – № 43 (56), 29 жовтня.

91. Летишівські Вісті. – 1943. – № 21, 27 жовтня

92. Український Голос (Умань). – 1943. – № 88 (227), 7 листопада.

ЖИД БЛАГОСЛОВЛЯЄ АНГЛІЙСЬКИХ ЛІТУНІВ.

«Провінція ді Комо» повідомляє з Танжеру: На одному аеродромі у французькій північній Африці «поблагословив» головний рабін Середнього Сходу три групи британських бомбардувальників, що вибиралися бомбардувати італійські міста [88 – 89], [91 – 92].

88. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (79) 103, 24 жовтня.

89. Нова Доба (Бердичів). – 1943. – № 36 (281), 20 жовтня.

91. Летишівські Вісті. – 1943. – № 21, 27 жовтня.

92. Український Голос (Умань). – 1943. – № 88 (227), 7 листопада.

Без власних втрат збито багато ворожих літаків.

З одної японської бази на південному Тихому океані повідомляється: 80 ворожих бомбардувальників появилося над островом і Бугенвій, їх було негайно змушено до бою з японськими винищувачами, які збили при цьому 5 бомбардувальників і винищувачів, не понісши самі втрат.

Цього ж самого дня винищувачі японської морської авіації відкрили на захід від острова Бугенвій 19 ворожих бомбардувальників і винищувачів, з яких у сильних повітряних боях без власних втрат збито 5 літаків. Далі повідомляється, що японська наземна оборона збила над островом Бугенвій три ворожі літаки [88].

ДОСЯГНЕННЯ ЯПОНСЬКОЇ АВІАЦІЇ.

Частини японської морської авіації налетіли в жовтні на острови Цейлон і Мадрас. Не зважаючи на сильну наземну оборону, вони обкидали багатьма бомбами тяжкого калібру тамошні воєнні об'єкти. Так що повстали тяжкі шкоди. Влучним поцілом підпалено стоячий у порті Мадрас великий транспортовий корабель. Всі японські літаки неполшкодженими вернулися до своїх баз [88].

Потоплено ворожі кораблі.

Під час одного несподіваного нальоту японських морських літаків на порт Люнга на острові Гвадалама потоплено три транспортові кораблі, що там знаходилися. Усі японські машини вернулися до своїх баз. Японські водолітаки заатакували крім

цього один ворожий торпедоносний човен в Кійонській затоці біля Нової Гвінеї і затопили його [88].

88. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (79) 103, 24 жовтня.

ВОРОГ ВТРАТИВ 282 БРОНЕМАШИНИ.

Головна Квартира Фюрера, 25 жовтня. Верховне Командування Збройних Сил повідомляє:

На південно-східну Німеччину ворожі літаки робили наліт, використовуючи дощову погоду та туманність. Вони безпланово скинули бомби.

Вчора сильні німецькі з'єднання літаків налітали на Лондон і скинули бомби на окремі воєнні об'єкти [93].

Розповідає совєтський льотчик.

Совєтський льотчик, що перебуває зараз на німецькій стороні, розповів цікаві деталі про наступ большевиків на південному відтинку фронту.

– Я не знаю, – заявляє льотчик, – як наступали большевики на центральному відтинку фронту, але у нас частини червоної армії ішли на певній віддалі від німецьких ар’єргардів.

Головним моїм заняттям за останній час була розвідка. Я повинен був добре дізнатися, де перебуває німецька армія, і якщо німецькі частини відходили, совєтські війська просувалися тут уперед. Треба додати, – говорить льотчик, – що більшість населення з території, яку звільняли німецькі частини, ішли вслід за ними [93].

Перемога німецьких літаків

Німецькі швидкісні бомбардувальники закидали бомбами і обстріляли вогнем бортової зброї англо-американські постачальні колони в Італії. Багато вантажних машин було цілком спалено або пошкоджено.

Коло берегів Італії німецькі швидкісні бомбардувальники з бриючого польоту несподівано атакували англо-американські кораблі; точним попаданням бомб сильно пошкоджене одне велике десантне судно противника [93].

Перевага німецьких літаків.

Військовий кореспондент відомої еопанської газети «Арріба» в одній своїй статті нагадує слова Піта Роберта, сказані ним після повернення на батьківщину. Американська авіація зазнала величезних втрат. Кількість літаків не менш важлива, ніж їх якість. Наприкінці Піт Роберт додає: німецькі літаки вище всякої похвали [93].

НІМЕЧЧИНА МАЄ ПОТУЖНУ ОБОРОНУ.

Член американського парламенту Роберт, який щойно повернувся з Лондона, заявив, що американській авіації без сумніву загрожують величезні втрати при нальотах на Німеччину яка має винятково потужну оборону. Величезна кількість нових німецьких винищувачів становить серйозну небезпеку для американського повітряного флоту [93].

Збито 11 ворожих літаків.

У водах Нової Гвінеї японські бомбардувальники знову атакували англо-американські судна. При цьому відзначено попадання в 2 есмінці і потоплено і кілька десантних човнів. Із з’єднання ворожих бомбардувальників, що намагалися зробити наліт на порт Бугенвій (група Соломонових островів), збито 11 [93].

93. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (80) 104, 28 жовтня.

1.000-ий літ на ворога майора Дерфеля.

БЕРЛІН. Відзначений Дубовим. Листям майор Дерфель, командир групи в одній ескадрі штурмових літаків, провів перед кількома днями на Східньому Фронті свій 1.000-ий літ на ворога, У цьому леті мусив він витримані один тяжкий повітряний бій і збив атакуючого совєтського винищувача, чим осягнув свою 30 повітряну перемогу – незвичайно високе число для штурмового летуна [94].

94. Український Голос (Умань). – 1943. – № 88 (227), 7 листопада.

Знищено 3.598 совєтських літаків.

БЕРЛІН. З'єднання одної перебуваючої на південному відтинку Східньому Фронту повітряної фльоти повідомляють: від початку ликої матеріальної битви ва Сході, від

5 липня до 15 жовтня, збито 3.005 совєтських літаків та дальших 593 літаки збито зенітною артилерією авіяції. Отже, лише цими з'єднаннями повітряної фльоти за три місяці знищено 3.598 совєтських літаків [94].

94. Український Голос (Умань). – 1943. – № 88 (227), 7 листопада.

Транспортовий літак „Гігант".

Берлін. Видатку роботу німецького постачального транспорту треба у великій мірі припирати застосуванню найбільшого в світі літака «Гігант»; який своєю транспортовою спроможністю може конкурувати з морськими суднами. «Гігант», цілком виправдав себе також, як транспортовець для перевезень війська [95].

95. Вінницькі Вісті. – 1943. – № 101 (246), 2 грудня.

КОРОТКІ ВІСТКИ

Берлін. З приводу німецьких повітряних атак на окремі об’єкти Лондону в Берліні зазначають, що їх ні в якому разі не можна плутати з налетами великого маштабу. Ці німецькі повітряні операції служать насамперед для випробовування нових технічних винаходів [95].

95. Вінницькі Вісті. – 1943. – № 101 (246), 2 грудня.

Бремен. Про лицарський дух німецької авіяції свідчить діяльність німецьких водно-рятувальних авіокоманд, які лише, в цьому році врятували понад 1000 літунів, що зробили вимушену посадку на морі. Понад половину цієї кількости становлять британські пілоти, що були виловлені в Каналі [95].

95. Вінницькі Вісті. – 1943. – № 101 (246), 2 грудня.

„Бережіться Ґерінгових хлопців". «ЙОМУ 25 РОКІВ (Оповідання про 200-ту повітряну перемогу)»

13 німецьких літунів збили 2.961 ворожих машин

На заході, півдні та на сході Німеччини підносяться день-у-день у повітря літуни німецької ловецької авіяції. Чисельно ворог переважає їх, але їх бойовий дух непереможний, їхня рішучість межує очайдушністю, наказуючи їм не зважаючи на

величезну ворожу перевагу, кожний раз кидатися на ворожі повітряні загони та збивати якнайбільше ворожих літаків. Хоробрі поодинокі бійці в повітрі виступають проти мас ворожих літаків, не боячись ніякої переваги, а кидаються проти «хмар» ворога, щоб його якнайбільше винищити.

Що можуть осягнути поодинокі бійці, які рішуче протиставляться перевазі ворожих ескадр, показує приклад тих мужів, що їх ще не перевершив ніодин літун у цілому світі. На днях провідник славних німецьких ловецьких літунів північного моря, майор Ерлер, повідомив, про свою 200 повітряну перемогу. Отож німецьке літунство начислює тепер у своїх рядах тринадцять ловецьких літунів, з яких кожний осягнув від 200 до 300 перемог. Понад 100 інших німецьких ловців мають більш ніж по 100 перемог.

Ось прізвища німецьких ловецьких літунів, що збили більше ніж по 200 літаків;. Капітан Гартман 303, майор Ралль 273, майор Баркгорн 272, майор Новотни 258, капі тан Батц 224, підполковник Граф 207, майор Рудорфер 206, ляйтенант Шук 206, оберляйтенант Гафнер 204, ляйтенант Кіттель 204, майор Бер 203, капітан Вайсенберґер 201, майор Ерлер 200 перемог.

Ці тринадцять найбільш успішних німецьких ловецьких літунів знищили разом 2961 ворожий літак. Аж 37 повних, ескадр совєтської та англоамериканської авіяції разом з залогами впало жертвою лише цих кільканадцятьох німецьких літунів. Якщо прийняти під увагу, що серед знищених ворожих літаків є багато чотиримоторових бомбардувальників та якщо пересічну залогу одного літака обраховувати на 5 осіб, то з цього виходить, що кожен з цих поодиноких бійців послав до пекла більше ніж по 1000 ворожих вояків. Отож лише вони знищили аж 10.000 ворожих вояків. Кажучи поняттями ґренадира, мала група хоробрих вояків винищила десять ворожих полків!

Які визначні успіхи німецьких ловців, видно найкраще з повідомлень ворожої преси про «аси» авіяції противників. Так англійці не давно повідомили, що шеф однієї ескадри, Брагам попав у німецький полон і що він, маючи 29 перемог, належить до

найкращих мисливських літунів «Роєл Ер-Форс'у», цебто королівського англійського літунства. Американці повідомляли про якогось лейтенанта Бізона, що впав на полі бою, здобувши 21 повітряну перемогу й був одним із чільних американських ловців. Обидва вони були відзначені найвищими англійськими чи американськими орденами. Совєтське літунство має майора Попова та капітана Покришкіна з 82 та 80 перемогами це найкращі совєтські ловецькі літуни, обидва двічі «герої совєтського союзу». Німецька ж авіяція могла б назвати кільканадцять десятків ловецьких літунів, шо здобули стільки ж, або й більше повітряних перемог.

Німецькі ловецькі літуни будуть далі дбати про те, щоб утримувати свою славу, записану однією американською літунською групою, в книзі, що недавно вийшла з друку:

«Не думайте, що нам було, з медом по тім боці. Літання стає що раз тяжчим, після кожного такого літання в європейське пекло треба сказати «слава Богу». Стережіться Ґерінґових хлопців! Ці нацистські ловці – на все здібні фанатики, з ними справа не легка!»

Воєнний звітодавець Вольфґанґ Кюхлер [96 – 98].

96. Український Доброволець. – 1944. – № 82, 9 грудня.

97. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (76) 100, 14 жовтня.

98. Рідне Слово (Звенигородка). – 1943. – № 81 (242), 10 вересня.

Третій, що досягнув 200 повітряних перемог.

Винищуючий літун сотник Ралль, відзначений Лицарським Хрестом з Дубовим Листям та командант літунської групи винищувачів, досягнув 200 повітряних перемог. Після майора Графа та майора Філіппова це третій винищуючий літун, який досягнув тої високої цифри перемог.

Біля половини на дев'яту веред полудней един Ме – 109, швидкий німецький винищувач, пролітає гарним льотом над тим бараком, в якову приміщений штаб групи. Крила починають коротко та енергійно колихатися. Це танець літака у ясному,

напоєному сонцем, повітрі. Це промовляє виразною мовою до тих, що стоять внизу та підняли вгору голови. Вони добре розуміють гудучу, танцюючу машину. Сотник Ралль знищив 199 та 200 противника і досягнув такого числа перемог, яке говорить про непроминаюче досягнення. За хвилину Ме – 109 торкаєть ся колесами землі та під'їжджає ближче.

Це сотник Ралль, боєць, що з майором Графом та майором Філіппом належать до трійки головних та найбільш успішних винищуючих літунів світу. Він вилазить з машини і його підхоплюють рамена молодих друзів, які зуміли десь дістати квіти, Молодий ентузіазм розцвітав у великому вінку квітів довкруги таблички з виписаним числом 200, і виглядає, немов би винищуючий літун, який 200 разів був переможцем у повітряних боях, опустився з ясної висоти просто на квіти. Але й лі так вернувся з поцілами. Його поцілено у ліве крило та стерно.

Очевидно сотник Гінтер Ралль і сам молодий. Ось його портрет: Опалене, довгасте, яснооке обличчя, середньо висока, струнка постать. Має очі, що привикли дивитись в далечінь, та уста, що радо сміються та своєю швидкою швабською говіркою і самі примушують сміятися. Але будьмо відверті: Сотник Ралль на вигляд старший, чим це повинно б бути в його 25 років. Але по більш чим 500 льотах на ворога, та по 200 повітряних перемогах не може бути інакше. І ще: сотник Ралль важився на таке, що напевно рівняється жертві. Він, що по 36 повітряних перемогах мусив примусово осісти та тяжко поранений із нарушении хребтом лежав у лікарні, вернувся по 9 місяцях знову до своєї групи. Він хотів літати, нічого, лише літати як давніше. Але чи він справді відповідав тим вимогам, які ставляються гостро осуджуючими лікарями літунові? Тодішний підпоручник Ралль – як оповідають його молоді: друзі – зробився іншим, поважнішим, більш впевненим, передусім цілком самовпевненим у бойовій концентрації. Ті його прикмети мусили тим більше впасти в очі його друзям, що вони бачили, що спочатку йому було трудно влізти на звичайне місце при стерні, фізично трудно. Чи він був придатний до льоту? Та ось він невмолимою чергою скидав з неба

вниз одного за одним противників і добився 200 повітряних перемог. Бо де лише творилися головні пункти бойових подій, там завжди був сотник Ралль. Завжди на чолі своєї групи, завжди око-в-око з ворогом, завжди далеко від світла популярної слави, так що «закон спіровану» групу його друзів цілком слушно можна було назвати «групою без імені».

Це очевидно в нічому не зміняє факту, що з тої самої групи «без імені», до якої сотник Ралль належить від її заснування, вийшло не менше 17 орденоносців, між ними і майор Граф, який над Сталінградом добився 200 повітряної перемоги. Це найбільш успішна група винищувачів німецької авіації, бо вона з майже 3.000 повітряних перемог стоїть далеко иа переді перед усіма групами винищувачів. А всі ці хоробрі та одночасно скромні літуни не хочуть нічого іншого, лише літати. Вони літають, охороняючи стрімкоспадні та бойові машини, літають в низькольотні атаки, літають від вчасного ранку аж до вечірнього сумерку. А найкращою заплатою для них є приказ летіти на «вільну ловлю».

А сьогодні, коли сотник Ралль скинув додолу 200 противника, а бараки відвідав шеф літунського флоту, запанувала там святочна радість, хоч очевидно також того дня літаки цієї групи стартували, літали, прилітали та знову стартували. А сам командуючий в тому дні не лише мусить, але й має обов'язок пригадати собі минулі події: сотник Ралль, який у 1918 році вродився у Гагтенау, як син купця, та по матурі рішився на військову кар'єру літання, дістав підчас дуже успішних гарячих боїв на Сході після 52 повітряних перемог, 72 низькольотних атаках, та 300 льотах проти ворога 5 вересня 1942 р. Лицарський Хрест, а трохи пізніше, 27 жовтня 1942 року Дубове Листя, потім, як підвищив до 100 число своїх повітряних перемог. Але це лише дати та числа. Як виглядала правда його боїв?

Сотник Ралль мало говорив про себе самого та мало про свої чини. «Як я поцілив противника?» Його відповідь: «Я полетів за ним і збив його».

Чи й сьогодні так було, коли Ви збили 199 та 200? «Майже так само. Я літав чверть години, поки побачив двох ворожих винищувачів. Я взявся за них. Противник скрутив вліво, я за ним ще гостріше і стрілив. Він згорів».

А другий? – «Другий відлетів. Але декілька хвилин пізніше за мною появилося чотири винищувачі, саме чотири. Коли я заатакував, одна з ворожих машин завернула в мою сторону. Я почув, що мій літак поцілено. Тоді перейшов я у кращу позицію. Стрілив. Противник палаючи впав додолу, цей 200-тий».

200-тий. Чи сотник пам'ятає, як він збив першого? «Як збив першого. Це ніколи, ніколи не забувається. То було на Заході, над містом Мец. Ми були громадою молодих зайців та мали охороняти німецькі бойові машини. Здалека побачили ми надлітаючі машини, малі, немов крапочки. Вони виглядали так невинно, ще ми думали, що це наші. Але вкінці побачили ми відзнаку. По нас пройшов мов електричний ударі Тоді ми ще мало звали з тактики закрутів, та мабуть мало про літунську зручність. Все ж таки від мойого кулемета загорівся один Кертіс. Перша перемога! Це ніколи не забувається».

Сотник Ралль легко випростує рамена. Тепер він виглядає молодим, молодим, як справді в його 25 років пристало. Оглядав поціли на свойому літаку та усміхається.

99. Звягельське Слово. – 1943. – № 69 (150), 8 вересня.

100. Голос Волині (Житомир). – 1943. – № 108, 14 вересня.

101. Дзвін (Кривий Ріг). – 1943. – № 255, 11 вересня.

Поразка терористичних бомбардувальників.

Ворог придумав новий пропагандивний лозунг і дуже ним гордиться. Він каже, що Німеччина справді обтягнула довкруги Європи сильні мури, але забула побудувати над тим солідним домом дах, так що ту даремно атаковану від Сходу фортецю можна знищити з повітря. Але на даху кладеться цеглу і оборона стає завжди міцніша та більш успішна.

Коли терористичні літуни під час нальоту на Берлін минулого тижня втратили не менше 62 чотиримоторових бомбардувальників, то також вночі на 1 вересня не вдалося їм налітати скоординованим з'єднанням. Вже підчас прильоту німецькі нічні винищувачі відтиснули велику частину ворожих літаків та змусили до безпланового скинення бомб, які переважно падали на вільні поля. Поскільки чотиримоторовим бомбардувальнакам вдалося прорватися на великій височині аж до Берліну, там прийняла їх надзвичайно сильна оборона. Нічні винищувачі, зенітні гармати та прожектори працювали надзвичайно скоординовано, в наслідок чого підчас цього нальоту збито великий процент терористичних машин. Поодинокі розривні бомби спричинили пошкодження у житлових будинках та громадських будівлях, між іншим поцілено одну лікарню. Це все ясно показує, що гаряче прийняття, з яким зустрілися терористичні бомбардувальники, погасило в них всяку охоту запускатися глибше в оборонну мережу. Бо англійці знову втратили 400 чоловік літаючого персоналу, а це така велика втрата, яка не стоїть у жодному відношенні до висліду нальоту. В кожному випадку поразка британських терористів вночі на 1.9. є безсумнівна [102].

102. Звягельське Слово. – 1943. – № 69 (150), 8 вересня.

Німецька ескадрилья винищувачів повідомляє про свою 5.000 повітряну перемогу

БЕРЛІН, 25 квітня. Ескадрилья винищувачів, що діє коло Новоросійська, повідомляє про надзвичайний бойовий успіх. Капітан Ралль досяг 5.000 повітряної перемоги і в цей день на цьому відтинку фронту, як повідомляється у військовому зведенні, був збитий 91 літак. Цих єдиних в історії повітряної війни результатів досягнуто в період, що охоплює 2 роки походу на Схід. Серед екіпажів славетних з'єднань цієї ескадрильї неменш як 9 нагороджені дубовим листям і 23 – лицарським хрестом; на чолі їх майор Граф, відзначений найвищою нагородою за особливу хоробрість.

За додатковими повідомленнями, втрати совєтів літаками, опубліковані в зведенні Верховного Командування Збройних Сил за середу, збільшилися до 103; до них

належать ще 77 літаків, про які повідомлялося у зведенні за четвер. Отже протягом двох днів було знищено, при втрачених власних 6 літаках, 180 большевицьких машин, що становить відношення 30:1. У цьому блискучому успіху брали участь також румунські, хорватські, словацькі та угорські бойові літаки та винищувачі [103].

103. Чернігівський Кур'єр. – 1943. – № 35 (193), 6 травня.

В квітні Совєти втратили за один місяць 1082 літаки [103].

103. Чернігівський Кур'єр. – 1943. – № 35 (193), 6 травня.

Хвастів і Неаполь

Велика активність німецького летунства

У зв'язку з акціями німецьких бойових літаків проти совєтського залізничого вузлового пункту Хвастова в Україні, що їх зареєструвало німецьке воєнне звідомлення, та в зв’язку з повітряною атакою німецьких бомбардувальних формацій на пристань Неаполь, в Берліні опубліковують такі подробиці:

Налет на залізничу стадію Хвастів на Україні – це новий важкий удар проти совєтських зв’язків та постачальних ліній поза українським фронтом. При чистому небі формації німецьких бомбардувальників заатакували зараз таки після півночі терен; залізничої стації, на якому була ве лика кількість вагонів. Скинено розривні і запалювальні бомби. 4 хвилини після ви буху перших бомб, повстала велична експльозія. Довкола вантажної залізничої стації всюди повибухали пожежі. Большевики зосередила сильну протилетунську артилерію, одначе не могли перешкодити німцьким акціям. Атака, яка була дуже сильна, тривала загалом пів години. Коли німецькі літаки залишали обшир Хвастова, вони завважили понад 40 великих пожеж. Після закінчення нальоту, наступила друга величезна експльозія. Треба приймати, що один із поїздів з муніцією, які зайнялися полум'ям у Хвастові, вилетів у повітря. Ще з віддалення в 100 км. можна було завважити пожежі в обширі залізничої стації в Хвастові. Цей новий налет німецького летунства поцілив також

важливі постачальні споруди міста Хвастова, яке являється важливим осередком довозу боль шєвііків на південному відтинку східного фронту.

Налет на пристань Неаполя проведено також при добрих атмосферичних умовах. Німецькі бомбардувальники появилися в годині 3.30 ранку над пристанню Неаполя густими хвилями, які йшли одна за одною. Вони скинули бомби на кораблі, які стояли на якорях у пристані та на склади матеріялів і магазини в обширі пристані. Спробу оборони пристані, захистили від обсервації портові споруди при допомозі мряки, спаралізовано численними світляними бомбами, скиненими з німецьких літаків. Вже в перших п’яти хвилинах цієї зосередженої атаки завважено великі пожежі з сильними вибухами. Із рапорту німецьких летунів виявляється, шо цей налет мав сильні наслідки. Два німецькі літаки не вернулися назад [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

Щораз краща зброя.

Численні цікаві подробиці про нові німецькі бойові засоби, про які писала минулого тижня німецька преса, доповнюються подробицями про новий тип німецького стрімко спадного літака для бою зблизька. Це машина, що її швидкість у поземому напрямі, як також у стрімкоспадному льоті лежить далеко вище, ніж швидкість подібних типів, яких досі вживано. Як підкреслює один німецький фронтовий кореспондент, цей літак доходить до кінцевої швидкости, якої майже не . можна, собі уявити. Цей тип відповідає вимогам модерного літака для бою зблизька, також що торкається його спроможности здійматися вгору. Цей літак може на великій висоті зблизитися до свого об'єкту, навіть коли він сильно хоронений протилетунською артилерією. Головне завдання цього нового літака, це поборювання найнебезпечнішого противника наземної зброї, танка. Пілоти літаків для бою зблизька пройшли спеціальний вишкіл для поборювання танків. Великокаліброва зброя цього літака спроможна знищити навіть найважчий танк і так само заатакувати з невідомими ще

досі наслідками також корабельні об'єкти, особливо військові транспортні кораблі та висадні човни на морі [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

НЕМА ЧИМ ГОРДИТИСЬ!

Обмежені можливості аліянтської повітряної зброї.

„Ужиття аліянтських повітряних ескадриль має свої границі, так твердить летунський кореспондент часопису „Нюз Кронікл". Р. Бедкер, у свойому докладному спеціяльному звідомленні. На підставі того, що чується в англійському громадянстві, є велика небезпека, що військове значіння аліянтської повітряної зброї перецінюється. Занадто багато від неї сподіються. Є наприклад люди, які говорять про аліянтську повітряну зброю, як про якусь чародійну палочку, яку в годинах військової небезпеки треба тільки ужити, а тоді аліянти зараз же виграють бій. Інші знову вбачають у повітряній зброї середник, при помочі якого можна виграти війну, без інших збройних частин, а також вважають її ключем, який легко відкриє браму до Европи і шлях до Берліну. Якби не була сильною аліянтська повітряна зброя, все ж таки ніколи не має вона чародійної сили. Крім цього не можна що армія ще завжди може боротися без помочі з повітря, це мусимо мати перед очима передовсім перед початком спроби інвазії в іншому випадку, ті, які покладають так великі надії на аліянтську повітряну зброю, дочекаються гіркого розчарування, коли їхні надії не здійсняться. У випадку Касіно мали ми приклад, що аліянтських бомбардувальників не можна з успіхом ужити замість артилерії, не зважаючи на найважчі атаки, ие пішли там наші війська вперед [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

В Італії ворог продовжував атаки.

3 Головної Квартири Фюрера, 16 травня.

Верховне Командування Німецьких Збройних Сил повідомляє:

Зі східного фронту звідомляють тільки про місцеві бойові дії над долішнім Дністром та на передпіллі Карпат.

З'єднання зенітної артилерії армії зістрілили від початку походу на схід 2.000 ворожих літаків, притім відділи зенітної ар тилерії армії 275 і 279 осягнули кожний по 300 зістрілень.

На італійському південному фронті продовжав ворог свої атаки, втягаючи нові піхотні та танкові дивізії проти нашої оборонної системи, особливо на південь від Кассіно. Після запеклих, поведених зі змінним щастям, боїв втрачено декілька височинних становищ. В інших відтінках місцеві вломи у протинаступі очищено та відгороджено.

Сильне з'єднання бойових летунів бомбардувало у пізніх вечірніх годинах 15-го травня ворожі причілки у бойовій смузі Кассіно – з добрим вислідом. Спалахнули пожежі та вибухи.

Підчас налетів поодиноких британських турбувальних літаків на смугу Кельну і Мангайму, а також підчас налетів у Кільський залив, зістрілено минулої ночі чотири ворожі літаки.

У перших ранніх годинах, 16-го травня, налетіли сильні з'єднання важких німецьких бойових літаків на британське пристаневе місто Портсмес та скинули там велику кількість розривних і запальних бомб [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

АЛІЯНТСЬКІ ЛІТАКИ БОМБАРДУВАЛИ БЕЛЬГІЙСЬКІ МІСТА.

В ніч на 11 травня, англо-американські бомбардувальники знову заатакували різні міста у Фландрії і Валонії. Повстали значні шкоди в мешкальних дільницях Щарлеруа, Монс, Кортрік і Жан; були також вбиті і ранені. В Мурне нараховано досі 47 вбитих і 120 важко ранених. Зруйновано 130 мешкальних домів [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

В ПОЧУВАННІ НИЖЧОСТИ.

Аліянтські пілоти про свої враження.

Лондонська преса опубліковує враження аліянтських летунів з проведеної у понеділок атаки на обшир Німеччини. Один радист сказав: Німецькі ловецькі летуни раз-по-разу нас атакували. Німецьких ловецьких машин було стільки, що наші бортові стрільці навіть не мали змоги з відповідною скорістю вишукати хоч би один літак, щоб зосередити вогонь. З верху і з низу нападали на нас цілі рої літаків. 12 літаків прорвали наші лави, і через кілька хвилин після того кинулося на нас спереду 35 інших літаків. Я бачив, як один ловецький літак кинувся своєю машиною на летючу фортецю, інший летун сказав: В цьому дні я був свідком більшої кількости повітряних боїв ніж будь-коли раніше, хоч я маю вже за собою участь у більше ніж 20-ти нальотах [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

ЗА ОДИН – 4 ЛІТАКИ.

Успіхи японського летунства в квітні

Минулого вівтірка японська головна ква тйра подала до відома успіхи японського армійського і морського летунства на всіх фронтах у місяці квітні. Загалом збито 474 аліянтські літаки і 242 пошкоджено.

Комунікат має такий зміст:

„В бойовому обширі Тихого океану збито 232 аліянтські літаки, включно з 12-ма правдоподібно збитими машинами. Важко пошкоджено ще 101 літак.

У середньому бойовому обширі Тихого океану збито 147 аліянтських літаків, включно з 6-ма правдоподібно збитими машинами і пошкоджено важко 54 літаки.

На бурменському фронтовому відтинку збито загалом 74 аліянтські літаки, у тому 25 правдоподібно знищених машин. Крім того важко пошкоджено або запалено 66 аліянтських літаків.

На китайському бойовому обширі збито 20 літаків і таку саму кількість пошкоджено або запалено.

В бойовому обширі північної частини Тихого океану збито один літак і ще один важко пошкоджено.

За той самий час пропало 90 японських літаків, а 85 інших знищено на землі або пошкоджено [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

НАЛЕТИ НА ЛЕТОВИЩЕ В КИТАЮ.

Японсько-цісарська головна кватира подала офіціально до відома, що 12 травня японське летунство у Китаю заатакувало бомбами й ловецькими літаками північноамериканську летунську базу у Суічуан. Налет відбувся тричі і завдав нищильний удар головним аліянтським летунським силам в Китаю. У висліді того нальоту звищено 7 ловецьких машин, понад 12 великих і 26 малих машин запалено; разом знищено понад 45 аліянтських літаків.

Японські летуни заатакували 12 травня знову летите Кукіанґ в північному обширі провінції Квантунг. Всі японські літаки вернулися непошкоджені до своїх баз [104].

104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.

За прошедшую неделю соединениям англо-американской бомбардировочной авиации нанесены тяжелые удары. Если за первую неделю 1944 года потери англо-американской террористической авиации составили 262 самолета, из них 231 четырехмоторный бомбардировщик, то в первой половине дня 11-го января при налетах на центральные районы Германии их потери составили 136 самолетов, в том числе 124 четырехмоторных бомбардировщика [105].

105. На страже Родины (Бобруйськ). 1944. – № 3 (31), 14 января.

600 самолетов – в несколько минут.

Внезапный налет германских воздушных сил * Сокрушительный удар по англо-американской авиации.

Западный фронт.

Сильные отряды германской авиации на несли внезапный удар по неприятельским аэродромам в Бельгии и Голландии, уничтожив при этом не менее 400 самолетов на земле, повредив 100 других и сбив в воздушных боях еще 79.

Балканы и восточный фронт.

С 21 по 31 декабря было уничтожено 513 танков и захвачено 79 орудий и 267 пулеметов. Зенитная артиллерия и авиация сбила 257 советских самолетов.

В течение декабря немецкими истребителями и огнем зенитной артиллерии сбито 588 советских самолетов.

*

Новый Год принес англо-американцам неприятный сюрприз. Рано утром 1-го января германские штурмовые самолеты я истребители, с целью ослабить воздушные силы неприятеля; совершили неожиданный налет на его аэродромы в Бельгии и Голландии.

Пятью волнами, сильнейшая из которых составляла 500 машин, германские соединения напали на стоявшие на аэродромах длинными рядами англо-американские самолеты, имевшие на себе тяжелые грузы бомб и полные запасы горючего. Самолеты были забросаны бомбами и обстреляны бортовым оружием, так что через несколько минут аэродромы представляли из себя картину полного разрушения.

Одновременно совершено было нападение и на неприятельские пути подвоза, где в одном случае, например, шесть германских истребителей расстреляли 35 тяжело груженых самолетов противника.

Таким образом, в несколько минут неприятель потерял около 600 самолетов. Помимо того, уничтожены были 91 грузовик, 5 автотанков и один товарный поезд, Сильные разрушения произведены также между стоявшими наготове колоннами автомобилей, где произошло несколько тяжелых взрывов и пожаров.

В ночь на 2 января германские ночные штурмовики продолжали нападение на пути подвоза, причем, по поступившим до сих пор сообщениям, было взорвано или

повреждено 16 паровозов и большое число вагонов, наблюдалось еще несколько взрывов, причем по сплошному морю огня можно было заключить, что загорелись склады горючего.

Этот неожиданный налет на англо-американскую авиацию в бельгийско-голландском районе отразится на боях в Арденнах и в среднем Люксембурге [106].

106. Воля народа. – 1945. – № 2 (15), 3 января.

Американский налет на Суматру.

Из Токио сообщают, что американская авиация совершила налет на район Палембанга на острове Суматра. Из 120-ти самолетов противника в воздушных боях сбито 78 машин [107].

107. Воля народа. – 1945. – № 9 (22), 27 января.

Речь генерала А.А.Власова летчикам.

Друзья мои! Сегодняшнюю войну надо рассматривать не как войну отдельных наций, не как войну за раздел каких-то стран, а как войну идей. В этой, войне победит или старая капиталистическая система, или народившиеся новые силы

Можно ли говорить о победе старой, капиталистической системы? Той системы, которая создала невыносимые условия для рабочих, разорила и разоряет крестьянство, создает нищенство? – Не может. К тому же последние 30 – 40 лет особенно ярко показали признаки распада, и нынешняя война окончательно и бесповоротно решив судьбу капитализма.

Что же, собственно говоря пришло на смену капитализму? Каковы ростки этого нового?

С одной стороны – большевизм, установивший свою власть на громадной российской территории. Что он дал русскому народу? Лживые обещания, в которые поверил русский народ, быстро превратились в государственную систему, похуже капиталистической эксплоатации. В чем дело, в чем сущность большевизма, мы с вами прекрасно знаем; наш народ, друзья мои, превращен в раба, который даже не

имеет права протестовать. Но значит ли это, что наш русский народ признал эту большевистскую систему? Нег й если сегодня лавина русских людей, одетая в красноармейские шинели, идет на Европу, это не потому, что русские – за идеи мировой революции, проповедуемые большевиками. Они идут, ибо сзади стоят палачи Сталина и неслыханным террором бросают эти полчища в бой.

С другой стороны – новые ростки, – это национал-социализм, родившийся в Германии. Что дал он немецкому рабочему и крестьянину, как разрешались и разрешаются вопросы социальной справедливости, – вы сами прекрасно видите.

Все ли сделал национал-социализм? – Конечно, нет. Но, ведь, национал-социализм в спокойной, мирной обстановке был всего лишь 6 – 7 лет, и что сделал в этот короткий, период – само по себе показательно.

Если там большевизм принес народу рабство, нищету, голод, бесправие, разорение, уничтожение нации, вытравливание всего истинно-русского во имя идей интернационализма, то здесь национал-социализм внес успокоение, чувство уверенности в жизнь крестьянина и рабочего, подняв национальное чувство у каждого немца.

Вот, собственно говоря, причина военного столкновения между Германией и Советской Россией. Интернациональный большевизм мечтает о мировом владычестве, о мировой революции... Германский национал социализм стремится к новому правопорядку в Европе к защите своей государственности от посягательств большевизма.

Начавшаяся война показала, насколько была развита ненависть друг к другу у этих великих народов: русского и немецкого. В этом есть доля вины и немцев. Но основное – сделано большевиками, понимающими, что немецкий народ, устроив свою судьбу, приняв национал-социализм, не хочет большевизма.

Последующие события ясно показали, что русский народ не мыслит быть дальше рабом большевизма. Освободительное Движение Народов России принимает все

более и более широкие размеры Мы, те миллионы русских, которые ушли от большевиков, которые оказались в Западной Европе, поднялись против своего врага. И сегодня, чтобы легче разрешить свою конечную задачу, мы идем на военное содружество с Германией Почему? Да только по тому, что одна лишь Германия может противостоять большевизму. Затем исторические факты указывают, что на протяжении веков мы русские и немцы – были связаны узами добрососедских отношений. Не случайно, ведь, великий государственный человек Германии Бисмарк предупреждал свой народ о необходимости дружбы с Россией. И мы сегодня восстанавливаем историческую преемственность этой дружбы. Мы закладываем основы союза на десятки, а может быть и сотни лет. Это прекрасно начали понимать уже многие в Германии, и с каждым дпем понимают все больше и больше.

В серьезный период борьбы с большевизмом заложены основы нашей дружбы. Вот почему к этому союзу мы должны особенно серьезно относиться.

В Германии многие миллионы нас русских во главе с Комитетом Освобождения Народов России мы вошли в союз с Германией, как равные с равными. Это уже дало результаты. Вы читали в газетах, что Комитетом заключено с германским правительством кредитное соглашение. В частности, из этих средств миллионы марок пошли на улучшение быта русских. Затем (и это очень важно) постепенно падает та искусственная ненависть, которая была у немцев по отношению к нам – русским. Они видели в нас только большевиков.

Все ли сделано в этом отношении? – Далеко нет. Но я со всей ответственностью заявляю, что сейчас все ненормальности, все эксцессы, которые кое-где еще имеют место, немедленно рассматриваются и устраняются.

Возвращаясь к вопросу о войне, надо сказать, что в сегодняшней обстановке расположение фронтов, движение линии фронта не определяет исход этого исторического военного столкновения двух систем. Но мы прекрасно понимаем, что сейчас вопрос может стоять только так: или большевизм, или свободный союз

европейских народов. И наше место в рядах борцов против большевизма, ибо мы – за Россию, за наш народ, за его вольную жизнь. Мы видим, что Германия – скала, сокрушающая большевизм. Мы даем себе отчет в том, что, в случае поражения Германии, большевизм захлестнет Европу, захлестнет так, как захлестнул Россию 27 лет назад. Многие говорят, что этого не будет, что, дескать, Англия и Америка не допустят и т. д.

Нет, друзья мои, Англия и Америка не смогут противостоять победившему большевизму. На примере Греции, Италии и Франции мы в этом уже прекрасно убедились. Новых доказательств не требуется, чтобы утверждать это.

Вот почему наша ставка на Германию, на честную дружбу с ней.

Хочу несколько слов сказать и о нас самих. Мы сейчас в гостях у Германии. Но мы не собираемся жить здесь, мы уйдем к себе, на свою Родину. Но пора вам всем уже понять, что до тех пор, пока находишься в гостях, необходимо соблюдать обычаи и традиции хозяев. А это тем более нужно делать нам, ибо мы друзья, мало того, мы – соратники в величайшей борьбе, какую видел когда-либо мир.

Потом у нас есть много таких, который сразу требуют: даешь самолет, даешь винтовку, даешь фронт! Друзья мои! В каждом деле нужна организованность, учеба, в особенности все это нужно в военном деле. Планомерно мы создаем свое дело. Кто готов, тот уже на фронте. И я с гордостью отмечаю доблесть и мужество наших русских частей, сражающихся против большевизма. Но нельзя допускать торопливости, спешки. Вот и кадеты – наша молодежь рвутся в бой. А я им говорю: «Погодите, учитесь, растите, придет и ваше время».

Всему свое время. Придет и наше время, время нашей победы.

Спасибо за отличную работу.

За дружбу, за честный союз с Германией! За возвращение на нашу дорогую Родину! За победу! [108].

108. Воля народа (Берлин). – 1945. – № 12 (25). 18 февраля.

Главнокомандующий у русских авиаторов.

Русские летчики восторженно встретили известие о том, что к ним прибывает Главнокомандующий Вооруженными Силами Народов России генерал-лейтенант Власов. Последующие дни были днями напряженного ожидания, в особенности для молодых летчиков, еще не так давно бывших «там», с большевиками, и только месяц-два назад ставших под знамена Комитета Освобождения Народов России. А таких тут много. Среди них капитаны В.Микишев, А.Иванов, поручик И.Стежар. подпоручика Н.Чебыкин, И.Бачурин. И.Петров. Г.Хамитов. В.Беликин, В.Грилев. И.Попонин, О.Пургин, В.Рвачев, В.Сининых, А.Новосельцев, Б.Табуля. Г.Юла и т. д.

Наконец, торжественный момент наступил. 8 февраля генерал-лейтенант Власов вместе с генералом немецкой авиации господином Ашенбреннером и полковником авиации Мальцевым прибыли на аэродром, являющийся базой истребительной эскадрильи имени полковника Козакова.

В этот же день вечером, в офицер свом собрании состоялось первоначальное представление всех русских офицеров-летчиков генералам Власову й Ашенбреннеру. После этого генералы Власов, Ашенбреннер и полковник Мальцев посетили концерт, данный группой русских артистов для офицерского состава эскадрильи.

Во время антракта генерал Власов вместе с генералом Ашенбреннером и полковником авиации Мальцевым тепло и дружески встретились с русскими офицерами-летчиками. Среди них оказалось много летчиков, лично известных Главнокомандующему. Андрей Андреевич узнал своих соратников, жал им руку и желал успеха, в дальнейшей деятельности.

Утром 4 февраля генерал-лейтенант Власов произвел смотр и принял парад летных частей. На смотре был зачитан приказ Главнокомандующего о награждении орденами и медалями за боевую работу, доблесть в мужество В числе награжденных – полковник Л.Найдак, капитаны О.Бычков, Д.Соколов, К.Науменко, А.Меттль, К.Арзамаспов, М.Тарновский, майор Ильюхин, поручики Б.Антилевский, С.Артемов,

Н.Кузнецов, П.Песиголовец, В.Шиян, подпоручики А.Ярославцев, И.Ляхов, Н.Щербина, П.Воронин, А.Алексеев, А.Григорьев, Н.Лушпаев, В.Пискунов, М.Сашин, П.Сердюк. Г.Школьный, О.Соколов, А.Скобченко и В.Строкун.

На состоявшемся после смотра собрании всего личного состава аэродрома генерал-лейтенант Власов сообшил о производстве начальника военно-воздушных сил полковника авиации В.Мальцева в генерал-майоры. Оглашение этого приказа вызвало овацию и единодушную радость всех присутствующих, ибо полковник Мальцев близок и дорог всем летчикам, как собиратель и созидатель национальной авиации, входящей в состав вооруженных сил народов России. На собрании генерал лейтенант Власов произнес речь о задачах Освободительного Движения Народов России и о значении в этом боевого содружества России и Германии.

Перед отбытием Главнокомандующий благодарил офицеров эскадрильи за работу, пожелав начальнику военно-воздушных сил генерал-майору Мальцеву успеха в дальнейшем развитии и формирований русских летных частей, входящих в состав Вооруженных Сил Народов России [108].

108. Воля народа (Берлин). – 1945. – № 12 (25), 18 февраля.

8 грудня 1943 року підведено «Итоги действия авиации».

Ноябрь месяц был особенно успешным для германских воздушных сил в их борьбе против англо-американского морского транспорта. Потопленные или тяжело поврежденные англо-американские суда относятся главным образом к конвойным караванам в водах Средиземного моря. Один только факт потери большого количества войсковых транспортов и связанная с этим гибель тысяч американских солдат, предназначенных для подкрепления мжноитальяоиского Фронта, поражает противника чувствительным образом. Особенный интерес представляет то, что между потопленными судами находилось много ценных заокеанских пароходов, величиною от 15.000 до 20.000 тонн водоизмещения.

Велико количество потопленных или тяжело поврежденных военных судов, в том числе 14 миноносцев, которые за один только прошедший месяц были выбиты из строя авиацией. Действия германской авиации на неприятельских морских путях за ноябрь месяц снова привели к полному успеху. 65 судов общим водоизмещением в 430.000 тонн это итог, достигнутый германскими боевыми и торпедоносными самолетами за ноябрь месяц [109].

Газета «Голос (Берлін) 10 січня писала.

НІМЕЦЬКА АВІЯЦІЯ.

Тепер уже й англо-американська преса визнає успішність німецьких новорічних налетів на аеродроми в Бельгії та Голяндії. Сіріл Фелс пише в лондонському- «Таймс»: «Тепер можна з певністю сказати, що напад німців завдав багато шкоди. Літаки на землі становлять добрі цілі й велика кількість їх загинула від бомб німецьких мисливських бомбардувальників.

Співробітник «Дейлі Мейл» Колін Беднел нагадує брехливі пророкування, згідно з якими німецька авіяція давно вже «була знищена». «Німеччина, – пише він, – перенесла свою збройну індустрію під землю і тепер найбільші бомби не можуть нічого з нею зробити. Крім того, Німеччина безперечно має ще й інші, досі незастосовувані, види нової зброї».

Інший кореспондент тої самої «Дейлі Мейл» розповідає про власний гіркий досвід ознайомлення з німецькою авіяцією: «Підчас моєї подорожі вздовж 20 км. фронту, я був змушений 7 разів ховатися в ровах. Безперервно надлітали німецькі мисливці та мисливські бомбардувальники, які закидали шлях бомбами й обстрілювали з кулеметів усе, що рухалося. Цього ранку я пересвідчився, що німецька авіація існує так само, як і раніше, й німці дотепер мають першорядні літаки. Один експерт головної квартири сказав підчас розмови з ним – «здається, що німці успішно використали час для будування нових літаків» [110].

2 січня повідомлено про «Бомбардування швайцарського міста».

Швайцарський уряд повідомив, що 25 грудня з’єднання американських літаків знову порушили нейтралітет Швейцарії, перелітаючи над її Тереком. 0 год. 14.10 ланка американських літаків скинула 20 бомб на швайцарське місто Таінген [111].

111. Голос (Берлін). – 1945. – № 1 (207), 3 січня.

19 квітня 1945 року.

В боротьбі проти американських бомбардувальників видатний героїзм проявляють з'єднання німецьких винищувачів. Так, недавно вони в запеклих повітряних боях прорвали сильну ворожу заслону з винищувальних літаків і, не зважаючи на сильний ворожий вогонь, з героїчною, само жертвенністю кинулись на чотиримоторні бойові літаки ворога. В цих боях американські з'єднання зазнали тяжких втрат. Понад 60 чотиримоторних бомбардувальників ворога були знищені тарануванням [112].

Описана «Японська Фльота в дії».

Бої за острови Ріукіу, які відбуваються нині між японцами й американцями, у великій мірі відрізняються від попередніх боїв за острів Івоіма.

Японські моряки й летуни, не щадячи себе, кидаються на ворога, а, коли потрібно, то й таранять ворожі кораблі, завдаючи противникові надзвичайно тяжких втрат. Японці цими днями ввели в дію винищувальні літаки нового типу «Гайято». Ці літаки значно удосконалені в порівнянні з іншими типами і мають дуже велику швидкість [112].

Наведемо матеріали про дії авіації в 1945 році на сторінках газети «Прящевщина»

22 березня «Налеты нашей авиации на Данциг, Кенигсберг и Пиллау.

В ночь на 20 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удары по военным объектам немцев в Данциге, Кенигсберге и Пиллау.

В результате бомбардировки в Данциге на территории железнодорожного узла возникло много пожаров, сопровождавшихся взрывами. В порту Данциг прямым попаданием был потоплен морской транспорт противника.

В ночь на 19 марта наши тяжелые бомбардивовщики нанесли удар по военнопромышленным областям немцев в Данциге. В результате бомбардировки в порту Данциг возникли большие пожары [113].

13 травня «Американская печать о преступлениях Геринга».

(Тасс) Как заявляет газета „Нью- Йорк Таймс", Геринг находится в вежливом настроении. Он заявил, что уже не является гитлеровцем. Однако Г еринг это вор и убийца. Он убивал с радостью и безжалостно. Он возглавлял полицию, которая у ничтожила последние следы свободы в Германии, и приказал бомбардировать Роттердам после того, как сопротивление в городе прекратилось, Геринг не может уйти ответственности за свои преступления.

Газета „Ньюйорк Геральд Трибюн" подчеркивает, что Геринг наметил планы прихода Гитлера к власти, организовал германские воздушные силы войска СС и Гестапо. Газета заявляет, что мир не забудет налетов германской авиации на Лондон и Варшаву, преследование евреев, концентрационные лагери и всю ту фашистскую тирранию организовал Геринг [114].

6 вересня було опубліковано «Первый список военных преступников».

Комитет по расследованию дел и по обвинению главных военных пре ступников,. учреждённый в соответствии с Соглашением от 8 августа 1945 г, между Правительствами Союза Советских Социалистических Республик, Соединённых Штатов Америки, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Временным Правительством Французской Республики, установил первый список военных преступников, которые предаются суду Международного Военного Трибунала. В первый список обвиняемых, под лежащих суду, включены следующие лица: (САМЫЙ ПЕРВЫЙ №.)

Герман Геринг бывший рейхсмаршал, главнокомандующий воздушными силами гитлеровской Германии, имперский министр авиации, председатель рейхстага после прихода Гитлера к власти, председатель совета по обороне гитлеровского

государства, глаза концерна „Герман Геринг – Верке", являлся первым после Гитлера лицом в гитлеровской Германии [115].

12 червня «Война на Тихом океане»

Массированные налеты американской авиации на Токио и другие города Японии. – Наступательная оперировка подводными челнами – начало инвазии на материк Японии.

На рассвете 10-го июля свыше 1.000 самолетов произвели налет на район Токио. Спустя 8 часов после начала бомбардировки района Токио, налет на Японию все еще продолжался. За это время не появилось ни одного японского самолета. В числе об'ектов бомбардировки 80 аэродромов в районе Токио.

Подводные челны союзников перешли в наступление с целью отрезать острова Японии от материка. Действие это пред являет начало союзной инвазии на материк Японии. Первой целью окажется остров Гон-Шу, на котором находится город Токио [116].

9 серпня оголошено про ядерне бомбардування Хіросіми «Новые бомбы на Японию».

Белый Дом опубликовал сообщение президента Трумэна, в котором говорится: „16 часов тому назад американский самолет сбросил на дальную японскую военную базу Хирасима (остров Хонсю) бомбу, которая обладает большей разрушительной силой, чем 20 тыс. тон взрывчатых веществ. Эта бомба обладает разрушительной силой, в 2 тыс. раз превосходящей разрушительную силу самой крупной английской бомбы „Гренд слем“ [117].

2 вересня було опубліковано декілька статей про дії авіації.

«Массовая высадка американских войск близ Токио».

Лондонское радио передает, что американские воздушно-десантные войска начали массовую высадку на аэродроме Ануги близ Токио, Транс портные самолеты прибывают на аэродром с интервалом в 2 минуты. Одновременно 400 английских и

1800 американских морских пехотинцев высадились в Японии в военноморской базе Иокосуна [118].

«СОБЫТИЯ ВКРАТЦЕ».

США: По американским сообщениям военные потери США на людях соста вляют 1.998.000 человек.

ЯПОНИЯ: По радиосообщению из Токио, в результате союзных налетов на Японию 54 городов было совершено уничтожено, а 37 городов, в том числе и Токио, было разрушено на 30 %. Из 10 мил. в результате союзных бомбардировок на гражданское население приходится 260 тыс. человек убитыми, в том числе 90 тыс. атомной бомбой и 41 тыс. человек ранеными, в том числе 18 тыс. атомной бомбой.

При аварии самолета на аэродроме в Тайхоку на острове Формоза убился индуский политик и деятель Бозэ, ставленник Японии, который соглашался отдать Индию под протекторат последней [118].

«Годовщина бомбардировки Пряшева».

Народный Фронт в Пряшеве отметил годовщину бомбардировки города. 20-го декабря с. г. состоялось многолюдное траурное собрание перед зданием, где год тому назад помещалась тюрьма гестапо, ставшая могилой многих мучеников, в том числе и наших сознательных людей. Отсюда шествие направилось на местное кладбище, где после панихиды и поминальных слов представителей Народного Фронта были возложены венки на могилы погибших мучеников [118].

Наведемо матеріал газети «Наше життя (Авсбург)» 31 серпня 1946 року, першого року після Другої світової війни, «Американсько – Югославський конфлікт».

Американсько-югославський конфлікт, викликаний атакою югославських літаків на американські пасажирські літаки, що летіли з Відня до Удіно (Італія), полагоджений. Югославський уряд виконав домагання ультимативної американської ноти та передав американській армії тих пасажирів і летунів зістрілених літаків, що

залишилися живими. Деякі перебувають у лікарні. Побитих поховають на американському військовому, кладовищі в Беоґраді або перевезуть до Америки.

Американську міністерство закордонних справ повідомило, що ЗДПА не подадуть скарги до Ради Безпеки, але застерігають собі волю дальшої дії відповідно до того, як Югославія зуміє направити заподіяне зло.

Маршал Тіто наказав югославським літакам не стріляти більше на літаки дружніх держав.

Він висловив жаль з приводу загибелі кількох пасажирів американських літаків. Кореспондентам Тіто заявив, що американські літаки перелітають югославську територію навмисне, щоб скоротити шлях та щоб розвідати, які є укріплення на італійсько-югославському кордоні.

В ЗДПА конфлікт з Югославією зробив велике враження. Факт насильства й обстрілу американських літаків обурює все громадянство. До парляменту подали гострі заяви міністр війни Петтерсон та сенатор Конеллі [119].

Авіація в період Другої світової війни відіграла величезне значення у перемозі над нацистською Німеччиною, фашистської Італією, мілітаристською Японією, їхніми союзниками. В книзі показано війну зі сторони німецьких льотчиків, з тої сторони фронту, фронтів, з огляду окупаційної преси в окупованій нацистами Україні.

ВИСНОВКИ

Розвиток повітреплавання, авіації, літунство всього за декілька років, десятиліть пройшло величезний шлях, розвиток. Від шикарної розваги, масового видовища із тисячною публікою, небезпечного та захоплюючого атракціону воно перетворилося на надзвичайно зручний та швидкий вид транспорту, в страшну, безжальну зброю для ведення війни в небі. Дирижаблі теж перетворилися в зброю нападу та оборони.

Людство як завжди у своєму репертуарі змінило тисячолітнє бажання літати на бажання літати, вбиваючи, сіючи смерть та горе собі подібним. Розвиток повітреплавання вражає свою впертістю, сміливістю, ризикованістю. Люди попадали в аварії, розбивалися, відбувалися страшні масові катастрофи на землі та небі. Але людство вперто бажало літати, підкорювати небо, рухатися швидко.

Азарт, шалений адреналін, краса нестримного польоту, надзвичайна слава в публіки, космічної величини заробітки, а саме головне, нічим не обмежене, нестримне бажання літати змушували літунів, льотчиків, авіаторів, повітреплавців ставити нові рекорди часу перебувння в польоту, дальності, висоті, кількості пасажирів.

Сотні тисяч знаменитих та забутих льотчиків кували перемогу в Першій та Другій світових війнах, десятках малих війн та конфліктів. Вони літали, боролися в кровопролитних боях, збивали та були збиті самі, отримували поранення та були вбиті. Ці великі люди боролися за життя своїх країн, народів, страшні, нелюдські зухвалі загарбницькі цілі, за все, на що вони були налаштовані.

Але саме головне – вони мали величезне бажання літати.

Літати як птахи! Бути вільними, нестримними! Бачити Землю із висоти пташиного польоту! Люди літали і бажали летіти до зірок!

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

РОЗДІЛ 1. БАЖАННЯ ЛІТАТИ.

1. Газетные старости. Обзор русских газет начала XX века. Газетная история авиации. Электронный код доступа: http://starosti.ru/gazet_moslist.php

2. Сарбей В.Г. Історія України (XIX – початок XX ст.): [Підручник для 9 класу середньої школи] – К.: Генеза, 1996. – 248 с. – С. 240.

3. Реєнт О., Малій О. Історія України. Кінець XVIII – початок XX століття: Посібн. Для 9-го кл. загальноосвіт. навч. закл. – К.: Генеза, 2003. – 224 с.: іл. карти. – С. 208 – 209.

4. Турченко Ф.Г., Мороко В.М. Історія України. Друга половина XVIII – початок XX ст.: Підруч. Для 9 кл. загальноосві. закл. – К.: Генеза, 2005. – 352 с.: іл., карти. – С. 321 – 322.

5. Власов В.С. Історія України: підручник для 9 класу загальноосвітніх навчальних закладів / В.С.Власов. – Київ: Літера ЛТД, 2017. – 304 с. – С. 296.

6. Матеріали 19-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» (м. Київ, 28 – 30 жовтня 2020 р.) / Відп. ред. Гріффін Л.О. : Асоц. працівників музеїв тех. проф.; Ін–т досл. наук.-тех. потенціалу та історії науки ім. Г.М. Доброва НАН України; Нац. Істор. архіт. музей «Київська фортеця»; Держ. політех. Музей при НТУУ «КПІ»; Акад. інж. наук України; Акад. наук вищої освіти України. – К.: Центр пам’яткознавства НАН України і УТОПІК, 2020. – 304 с. – С. 124 – 127.

7. Робота Пренька Андрія Вікторович. Науковий керівник Коваль Геннадій Павлович. Конкурс «Літературний ВСЕСВІТ». НЦАОМ. Національний центр аерокосмічної освіти молоді ім. О.М.Макарова. І місце у секції «Есе» (старша група) III Всеукраїнський конкурс школярів «ЛІТЕРАТУРНИЙ ВСЕСВІТ». Лютий 2018 р.

8. Вінницькі вісті. – 1942. – № 41, 24 травня.

9. Там само. – № 42, 28 травня.

10. Селянська правда. – 1923. – № 97, 24 серпня.

11. Утро. – 1907. – № 194, 21 июля.

12. Утро. – 1908. – № 557, 4 октября.

13. Рада. – 1909. – № 213, 22 сентября (5 жовтня).

14. Утро. – 1909. – № 860, 7 октября.

15. Там само. – № 845, 19 сентября.

16. Утро. – 1910. – № 1009, 6 апреля.

17. Утро (Харьков). – 1909. – № 794, 17 июля.

18. Там само. – № 834, 4 сентября.

19. Там само. – № 845, 19 сентября.

20. Народная Летопись (Н.-Николаевск). – 1909. – № 199, 18 сентября.

21. Утро (Харьков). – 1909. – № 848, 23 сентября.

22. Там само. – № 851, 26 сентября.

23. Там само. – № 852, 27 сентября.

24. Там само. – № 854, 30 сентября.

25. Там само. – № 860, 7 октября.

26. Там само. – № 846, 20 сентября.

27. Там само. – № 881, 31 октября.

28. Там само. – № 888, 8 ноября.

29. Там само. – № 892, 13 ноября.

30. Там само. – № 893, 14 ноября.

31. Там само. – № 898, 20 ноября.

32. Там само. – № 905, 29 ноября.

33. Там само. – № 920, 17 декабря.

РОЗДІЛ 2. ЛІТАННЯ. 1910 РІК.

1.Утро. – 1910. – № 933, 3 января.

2. Там само. – № 938, 10 января.

3. Рада. – 1910. – № 1 декабря (14 грудня).

4. Киевлянин. – 1910. – № 28, 28 января.

5. Рада. – 1910. – № 24, 30 января (12 лютого).

6. Там само. – № 33, 11 февраля (24 лютого).

7. Там само. – № 48, 28 февраля (13 березіля).

8. Утро. – 1910. – № 983, 5 марта.

9. Рада. – 1910. – № 53, 6 марта (19 березіля).

10. Там само. – № 67, 23 марта (5 квітня).

11. Там само. – № 68, 24 марта (6 квітня).

12. Там само. – № 69, 25 марта (7 квітня).

13. Там само. – № 73, 31 марта (13 квітня).

14. Там само. – № 78, 6 апріля (19 квітня).

15. Там само. – № 79, 7 апріля (20 квітня).

16. Там само. – № 85, 14 апріля (26 квітня).

17. Там само. – № 86, 15 апріля (27 квітня).

18. Там само. – № 87, 16 апріля (28 квітня).

19. Там само. – № 88, 17 апріля (29 квітня).

20. Там само. – № 94, 27 апріля (10 травня).

21. Там само. – № 95, 28 апріля (11 травня).

22. Там само. – № 107, 12 мая (25 травня).

23. Там само. – № 129, 9 іюня (22 червня).

24. Там само. – № 130, 10 іюня (23 червня).

25. Там само. – № 135, 16 іюня (29 червня).

26. Там само. – № 136, 17 іюня (30 червня).

27. Там само. – № 137, 18 іюня (1 липня).

28. Там само. – № 139, 20 іюня (3 липня).

29. Там само. – № 140, 22 іюня (5 липня).

30. Там само. – № 141, 23 іюня (6 липня).
31. Там само. – № 142, 24 іюня (7 липня).
32. Там само. – № 143, 25 іюня (8 липня).
33. Там само. – № 145, 27 іюня (10 липня).
34. Там само. – № 146, 29 іюня (12 липня).
35. Там само. – № 147, 1 іюля (14 липня).
36. Там само. – № 148, 2 іюля (15 липня).
37. Там само. – № 150, 4 іюля (17 липня).
38. Там само. – № 151, 6 іюля (19 липня).
39. Там само. – № 152, 7 іюля (10 липня).
40. Там само. – № 154, 9 іюля (12 липня).
41. Там само. – № 155, 10 іюля (13 липня).
42. Киевлянин. – 1910. – № 189, 11 июля.
43. Там само. – № 190, 12 июля.
44. Рада. – 1910. – № 157, 13 іюля (26 липня).
45. Там само. – № 158, 14 іюля (27 липня).
46. Там само. – № 162, 20 іюля (2 серпня).
47. Утро (Харьков). – 1910. – № 1097, 20 июля.
48. Рада. – 1910. – № 164, 22 іюля (4 серпня).
49. Там само. – № 166, 24 іюля (6 серпня).
50. Там само. – № 167, 25 іюля (7 серпня).
51. Там само. – № 168, 27 іюля (9 серпня).
52. Там само. – № 169, 28 іюля (10 серпня).
53. Там само. – № 170, 29 іюля (11 серпня).
54. Там само. – № 171, 30 іюля (12 серпня).
55. Там само. – № 172, 31 іюля (13 серпня).
56. Там само. – № 173, 1 августа (14 серпня).

57. Там само. – № 174, 3 августа (16 серпня).

59. Там само. – № 176, 5 августа (18 серпня).

60. Там само. – № 177, 6 августа (19 серпня).

61. Там само. – № 178, 8 августа (21 серпня).

62. Там само. – № 179, 10 августа (23 серпня).

64. Там само. – № 181, 12 августа (25 серпня).

65. Там само. – № 187, 19 августа (1 вересня).

66. Там само. – № 188, 20 августа (2 вересня).

67. Там само. – № 189, 21 августа (3 вересня).

68. Там само. – № 191, 24 августа (6 вересня).

69. Там само. – № 192, 25 августа (7 вересня).

70. Там само. – № 193, 26 августа (8 вересня).

71. Там само. – № 194, 27 августа (9 вересня).

72. Там само. – № 195, 28 августа (10 вересня).

73. Там само. – № 198, 1 сентября (14 вересня).

74. Там само. – № 199, 2 сентября (15 вересня).

75. Там само. – № 201, 4 сентября (17 вересня).

76. Там само. – № 202, 5 сентября (18 вересня).

77. Там само. – № 203, 7 сентября (20 вересня).

78. Там само. – № 204, 8 сентября (21 вересня).

79. Там само. – № 205, 10 сентября (23 вересня).

80. Там само. – № 207, 12 сентября (25 вересня).

81. Там само. – № 208, 14 сентября (27 вересня).

82. Там само. – № 209, 16 сентября (29 вересня).

83. Там само. – № 210, 17 сентября (30 вересня).

84. Там само. – № 211, 18 сентября (1 жовтня).

85. Там само. – № 213, 21 сентября (4 жовтня).

86. Там само. – № 214, 22 сентября (5 жовтня).

87. Там само. – № 216, 24 сентября (7 жовтня).

88. Там само. – № 218, 26 сентября (9 жовтня).

89. Там само. – № 219, 28 сентября (11 жовтня).

90. Там само. – № 220, 29 сентября (12 жовтня).

91. Там само. – № 221, 30 сентября (13 жовтня).

92. Рада. – 1911. – № 141, 23 июня (6 липня).

93. Рада. – 1910. – № 254, 9 ноября (22 листопада).

94. Там само.– № 256, 11 ноября (24 листопада).

95. Киевлянин. – 1910. – № 323, 22 ноября.

96. Рада. – 1910. – № 271, 28 ноября (11 грудня).

97. Утро (Харьков). – 1910. – № 1222, 16 декабря.

98. Рада. – 1910. – № 288, 19 декабря (1 січня).

РОЗДІЛ 3. ЛІТАННЯ. 1911 рік.

1.Рада. – 1911. – № 3, 5 января (18 січня).

2. Там само. – № 16, 21 января (3 лютого).

3. Там само. – № 98, 1 мая (14 травня).

4. Там само. – № 99, 3 мая (16 травня).

5. Там само. – № 101, 5 мая (18 травня).

6. Там само. – № 104, 8 мая (21 травня).

7. Утро. – 1911. – № 1341, 10 мая.

8. Там само. – № 1342, 11 мая.

10. Там само. – № 1343, 12 мая.

11. Там само. – № 1344, 13 мая.

12. Там само. – № 1345, 14 мая.

13. Там само. – № 1343, 12 мая.

14. Рада. – 1911. – № 110, 15 травня.

15. Утро. – 1911. – № 1348, 18 мая.

15. Там само.– № 1348, 18 мая.

16. Рада. – 1911. – № 122, 1 іюня (14 липня).

17. Там само. – № 123, 2 іюня (15 липня).

18. Там само. – № 124, 3 іюня (16 липня).

19. Там само. – № 125, 4 іюня (17 липня).

20. Там само. – № 126, 5 іюня (18 липня).

21. Там само. – № 131, 11 іюня (24 червня).

22. Там само. – № 135, 16 іюня (29 червня).

23. Там само. – № 136, 17 іюня (30 червня).

24. Там само. – № 150, 5 іюля (18 липня).

25. Там само. – № 151, 6 іюля (19 липня).

26. Хабад. Юг Украины. Шомрей шабос. – 5771. – № 41 (826), 29 сивона (1 июля 2011 г.).

27. Рада. – 1911. – № 156, 12 іюля (25 липня).

28. Там само. – № 157, 13 іюля (26 липня).

29. Там само. – № 159, 15 іюля (28 липня).

30. Там само. – № 160, 17 іюля (30 липня).

31. Там само. – № 178, 9 августа (22 серпня).

32. Там само. – № 181, 12 августа (25 серпня).

33. Там само. – № 182, 13 августа (26 серпня).

34. Там само. – № 191, 25 августа (7 вересня).

35. Там само. – № 202, 7 сентября (20 вересня).

36. Там само. – № 217, 27 сентября.

РОЗДІЛ 4. ЛІТАННЯ. 1912 – 1914 РОКИ.

1.Рада. – 1912. – № 1, 1 января (14 січня).

2. Там само. – № 35, 12 февраля (25 лютого).

3. Киевлянин. – 1912. – № 88, 30 марта.

4. Рада. – 1912. – № 88, 18 апріля (1 травня).

5. Утро (Харьков). – 1912. – № 1630, 24 апреля.

6. Там само. – № 1635, 29 апреля.

7. Рада. – 1912. – № , 24 апріля (7 травня).

8. Там само. – № 111, 17 мая (30 травня).

9. Там само. – № 146, 27 (10) червня (іюня).

10. Рада. – 1913. – № 3, 4 января (17 січня).

11. Там само. – № 63, 16 марта (29 березня).

12. Там само. – № 100, 2 мая (15 травня).

13. Там само. – № 102, 4 мая (17 травня).

14. Там само. – № 104, 7 мая (20 травня).

15. Там само. – № 107, 10 мая (23 травня).

16. Там само. – № 109, 12 мая (25 травня).

17. Там само. – № 114, 18 мая (31 травня).

18. Утро. – 1913. – № 2070, 3 сентября.

19. Рада. – 1913. – № 243, 25 октября (8 листопада).

20. Утро (Харьков). – 1913. – № 2127, 1 ноября.

21. Рада. – 1913. – № 261, 14 ноября (27 листопада).

22. Там само. – № 286, 15 декабря (28 грудня).

23. Рада. – 1914. – № 20, 25 января (7 лютого).

24. Там само. – № 23, 29 января (11 лютого).

25. Там само. – № 56, 9 марта (22 березня).

26. Там само. – № 67, 22 марта (4 квітня).

27. Там само. – № 72, 29 марта (11 квітня).

28. Там само. – № 74, 1 апреля (14 квітня).

29. Там само. – № 80, 10 апреля (23 квітня).

30. Там само. – № 81, 11 апреля (24 квітня).
31. Там само. – № 84, 15 апреля (28 квітня).
32. Там само. – № 96, 29 апріля (11 травня).
33. Там само. – № 97, 30 апреля (12 травня).
34. Там само. – № 110, 17 мая (29 травня).
35. Там само. – № 111, 18 мая (31 травня).
36. Там само. – № 117, 25 мая (7 червня).
37. Там само. – № 126, 6 июня (19 червня).
38. Там само. – № 127, 7 июня (20 червня).
39. Там само. – № 128, 8 июня (21 червня).
40. Там само. – № 129, 10 июня (23 червня).
41. Там само. – № 132, 13 июня (26 червня).
42. Там само. – № 135, 17 июня (30 червня).
43. Там само. – № 136, 18 июня (31 червня).
44. Там само. – № 137, 19 июня (2 липня).
45. Там само. – № 138, 20 июня (3 липня).
46. Там само. – № 144, 27 июня (10 липня).
47. Там само. – № 146, 29 июня (12 липня).
48. Там само. – № 148, 2 июля (15 липня).
49. Там само. – № 155, 10 июля (23 липня).
50. Там само. – № 163, 20 июля (2 серпня).
51. Киевлянин. – 1914. – № 153, 5 июня.
52. Там само. – № 155, 7 июня.
53. Там само. – № 156, 8 июня.
54. Там само. – № 180, 2 июля.
55. Там само. – № 187, 9 июля.
56. Утро. – 1912. – № 1801, 15 ноября.

57. Там само. – № 1804, 18 ноября.

58. Там само. – № 1806, 21 ноября.

59. Вся Одесса: адресная и справочная книга всей Одессы с отделом Одесский уезд на 1912 год. Год издания 2-й. Одесса: издательство «Одесския новости», 1912. – [10], 72, 76, 184, [4], IV, 210, 4, 364, [4], 248, 20, [2] с.; 1 л. карт. – С. 34.

РОЗДІЛ 5. ЛІТАННЯ, ЛІТАКИ ПІД ЧАС ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

1. КОНКІСТАДОР УКРАЇНСЬКОГО НЕБА (Петро Франко – піонер галицької військової авіації). Електронний код доступа: https://frankolive.wordpress.com/2020/03/05/конкістадор-українського-неба-петро/

2. Киевлянин. – 1915. – № 3, 3 января.

3. Там само. – № 5, 4 января.

4. Там само. – № 24, 24 января.

5. Там само. – № 25, 25 января.

6. Там само. – № 29, 29 января.

7. Утро. – 1915. – № 2569, 7 февраля.

8. Киевлянин. – 1915. – № 40, 9 февраля.

9. Там само. – № 41, 10 февраля.

10. Там само. – № 54, 23 февраля.

11. Там само. – № 68, 9 марта.

12. Там само. – № 176, 29 июня.

13. Там само. – № 155, 8 июня.

14. Там само. – № 154, 7 июня.

15. Там само. – № 195, 18 июля.

16. Там само. – № 173, 26 июня.

17. Там само. – № 225, 17 августа.

18. Там само. – № 226, 18 августа.

19. Там само. – № 234, 26 августа.

20. Там само. – № 249, 10 сентября.

21. Киевлянин. – 1916. – № 21, 21 января.

22. Там само. – № 22, 22 января.

23. Там само. – № 23, 23 января.

24. Там само. – № 24, 24 января.

25. Там само. – № 25, 25 января.

26. Там само. – № 27, 27 января.

27. Там само. – № 28, 28 января.

28. Там само. – № 262, 21 сентября.

29. Там само. – № 263, 22 сентября.

30. Там само. – № 264, 23 сентября.

31. Там само. – № 301, 30 октября.

32. Там само. – № 302, 31 октября.

33. Там само. – № 304, 2 ноября.

34. Там само. – № 361, 31 декабря.

РОЗДІЛ 6. ДИРИЖАБЛІ.

1.Красный черноморец. – 1924. – № 148, 12 июля.

2. Радянська Волинь. – 1925. – № 242, 13 листопада.

3. Там само. – № 243, 15 листопада.

4. Там само. – № 248, 22 листопада.

5. Рада. – 1909. – № 75, 4 апріля (17 квітня).

6. Там само. – № 84, 15 апріля (28 квітня).

7. Там само. – № 70, 27 марта (9 квітня).

8. Утро. – 1909. – № 677, 27 февраля.

9. Там само. – № 789, 11 июля.

10. Там само. – № 792, 15 июля.

11. Там само. – № 794, 17 июля.

12. Рада. – 1909. – № 167, 25 липня.

13. Утро. – 1910. – № 1000, 25 марта.

14. Рада. – 1910. – № 112, 18 мая.

15. Там само. – № 134, 15 червня.

16. Там само. – № 140, 22 червня.

17. Там само. – № 164, 22 серпня.

18. Там само. – № 202, 5 вересня.

19. Там само. – № 214, 22вересня.

20. Там само. – № 227, 8 жовтня.

21. Там само. – № 233, 15 жовтня.

22. Там само. – № 234, 16 жовтня.

23. Утро. – 1910. – № 1107, 31 июля.

24. Утро. – 1911. – № 1342, 11 мая.

25. Там само. – № 1281, 26 февраля.

26. Утро. – 1912. – № 1819, 7 декабря.

27. Утро. – 1913. – № 1976, 28 мая.

28. Рада. – 1913. – № 150, 2 липня.

29. Там само. – № 154, 6 липня.

30. Там само. – № 197, 29 серпня.

31. Там само. – № 238, 18 жовтня.

32. Утро. – 1913. – № 1886, 21 февраля.

33. Там само. – № 2101, 6 октября.

34. Киевлянин. – 1915. – № 50, 19 февраля.

35. Там само. – № 71, 12 марта.

36. Там само. – № 130, 14 мая.

37. Там само. – № 205, 28 июля.

38. Там само. – № 270, 1 октября.

39. Селянська правда. – 1923. – № 97, 24 серпня.

40. Голос праці (Бердичів). – 1924. – № 292, 23 грудня.

41. Шлях революції (Черкаси). – 1925. – № 19, 17 лютого.

42. Голос праці (Катеринослав). – 1925. – № 21,28 січня.

43. Вісти ВУЦВК. – 1925. – № 58, 12 березня.

44. Голос праці (Катеринослав). – 1925. – № 276, 13 жовтня.

45. Література, Наука, Мистецтво. – 1924. – № 27, 13 липня.

46. Радянський шлях (Бердичів). – 1925. – № 19, 12 липня.

47. Зірка (Бердичів). – 1925. – № 178, 10 червня.

48. Правда Прилуччини. – 1925. – № 48, 18 червня.

РОЗДІЛ 7. ЛІТАКИ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 1920-Х РОКІВ

1.Красная армия (Киев). – 1921. – № 1200, 11 апреля.

2. Звезда (Катеринослав). – 1923. – № 261, 5 июня.

3. Там само. – № 262, 6 июня.

4. Там само. – № 263, 7 июня.

5. Там само. – № 264, 8 июня.

6. Южный гудок. – 1923. – №130 (494), 16 июня.

7. Известия (Одесса). – 1923. – № 1, 14 мая.

8. Там само. – № 9, 24 мая.

9. Там само. – № 10, 25 мая.

10. Там само. – № 11, 26 мая.

11. Там само. – № 23, 12 июня.

12. Там само. – № 28, 18 июня.

13. Там само. – № 29, 19 июня.

14. Там само. – № 37, 28 июня.

15. Там само. – № 39, 30 июня.

16. Там само. – № 43, 5 июля.

17. Там само. – № 44, 6 июля.

18. Там само. – № 45, 7 июля.

19. Там само. – № 49, 12 июля.

20. Там само. – № 54, 18 июля.

21. Там само. – № 58, 23 июля.

22. Там само. – № 58, 23 июля.

23. Там само. – № 59, 24 июля.

24. Там само. – № 60, 25 июля.

25. Там само. – № 63, 28 июля.

26. Там само. – № 67, 2 августа.

27. Там само. – № 72, 9 августа.

28. Там само. – № 75, 13 августа.

29. Там само. – № 83, 23 августа.

30. Красный черноморец. – 1924. – № 130, 19 июня.

31. Там само. – № 148, 12 июля.

32. Там само. – № 147, 11 июля.

33. Херсонский комунар. – 1924. – № 157, 13 июля.

34. Красный Николаев. – 1924. – № 1098, 6 сентября.

35. Будь готов (Екатеринослав). – 1925. – № 5, 5 марта.

36. Там само. – № 6, 16 марта.

37. Там само. – № 7, 6 апреля.

38. Там само. – № 13, 11 мая.

39. Там само. – № 14, 17 мая.

40. Там само. – № 15, 25 мая.

41. Там само. – № 16, 9 июня.

42. Радянський статистик. – 1925. – № 23, 4 липня.

43. Там само. – № 26, 25 липня.

44. Будь напоготові (Катеринослав). – 1925. – № 24, 17 серпня.

45. Там само. – № 25, 29 серпня

46. Красная армия (Харків). – 1925. – № 2, 11 июня.

47. Там само. – № 3, 18 июня.

48. Там само. – № 5, 2 июля.

49. Там само. – № 6, 9 июля.

50. Там само. – № 7, 16 июля.

51. Селянська газета (Первомайськ). – 1925. – № 105, 19 липня.

52. Красная армия (Харків). – 1925. – № 8, 23 июля.

53. Там само. – № 10, 6 августа.

54. Там само. – № 11, 13 августа.

55. Там само. – № 13, 27 августа.

56. Там само. – № 15, 10 сентября.

57. Там само. – № 16, 17 сентября.

58. Там само. – № 19, 8 октября.

59. Там само. – № 20, 15 октября.

60. Більшовик Полтавщини. – 1925. – № 191, 23 серпня.

РОЗДІЛ 8. ДІЇ ЛІТАКІВ ПІД ЧАС ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ.

1.Світлий Промінь (Антонівка). – 1942. – № 31 (40), 30 травня.

2. Нова Шепетівщина. – 1942. – № 37, 14 травня.

3. Костопільські вісті. – 1942. – № 22, 7 червня.

4. Наше слово (Берестя). – 1942. – № 5, 3 травня.

5. Волинь (Житомир). – 1942. – № 35, 10 травня.

6. Українське Полісся (Чернігів). – 1942. – № 60, 27 травня.

7. Нове життя (Старокостянтинів). – 1942. – № 30, 5 липня.

8. Нове Запоріжжя. – 1942. – № 47, 10 червня.

9. Український голос (Проскурів). – 1942. – № 37, 7 травня.

10. Там само. – № 47, 11 червня.
11. Кремянецький вісник. – 1942. – № 43, 31 травня.
12. Новий час (Вознесенськ). – 1942. – № 101, 24 грудня.
13. Голос Дніпра (Херсон). – 1943. – № 16, 5 лютого.
14. Золотоніські вісті. – 1942. – № 84, 22 листопада.
15. Хабнівські Вісті. – 1942. – № 20, 13 грудня.
16. Промінь (Нікополь). – 1942. – № 105, 24 грудня.
17. Голос Підкарпаття. – 1942. – № 12, 15 листопада.
18. Рідна земля. – 1942. – № 46, 15 листопада.
19. Тернопільський голос. – 1942. – № 17, 15 листопада.
20. Урядові Дунаєвецькі вісті. – 1942. – № 91, 3 грудня.
21. Дніпропетровська газета. – 1942. – № 240, 12 грудня.
22. Іванківські вісті. – 1942. – № 3, 31 січня.
23. Дніпрова хвиля. – 1942. – № 95, 26 листопада.
24. Новий час (Вознесенськ). – 1943. – № 7 (109), 23 січня.
25. Нове Запоріжжя. – 1942. – № 109 (123), 16 грудня.
26. Вінницькі вісті. – 1942. – № 103 (145), 27 грудня.
27. Дзвін волі (Біла Церква). – 1942. – № 78 (93), 17 грудня.
28. Нова доба (Берлін). – 1942. – № 48 (68), 29 листопада.
29. Голос Волині (Житомир). – 1943. – № 14, 4 лютого.
30. Відродження (Ромни). – 1943. – № 9 (116), 2 лютого.
31. Подолянин. – 1942. – № 105 – 6 (139 – 40), 31 грудня.
32. Іванківські вісті. – 1943. – № 11 (26), 28 лютого.
33. Український доброволець. – 1943. – № 9, 26 липня.
34. Там само. – № 10, 17 липня.
35. Львівські Вісті. – 1942. – № 113 (237), 23 – 26 травня.
36. Голос. – 1940. – № 14, 30 травня.

37. Голос Дніпра (Херсон). – 1941. – № 37, 6 листопада.
38. Вільне слово (Дрогобич). – 1941. – № 4, 16 липня.
39. Нова доба (Берлін). – 1943. – № 7, 14 лютого.
40. Там само. – № 7, 14 лютого.
41. Голос Дніпра (Херсон). – 1941. – № 37, 6 листопада.
42. Голос Полтавщини. – 1943. – № 70 (250), 1 липня.
43. Український Голос (Луцьк). – 1943. – № 51 (118), 17 жовтня.
44. Український вісник (Берлін). – 1943. – № 8 (107), 18 квітня.
45. Український Вісник (Берлін). – 1944. – № 15 – 16 (139 – 140), 20 серпня.
46. Українські щоденні вісті (Львів). – 1941. – № 11, 18 липня.
47. Український Вісник (Берлін). – 1943. – № 17 (116), 22 серпня.
48. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 163 (245), 29 листопада.
49. Там само. – № 164 (246), 1 грудня.
50. Нове українське слово. – 1942. – №273 (288), 22 листопада.
51. Лохвицьке Слово. – 1942. – № 29 (44), 9 квітня.
52. Горохівські Вісти. – 1943. – № 22, 31 липня.
53. Молния. Газета для казаков и доровольцев. – 1943. – № 13, 8 октября.
54. Дунаєвецькі Вісті. – 1943. – № 94 (216), 2 грудня.
55. Там само. – № 96 (218), 9 грудня.
56. Волинь (Рівне). – 1942. – № 27 (55), 12 квітня.
57. Голос Дніпра (Херсон). 1942. – № 150 (232), 30 жовтня.
58. Там само. – № 171 (253), 18 грудня.
59. Кам'янські вісті. – 1942. – № 91, 4 серпня.
60. Український вісник. – 1943. – № 8, 18 квітня.
61. Кремяницький вісник. – 1942. – № 67 (105), 20 серпня.
62. Там само. – № 74 (112), 13 вересня.
63. Кремянецький вісник. – 1943. – № 51 (193), 27 червня.

64. Голос Дніпра (Херсон). – 1942. – № 173 (255), 22 грудня.
65. Там само. – № 175 (257), 29 грудня.
66. Нове Запоріжжя. – 1942. – №109 (123), 16 грудня.
67. Красная Звезда. – 1942. – № 258 (5322), 1 ноября.
68. Гадяцька Газета. – 1942. – № 48, 9 липня.
69. Гадяцька Газета. – 1943. – № 9 (90), 1 квітня.
70. Гадяцька Газета. – 1943. – № 16 (97), 25 квітня.
71. Гадяцька газета. – 1943. – № 19 (100), 8 травня.
72. Бобринецький голос. – 1943. – № 23 (36), 11 червня.
73. Харків'янин. – 1943. – № 14, 2 червня.
74. Там само. – 17, 5 червня.
75. Там само. – № 19, 3 червня.
76. Холмська земля. – 1944. – № 28, 9 липня.
77. Там само. – № 30, 23 липня.
78. Нове життя (Каховка). – 1943. – № 50, 19 вересня.
79. Дніпрова хвиля (Кременчук). – 1942. – № 95 (112), 26 листопада.
80. Там само. – № 98 (115), 3 грудня.
81. Там само. – № 99 (116), 5 грудня.
82. Там само. – № 101, 10 грудня.
83. Нові дні (Сновськ). – 1943. – № 11 (58), 6 лютого.
84. Нове Запоріжжя. – 1942. – № 30 (44), 12 квітня.
85. Земледелец Тавриды. – 1943. – № 23, 1 сентября.
86. Одесса. – 1942. – № 178, 18 ноября.
87. Молва. – 1943. – № 163, 23 июня.
88. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (79) 103, 24 жовтня.
89. Нова Доба (Бердичів). – 1943. – № 36 (281), 20 жовтня.
91. Летишівські Вісті. – 1943. – № 21, 27 жовтня.

92. Український Голос (Умань). – 1943. – № 88 (227), 7 листопада.
93. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (80) 104, 28 жовтня.
94. Український Голос (Умань). – 1943. – № 88 (227), 7 листопада.
95. Вінницькі Вісті. – 1943. – № 101 (246), 2 грудня.
96. Український Доброволець. – 1944. – № 82, 9 грудня.
97. Хабнівські Вісті. – 1943. – № (76) 100, 14 жовтня.
98. Рідне Слово (Звенигородка). – 1943. – № 81 (242), 10 вересня.
99. Звягельське Слово. – 1943. – № 69 (150), 8 вересня.
100. Голос Волині (Житомир). – 1943. – № 108, 14 вересня.
101. Дзвін (Кривий Ріг). – 1943. – № 255, 11 вересня.
102. Звягельське Слово. – 1943. – № 69 (150), 8 вересня.
103. Чернігівський Кур'єр. – 1943. – № 35 (193), 6 травня.
104. Рідна земля. – 1944. – № 21, 21 травня.
105. На страже Родины (Бобруйськ). 1944. – № 3 (31), 14 января.
106. Воля народа (Берлин). – 1945. – № 2 (15), 3 января.
107. Там само. – № 9 (22), 27 января.
108. Там само. – № 12 (25), 18 февраля.
109. Газават (Берлин). – 1943. – № 43, 8 декабря.
110. Голос (Берлін). – 1945. – № 3 (209), 10 січня.
111. Там само. – № 1 (207), 3 січня.
112. Тризуб. – 1945. – № 49 (375), 19 квітня.
113. Пряшевщина. – 1945. Там само.– № 2, 22 марта.
114. Там само. – № 17, 13 мая.
115. Там само. – № 50, 6 сентября.
116. Там само. – № 34, 12 июля.
117. Там само. – № 42, 9 августа.
118. Там само. – № 49, 2 сентября.

119. Наше життя (Авсбург). – 1946. – № 60, 31 серпня.

Штурмовик ИЛ-2М

Радянські ИЛ-2 вилітають на задання під Сталінградом, січень 1943 року.