

110 лет Виленскому воздухоплавательному кружку

В 1908 г. энтузиасты начали создавать в России кружки, клубы и общества, чтобы строить летательные аппараты, обучать пилотов, проводить состязания и пропагандировать авиацию. Эти организации работали в Петербурге, Москве, Киеве, Одессе, Вильне и других городах и сыграли большую роль в развитии российской авиации.

Всероссийский аэроклуб был основан 29 января 1908 г. Одесский аэроклуб был учрежден 24 марта 1908 г. как научно-спортивное общество. Киевское общество воздухоплавания было создано 29 октября 1909 г. по инициативе профессора Киевского политехнического института Н. Б. Делоне на базе Воздухоплавательного кружка политехнического института. Московское общество воздухоплавания было учреждено 31 марта 1910 г. Одним из его основателей был профессор Н. Е. Жуковский. 27 апреля 1910 г. в Вильне был учрежден Виленский воздухоплавательный кружок.

«Виленский вестник» за 23 марта 1910 г. на своих страницах сообщает, что 21 марта состоялось окончательное чтение устава Виленского воздухоплавательного кружка и было принято решение о размере членским взносов: для действительных членов – 10 рублей, для членов-посетителей – 3 рубля, чтобы сделать кружок доступным для широкого круга участников. После утверждения устава кружок открывает денежный счет. Цель – устройство полетов на шарах и планерах, а по возможности и на самолетах, если будет получено согласие от Императорского клуба и Одесского аэроклуба.

Газета «Вильтис» 30 апреля 1910 года писала, что «три



Б. В. Адамович – начальник Виленского пехотного училища

дня назад (т. е. 27 апреля. – Ред.) в Вильнюсе, в помещении Юнкерской школы (ныне это учебный корпус Государственного университета, ул. М. К.Чюрлене, 23. – Ред.) состоялось учредительное собрание Виленского воздухоплавательного кружка. Было зарегистрировано 34 участника этой организации».

В предыдущем номере, за 29 апреля, «Виленский вестник» это событие описывает более подробно:

«Председателем собрания был избран генерал Ренненкамф, секретарем – инженер

Собко. Н. Н. Собко познакомил собрание с краткой историей возникновения кружка. Идея основать кружок зародилась у капитана Шлейснера, и первое известие об этом появилось на страницах «Виленского вестника». (...) 30 марта воздухоплавательный кружок был зарегистрирован губернским по делам об обществах и союзах присутствием. Господин Собко в заключение выразил надежду, что все виленское общество откликнется на начинание основателей кружка. Генерал Ренненкамф приветствовал открытие кружка и

выразил пожелание, чтобы он послужил фундаментом для развития важного дела воздухоплавания в Вильне.

После выборов комитета и ревизионной комиссии, Н. Н. Собко сообщил, что капитан Шлейснер находится сейчас в Петербурге на авиационной неделе. По возвращении из Петербурга капитан Шлейснер будет вести переговоры с участниками авиационной недели относительно организации полетов в Вильне.

Н. Н. Собко сообщил далее, что в Вильне есть лица, работающие над устройством летательных аппаратов, двое из них гг. Гакнер и Гамбург присутствуют на заседании.

После закрытия собрания состоялось первое заседание комитета кружка».

Как до, так и после создания кружка на страницах «Виленского вестника» велась интересная дискуссия об авиации в Вильне. Одни утверждали, что «в Вильне есть жизнерадостные оптимисты, думающие, что шум мотора, гудение пропеллера и вид «крылатого человека» способны разбудить наших сладко дремлющих обломовых». Другие считали, что деятельность кружка «направлена на ложный путь» и, «не надо торопиться с полетами, которые могут удасться или провалиться».

Автор одной из заметок писал:

«В настоящей стадии развития авиации я считаю публичные демонстрации наших «побед над воздухом» преждевременными.

Человеческий гений сделал только первый шаг по пути «завоевания воздуха» «тяжелыми» аппаратами и результатом этого шага явились эти громоздкие, неуклюжие и капризные «райты» и проч., неспособные ни подниматься без разбега, ни остановиться на секунду, ни бороться с ветром, ни спускаться вертикально и ни ручаться за исправную работу мотора.

В деле завоевания воздуха, как видите, еще слишком мало сделано. Еще слишком много осталось творческой работы,

(Продолжение на стр. 36)

(Продолжение. Начало на стр. 35)

и вряд ли так скоро мы будем вправе считать себя царями воздуха».

Штабс-капитан Франк в своей статье отмечает:

«Деятельность кружка обещает быть очень полезной и интересной, как о том возвещает 2-й параграф устава – тут и опытные полеты, и совещания, и экскурсии с научной целью, и выставки, и публичные лекции, и практическое осуществление полетов и опытов, словом, все для того, чтобы в конечном результате этой многообразной работы подготовить летунов, а, может быть, с Божьей помощью и самое дело воздухоплавания подвигать вперед».

Г. В. Франк в «Виленском вестнике» от 20 мая 1910 года писал:

«Изо всех этих начинаний, поставленных кружком за цель своего существования, самыми дешевыми являются совещания: совещайся сколько душе угодно – платить за это не придется, но зато и результаты совещаний бедны. Все же остальные предложения требуют для своего осуществления средств и средств немалых. Приобретение собственного материального имущества пока по своей дороговизне совершенно недоступно нашему кружку; до некоторой степени можно еще мечтать о прокате материального имущества других подобных же кружков и обществ – предложения подобного рода уже поступали в наш кружок, но ведь и для этого нужны деньги. Посылка за счет кружка нескольких лиц за границу вызовет, как я уже говорил, большую затрату денег и, вероятно, на несколько месяцев парализует его деятельность, так как, истратив все свои первоначальные крохи, кружок сядет на мель и будет ждать возвращения своих пенсионеров с тем, чтобы по возвращении использовать с наилучшим для себя материальным успехом их пилотские познания и способности. Практическое осуществление опытов и проектов требует также денег и, пожалуй, самых

больших, потому что ничто, кажется, не поглощает так много средств, как опыты, а в особенности в таком деле, как воздухоплавание, в котором аварии и поломки аппаратов неизбежны.

Итак, на дороге новой деятельности стоим перед трудно преодолимой преградой. Денег, денег и еще раз денег! Откуда же взять их? Кружок сделал попытку достать хоть небольшие на первых порах средства наиболее легким и, казалось бы, наиболее уместным в данных обстоятельствах путем, а именно устройством публичного полета, который при наличии благоприятных обстоятельств мог бы дать кружку не одну тысячу рублей прибыли, а вот пессимисты мрачно взирают на такую операцию – уж будто бы один только убыток она и в состоянии только дать».

Но, как бы там ни было, кружок создан, устав утвержден, и обязательства нужно выполнять. Основное из них – это организация демонстрационных полетов в Вильне. Первым, с кем виленские энтузиасты воздухоплавания вступили в переговоры, был русский пилот Николай Евграфович Попов. Сын московского купца-суконщика, в недавнем прошлом зарубежный корреспондент газеты «Новое время», он стал вторым русским летуном, который 19 апреля 1910 г. получил диплом французского аэроклуба. Его пилотское свидетельство «брёве де пилот» зарегистрировано под №50.

Господин Франк пишет:

«Мы натолкнулись на несговорчивого Попова, заломившего несуразную цену. 12 000 рублей. Вильна не смеет об этом и мечтать».

Иное дело, если бы Попов предложил нам оплатить, во-первых, все путевые расходы его, Попова, вместе с аппаратом в оба конца, и, во-вторых, стоимость поломок, буде таковые окажутся, а в виде вознаграждения назначил бы себе рублей 500-700 за причиненное ему беспокойство.

Насколько мне известно, Латам, слава которого крупнее и заслуженнее славы Попова,

за свой петербургский полет должен был получить 600 рублей плюс все расходы по приезде, перевозке и починкам».

Николай Попов оказался не по карману виленским организаторам. В кассе кружка на 17 августа 1910 г. наличности было всего на сумму 473 рубля 71 копейка. Тем не менее поклонники моторной авиации надежд не теряли.

Виленчане не опустили руки и продолжили поиски «гастролеров» дальше.

В то время после окончания парижских авиационных школ в Россию возвращаются два воздухоплателя – граф М. Ф. Сципио дель Кампо и А. М. Габер-Влынский. Им было предложено продемонстрировать свое летное мастерство в виленском небе. Условия организаторов их устроили. Летчики должны были заплатить местному клубу 5% от прибыли.

Первые авиационные полеты напоминали скорее цирковое представление. Смотреть на это чудо XX века собиралось немало людей. Увидеть собственными глазами, как аппарат тяжелее воздуха отрывается от земли, – это был настоящий праздник.

Самолет. Летчик. Хорошая погода. Указатель направления и силы ветра. Небольших размеров, относительно ровное поле. Как правило, для этих целей подходили ипподромы. Здесь тебе и поле, откуда пилот мог взлететь и показать свое мастерство, и трибуны, где могла разместиться почтеннейшая публика, и главное – забор, что позволяло контролировать публику и брать с них плату за просмотр.

В Вильне таким местом было беговое поле в Поспешках (в конце Антакальниса, напротив Литовской киностудии. – **Ред.**). Именно здесь в сентябрьские дни 1910 г. граф Михаил Сципио дель Кампо на моноплане «Брелио» и Адам Габер-Влынский на биплане «Форман-IV» выполнили свои первые показательные полеты в Вильне.

Так, спустя семь лет, чудо XX века из Америки через европейские столицы пришло на литовскую землю чудо, имя которому авиация, без которого

сегодня невозможно представить нашу жизнь».

Виленская газета «Наша копейка» в начале 1911 г. напечатала статью «В воздухоплавательном кружке», в которой говорится:

«12 января в присутствии почетного председателя генерала от кавалерии П. К. фон Ренненкампа под председательством полковника Б. В. Адамовича состоялось заседание комитета воздухоплавательного кружка. Рассмотрен ряд важных вопросов. Доложено письмо в комитет виленского кружка, подписанное председателем особого комитета воздушного флота великим князем Александром Михайловичем. В письме изложен ряд указаний для руководства в деятельности виленского кружка. Все они приняты комитетом к исполнению. Из них отметим меры по популяризации на месте сведений по воздухоплаванию (лекции, кинематографические представления с программами, редактированными комитетом Виленского воздухоплавательного кружка и т. д.), меры по сообщению жителям, особенно сельским, правил, которых надлежит держаться при залете воздушных аппаратов (комитет постановил обратиться к губернаторам северо-западного края с просьбой о содействии в этом отношении) и др.».

Комитет решил командировать на предстоящий в апреле в Петербурге первый всероссийский воздухоплавательный съезд представителем от Вильнюсского воздухоплавательного кружка штабс-капитана Р. Р. Шлейснера.

Комитетом решено выпустить все выходящие в России все воздухоплавательные журналы и два лучших иностранных.

Общее собрание членов воздухоплавательного кружка назначено в зале военного училища на 23 января в 8 часов вечера. На собрании этом будет устроен авиационный кинематографический сеанс.

Библиотеку кружка решено поместить в помещении строительного отделения губернского правления (угол Ка-

федеральной площади и Большой улицы) и открыть ее для пользования членов кружка по вечерам. Книги библиотеке принесены в дар штабс-капитаном Р. Р. Шлейснером.

По предложению члена комитета В. И. Неводничанского решено организовать в Вильне систематические курсы по воздухоплаванию. Курс охватывает 10-12 лекций. Прочтут их члены комитета – специалисты и приглашенные профессора. Цена за весь курс предложена 3-5 рублей. Предварительная запись письмами по адресу: Строительное отделение губернского правления для воздухоплавательного кружка. Для организации кружков учреждена комиссия в составе членов комитета профессора Гречанинова, подполковника Селицкого, штабс-капитана Шлейснера, Неводничанского и Радина.

23 января, в помещении Виленского военного училища состоялось общее собрание членов комитета Виленского воздухоплавательного кружка, на которое прибыл командующий войсками Виленского военного округа генерал от инфантерии Ф. В. Мартсон. Почетный председатель кружка генерал от кавалерии П. К. Ренненкамф предложил просить Ф. В. Мартсона, оказавшего честь кружку своим посещением, принять на себя председательствование в собрании. Предложение это было единогласно принято. Ф. В. Мартсон, открыв заседание, просил почтить вставанием память скончавшегося почетного члена кружка генерала С. К. Гершельмана. Затем были произведены выборы новых членов. Баллотировкой единогласно были избраны в члены кружка начальник штаба округа генерал-лейтенант Преженцов, генералы Вартанов, Коваленко, Рерберг, Пригоровский, Чагин, губернский предводитель дворянства С. А. Красовский, полковник Миладанович и Российский, подполковник Курилко и Козма, инженеры Малиновский и Фофанов и дворянин Левговд.

Далее председатель комитета кружка полковник Адамович доложил о деятельности

комитета. Последнее общее собрание членов кружка происходило 22 мая. Столь значительный промежуток между двумя общими собраниями объясняется, во-первых, реформированием в составе комитета кружка, а затем отсутствием материалов для общего собрания и отсутствием в летнее время многих членов. В общем комитет имел восемь заседаний. Работа его состояла, прежде всего, в исполнении трех указаний, какие ему были даны общим собранием 22 мая. Комитет входил в переговоры с местными клубами относительно предоставления постоянного помещения для кружка. Переговоры эти не увенчались успехом, но, благодаря содействию члена комитета А. Н. Сонины, комитет получил разрешение считать своим постоянным помещением отделение губернского правления, где, между прочим, будет находиться и библиотека кружка. Вопрос об устройстве мастерских для хранения и починки летательных аппаратов признан комитетом преждевременным ввиду отсутствия таковых.

Далее комитет сделал запрос отделу воздушного флота по поводу того, чем виленский кружок может быть полезен развитию дела отечественного воздухоплавания. По этому вопросу кружком был получен от отдела целый ряд указаний. На основании этих оснований кружком для популяризации сведений о воздухоплавании было предложено местным кинематографам приобрести ленты с авиационными сюжетами, а комитет будет бесплатно составлять программы к этим лентам, на что кинематографы согласились.

Что касается предложения отдела наметить пункты удобные и неудобные для спуска аппаратов и составить соответствующие карты, то комитет признал эту сторону своей деятельности очень важной, но нашел возможность осуществить ее по получению указаний, какие именно пункты следует считать удобными и неудобными и как их обозначать на карте. По поводу ука-



П. К. фон Ренненкамф — командующий Виленским военным округом

заний отдела воздушного флота об оповещении населения о возможности спуска летательных аппаратов, комитетом был сделан запрос отделу, нельзя ли получить какие-либо популярные издания, в которых даются указания, какую помощь следует оказывать при спуске летательных аппаратов и т. п.

Далее комитетом было сделано сношение с отделом воздухоплавания общества ревнителей военных знаний о приезде в Вильну лектора; изъявил желание приехать подполковник Утешев. Учрежден технический комитет для рассмотрения представляемых кружку изобретений, избрана комиссия для организации курсов воздухоплавания, а также комиссия по составлению сметы библиотеки и читальни. Комитет участвовал в устройстве полетов в Вильне осенью прошлого года. Было рассмотрено несколько предложений о приобретении летательных аппаратов, но покупка их была признана не по средствам кружка. От Императорского русского технического общества поступило предложение принять участие в имеющем состояться в апреле в Петербурге воздухоплавательном съезде. Комитет нашел необходимым ко-

мандировать представителя от кружка, выбор которого предстоит сделать на общем собрании.

В заключении полковник Адамович указал, что по мнению комитета первый год существования кружка носил организационный характер и лишь на второй год можно приступить к продуктивной работе.

Из прочитанного казначеем кружка денежного отчета видно, что к 22 января 1911 года дохода поступило 830 рублей 5 копеек, расходов произведено на 209 рублей 79 копеек.

На воздухоплавательный съезд громадным большинством был избран штабс-капитан Р. Р. Шлейснер.

Предполагавшееся демонстрирование кинематографических картин на авиационные сюжеты не состоялось. Так как петербургское кинематографическое депо, согласившееся представлять ленты за 25 рублей, накануне собрания потребовало за прокат их 100 рублей, сумму слишком большую для средств кружка.

Виленский воздухоплавательный кружок прекратил свое существование в начале Первой мировой войны, в сентябре 1914 года.

Николай ЖУКОВ