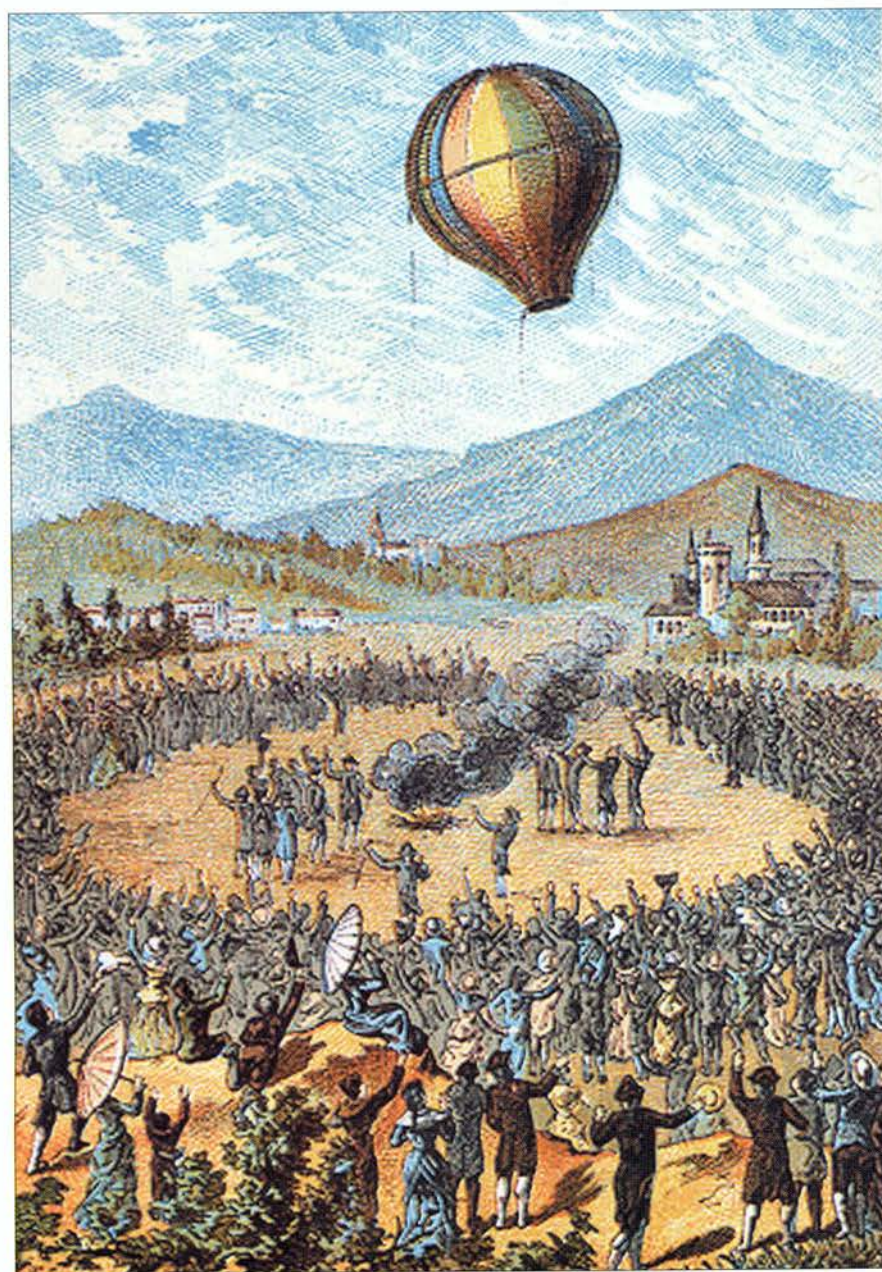




Марки, выпущенные во Франции к 200-летию первого полёта воздушного шара Монгольфье



Марка, выпущенная к 225-летию первого в мире полёта на аэростате русского изобретателя Крякутного



Братья Жозеф-Мишель и Жак-Этьенн Монгольфье

Началом эры воздухоплавания принято считать 5 июня 1783 года. В этот день в маленьком городке Аннон на юге Франции братья Жозеф-Мишель и Жак-Этьенн Монгольфье, владельцы бумажной фабрики, запустили воздушный шар диаметром 11,5 метров. Наполненный тёплым воздухом шар поднялся на высоту 200 метров и продержался в воздухе 10 минут. Слух об этом достиг Парижа, и в сентябре в Версале в присутствии самого короля, придворных и многочисленной публики братья Монгольфье, не рискуя сами, подняли в воздух на своём шаре первых «пилотов»: барана, утку и петуха. Французский король щедро наградил братьев.

Полёт воздушного шара Монгольфье 5 июня 1783 года в Анноне



Авиатор
Михаил Кампо-Сципио.
Фото 1911 года

В том же 1783 году, когда братья Монгольфье поразили французского короля своим воздушным шаром, в Петербурге в день тезоименитства Екатерины II (24 ноября) тоже был запущен воздушный шар. Но увеселение не понравилось императрице, увидевшей в желании человека оторваться от земли бунтарский дух революции. Она запретила впредь устраивать подобные представления. Лишь в начале XIX века в разных городах России все же стали проходить аттракционы с воздушными шарами.

В августе 1808 года в газете «Московские ведомости» объявили о некоем господине Тушеле, который в «собственно им изобретённом бумажном шаре сделал воздушное путешествие» над Москвой. Однако этим иностранец не ограничился. Он «гастролировал» по Российской империи и показывал чудеса воздухоплавания обывателям, проживавшим далеко от столицы. Не стал исключением и наш город. Правда, тремя годами позже. Вот что сообщала столичная газета «Северная почта» № 39 в 1811 году:

«Из Симбирска, от 27 апреля. Публика наша в первый ещё раз видела здесь опыт воздушного плавания. Пребывающий здесь иностранец Тушель доставил ей сие удовольствие 23 числа сего месяца, при весьма способном к тому ветре и прекрасной погоде. Он поднялся с аэростатом своим в 7 часов вечера, и, пролетев через большую часть города, спустился благополучно от онаго не в дальнем расстоянии. Г. Тушель предпринимал таковое путешествие посредством



Лётчик Александр
Васильев,
дважды связавший
воздушным путём
обе столицы России.
1911 год

бумажного шара, и действием огня, по примеру Монгольфьера».

Любопытно, что в Казани иностранный воздухоплаватель продемонстрировал свою программу изумлённой публике тремя месяцами позже, о чём та же «Северная почта» № 64 1811 года писала: «Из Казани, от 11 июля. Прибывший сюда недавно иностранец Тушель предпринимал здесь 6 числа сего месяца, к удовольствию публики, шестнадцатое воздушное путешествие своё и совершил оное с желаемым успехом, при многочисленном собрании жителей. Он поднимался на высоту до пятидесяти сажен, откуда салютовал публике флагом, и опустился после на землю во ста саженях от своего места, пустил потом один шар, который плавал по воздуху не скрываясь от глаз зрителей, и чрез полчаса опустился за двести сажен от того места, откуда был пущен. Величина его состояла в вышину тридцать, а в окружности семьдесят два аршина» (Е.К. Платонова. Симбирский курьер. 19 апреля 2008 года).

С годами, особенно с изобретением парашюта, аттракционы с воздушными шарами усложнились. Так, в июне

1896 года заезжие воздухоплаватели-парашютисты продемонстрировали жителям Симбирска головокружительные трюки, о чём и сообщила читателям газета «Симбирские губернские ведомости»:

«В воскресенье, 16 июня, симбиряне направились к Владимирскому саду (ныне Центральный парк) посмотреть на небывалое для города зрелище: известный в России воздухоплаватель-парашютист Юзеф Маврикийевич Древницкий собрался подняться на воздушном шаре. Шар был наполнен горячим воздухом, а привязанная к нему гондола сплетена из бамбука и ивовых ветвей. Когда шар поднялся на значительную высоту, Древницкий при помощи парашюта-зонтика благополучно спустился на землю около Зотовского переулка (район ул. Кузнецова и ул. Плеханова – *Авт.*). В саду публики было мало, зато на Венце, около сада, на крышах домов и храмов – толпы народа. 21 июня полёт – под звуки военного оркестра – совершала Ольга Древницкая. А спустилась она во дворе дома около Петропавловской церкви (р-н спуска С. Разина). На этот раз публики было много,

и сбор составил более 300 рублей, четвертая часть денег поступила в пользу Симбирского дома трудолюбия. А Дреwnицкие продолжили гастроли по городам Поволжья» (Ю.Д. Ефимов, Народная газета, 14 июня 1997 года).

Воздушные змеи и шары были первыми «ласточками» воздухоплавания. Им на смену вскоре пришли дирижабли и планеры. Но человек мечтал не просто подняться в небо и лететь, куда ветер подует, а стать властелином воздушного пространства. Развитие технической мысли сделало это возможным. В 1903 году в американском городе Дейтон владелец велосипедной мастерской братья Орвилл и Уильбер Райты построили аэроплан с мотором, который оторвался от земли и пробыл в воздухе сначала 3,5 секунды, затем 59 секунд, а в 1905 году уже 38 минут. Не отставали и европейские авиаторы. Особо в этом преуспели французы.

В 1909 году французский пилот Блерио на своём аэроплане пересёк Ла-Манш. В том же году во французском городе Реймс стали устраиваться международные авиационные выставки с показательными полётами.

В первых числах октября 1910 года в Москве на Ходынском поле состоялась первая российская неделя показательных полётов. Примечательно, что наряду с французскими лётчиками выступали и российские авиаторы Михаил Ефимов и Иван Заикин. После таких лётных соревнований, как правило, все авиаторы, вне зависимости от национальности и страны проживания, отправлялись в гастрольные туры по разным городам, чтобы заработать деньги на ремонт самолётов, на подготовку к новым соревнованиям.

Из Москвы в Симбирск отправился авиатор, выпускник французской авиашколы граф Михаил Кампо-Сципио. В воскресенье 18 октября на ипподроме бегового общества в час дня ожидалось его показательное выступление на моноплане «Анрио» (он имел одно большое крыло, укреплённое над фюзеляжем).

В доме Кудряшова на Большой Саратовской улице в магазине «Товарищество» продавались билеты, а газета «Симбирянин» знакомила горожан с лётными особенностями моноплана «Анрио»: «Первый в Сим-

бирске моноплан прибыл и помещён в специально выстроенный ангар. Эти монопланы единственные в России. Поддерживающая поверхность его равняется 16 квадратным метрам, вес 22 пуда, на нём установлен 4-х цилиндровый двигатель. Остов аппарата в форме лёгкой лодочки покоится на тележке с амортизаторами и двумя пневматическими колёсами. Тяга – ровно 150 километров».

Все ожидали объявленного выступления, но представления не получилось. Виной всему оказался сильный ветер, и полёт перенесли на четверг 22 октября.

Накануне на ипподроме городского бегового общества, который находился на южной окраине города позади Александровской больницы, граф Кампо-Сципио в присутствии небольшой группы симбирян – киндяковской помещицы и мецената Екатерины Максимилиановны Перси-Френч, городского головы Леонида Ивановича Афанасьева, редактора газеты «Симбирянин» А.П. Коваленко и ещё нескольких человек – состоялся первый полёт аэроплана над Симбирском. В 4 часа дня Кампо-Сципио поднялся в воздух на стометровую высоту, пролетел в сторону «лесочка», повернул к вокзалу и вернулся на ипподром. Долив в бак бензина, авиатор поднялся вторично, снизив высоту полёта до 80 метров, и через 10 минут вновь опустился на землю, где его уже ждала сбежавшаяся с окрестных улиц толпа народа.

Воодушевлённый авиатор и сгоравшая от нетерпения публика ожидали следующего дня, и вновь непогода спутала планы. Не состоялся полёт и два дня спустя. Наконец, 26 октября, хотя скорость ветра в городе равнялась 15 метрам в секунду, а, как известно, первые самолёты не летали уже при скорости 10 метров в секунду, авиатор решил «лететь во что бы то ни стало». Чем закончилась эта попытка, вновь рассказывает «Симбирянин», назвав заметку «Шальной полёт»: «Моноплан рвануло ветром на забор ипподрома, но авиатор не растерялся, и обошлось без катастрофы. По пути в ангар моноплан задел его крылом». Машина требовала серьёзной починки, и Кампо-Сципио вместе с монопланом отбыл из Симбирска в Москву по железной дороге.

Разочарованные симбиряне провели в ожидании ещё два года. И вот, после очередной авиационной недели в Симбирск прибыл авиатор Александр Алексеевич Васильев. Местная газета устроила ему шумную рекламу, разместив на первой полосе фотопортрет авиатора. Вечером 29 июня 1912 года на том же ипподроме, что и два года назад, состоялся полёт Васильева. На аэроплане «Блерио» он взял высоту 200 метров, затем 300, выполнил несколько сложных фигур в воздухе и, совершив три круга над ипподромом, благополучно приземлился. Через день состоялся его второй полёт над городом, аэроплан к радости многочисленных зрителей продержался в воздухе 10 минут 49 секунд.

Занятие любительской авиацией увлекало многих, не отставали и симбиряне. «В 1909 году, – читаем в статье Ю.Д. Ефимова, – в нашем городе были известны И. Елифанов – первый симбирянин, ставший членом Петербургского аэроклуба и выступавший перед земляками с лекциями о дирижаблях и самолётах, и Г. Вейнгардт – владелец цветочного и семенного магазина на Гончаровской улице (угол ул. Бебеля и Энгельса), изготавливавший в своей городской квартире модели дирижаблей».

Вначале к воздушным шарам, дирижаблям и аэропланам относились как к дорогим игрушкам и весёлым забавам, но вскоре правительства многих стран оценили явную пользу, которую может приносить авиация. Воздушными судами доставляли почту, а в годы первой мировой войны использовали авиацию в боевых действиях. Но самолётов было ещё очень мало и до Симбирска долетали они редко, поэтому каждый прилёт становился настоящим праздником для горожан. 2 июня 1924 года на ульяновской пристани приземлился прилетевший из Москвы гидроплан «Юнкерс», совершивший 72 экскурсионных взлёта, подняв в воздух в общей сложности около 300 жителей города. А в 1925 году в Ульяновске появился свой первенец авиационного парка – маленький трёхместный военный самолёт, построенный по чертежам инженера Григоровича.

Татьяна Громова,
Сергей Петров