

# Первые полеты самолетов в небе Вильны

**Это рассказ** об уникальном событии в истории Вильнюса, которое произошло более ста лет назад, в сентябре 1910 г. Тогда город входил в состав Российской империи и назывался Вильна.

Предлагаем вашему вниманию цитаты виленских репортеров из газеты «Наша копейка» того времени о первых полетах моторной авиации в небе над городом Гядиминаса.

## **ПЯТНИЦА, 27 АВГУСТА 1910 г.: «ПОЛЕТ В ВИЛЬНЕ»**

«Вместо предложенных ранее трех полетов авиатора Габера-Влынского состоится только один – в понедельник, 30 августа.

А. Габер-Влынский рассчитывает подняться на очень большую высоту и там, задержав действие мотора, спуститься на землю скольльзящим полетом. Это тот прием, которым завоевал себе всемирную славу Моран. Если будут желающие, то г. Габер-Влынский возьмет с собой пассажира. А. Габер приглашен на авиационную неделю в Петербург и потому в Вильне может состояться только один его полет».

## **ВОСКРЕСЕНЬЕ, 29 АВГУСТА: «К ПОЛЕТУ ГАБЕРА-ВЛЫНСКОГО»**

«Пилот г. Габер-Влынский далеко не новичок в авиационном мире. Он летал с Фарманом, с Ефимовым и другими первоклассными авиаторами. Энергичный и смелый, он уже на втором своем опыте поднялся на 170 м (80 сажень), а при третьем подъеме продержался в воздухе час и 46 мин. Скользящий спуск (без мотора) испытан уже с большой удачей г. Габером. Г. Габер одинаково пользуется и монопланом, и бипланом. На моноплане Блерио он недавно перелетел из Мурманска в Реймс и обратно. В его пилотском дипломе значится подъем на

500 м (около полуверсты).

В Вильне г. Габер предполагает не менее 100 м высоты, если ветер не будет сильнее 12 м в секунду и не ливень. Авиатор озабочен принятием всех мер предосторожности в отношении безопасности зрителей. На самое поле никто допущен не будет. Даже жюри будет помещаться вне ипподрома. А. Габер предполагает совершить несколько полетов с пассажирами. Желающих летать очень много, в том числе несколько дам. Но полетят с г. Габером, вероятно, только четверо: господин А, специально интересующийся развитием авиационного спорта в Вильне и много способствовавший устройству полета в Вильне, затем госпожа Ф., господин Ц-он, уже летавший на планерах, и один из сотрудников «Нашей копейки».

## **«О ГАБЕРЕ-ВЛЫНСКОМ»**

«Г. Адам Габер-Влынский известен в мире спортсменов как великолепный велосипедист, взявший несколько призов, как конькобежец и наездник.



Воздухоплаватель Габер-Влынский

А. Габер-Влынский был поражен блестящим полетом Блерио через Ла-Манш. Тотчас были брошены и велосипед, и лошади. Габер-Влынский заинтересовался авиацией. Ознакомившись с литературой предмета, он в мае прошлого года отправился в г. По в школу авиаторов. После двух дней занятий теоретических и практических он на третий день совершил полет... Достиг 60 м высоты. Неудачный спуск – и г. А. Габер-Влынский с высоты 30 м летит с аппаратом вниз...

Аппарат (собственный) разбит, но пилот, к счастью, отделался пустяками. Урок пошел на пользу: г. Габер-Влынский с тех пор не падал, теперь его плавный птичий подъем и спуск, его виражи великолепны.

Сломанный аппарат Блерио г. Габер-Влынский заменил аппаратом Фармана.

После восьми дней усиленных занятий под руководством самого Фармана и русского пилота Ефимова г. Габер-Влынский удостоился звания пилота от французского аэроклуба.

Сухой, стройный, с бритым энергичным лицом, в спортивном костюме г. Габер-Влынский сразу производит впечатление уверенного в себе, хладнокровного пилота. Хладнокровие – одно из самых важных достоинств авиатора. Малейшая растерянность – и гибнет аэроплан, а с ним и жизнь пилота.

А. Габер-Влынский собирается осуществить скольльзящий спуск. Этому спуску пилот придает огромное значение для будущего авиации.

Пилот рассказал о своих опытах. Поднявшись на высоту 100-150 м, он останавливает действие мотора. Аппарат моментально накренился лицевой стороной вниз 45 градусов и быстро падал на землю. Единственное неприятное впечатление, которое пилот вынес из этого опыта, – это невероятный свист в ушах...

Такой спуск требует большой выдержки, абсолютного хладнокровия и колоссальной тренировки – достоинства, которые у г. Габера-Влынского, несомненно, налицо.

Вильна – первый город в России, в котором Габер-Влынский совершит полеты, и надо надеяться, при достоинствах пилота полет будет полон интереса.

Габеру-Влынскому сейчас 28 лет. Он получил техническое образование в Австрии.

За два года авиация обошла пилота в круглую сумму 50 тыс. франков.

А. Габер-Влынский застрахован в испанском страховом обществе на 100 тыс. франков».

## **ПОНЕДЕЛЬНИК, 30 АВГУСТА: «К ПОЛЕТУ ГАБЕРА-ВЛЫНСКОГО»**

«Полет А. Габера-Влынского откладывается на 4 сентября (субботу), так как на таможне вышли затруднения при получении аппарата.

Аппарат прибывает в Вильно сегодня утром и потому у г. Габера не хватит времени до вечера собрать свою машину и точно выверить, как этого требует всякий летательный аппарат, а особенно биплан Фармана последней конструкции, на котором будет подниматься г. Габер-Влынский. За аппарат было заплачено 28 тыс. франков.

За эту неделю Габер будет производить пробные полеты».

## **ПЯТНИЦА, 3 СЕНТЯБРЯ: «К ПРЕДСТОЯЩИМ ПОЛЕТАМ»**

«1 сентября состоялось совещание относительно мер, которые необходимо принять к охранению порядка во время выполнения полетов авиаторов Габера-Влынского и Сципио, а также выработки порядка полетов.

(Продолжение на стр. 26)

(Продолжение. Начало на стр. 25)

В совещании приняли участие виленский полицмейстер В. И. Шервуд, начальник виленского военного училища полковник Адамович, товарищ председателя виленского воздухоплавательного кружка д. с. с. Гречанинов, губернский архитектор инженер Сонин, авиаторы Габер-Влынский и Сципио и некоторые другие члены воздухоплавательного кружка.

На очередь были поставлены следующие вопросы: 1) о внесении в объявление условия о признании полета действительным; 2) об образовании жюри из состава комитета воздухоплавательного кружка; 3) о возложении на полицмейстера посредничества между публикой и авиаторами согласно с решением жюри; 4) об оповещении плакатами о степени вероятности полетов и др.

Полет считается состоявшимся лишь в том случае, если авиатор продержится в воздухе, не касаясь земли, не менее двух минут. В случае же, если авиатор не выполнит этого условия, желающие могут получить из кассы деньги обратно.

## «ВЕСТИ С АЭРОДРОМА. 3 СЕНТЯБРЯ. ПРОБЫ МАШИН»

«На обычно пустынной дороге между городом и ипподромом замечается теперь некоторое оживление. Около высокого забора толпа любопытных рассматривает виднеющегося Фармана. Аэроплан был привезен сюда в колос-

сальном ящике, который теперь стоит рядом с ним, не вдалеке виднеется ящик с двигателем «Гном». Это так называется ротативный двигатель, в котором ось закреплена неподвижно, а вращаются цилиндры,

В шагах семидесяти от Фармана стоит аппарат Анрио с мотором «Жип» в 40 лошадиных сил. Это очень грациозный моноплан. На нем совершал удачные полеты сын изобретателя, самый юный авиатор Марсель Анрио. Механик-француз, очень любезный господин, охотно дает объяснения. Вечером, около 5 часов состоялось испытание аппаратов. Мотор аппарата Анрио работал два раза, но перед взлетом закапризничал, и механику пришлось употребить много усилий, чтобы пустить его в ход. Но вот винт вращается, сильная струя воздуха срывает шляпы у близко стоящей публики, чей-то фотографический аппарат, оставленный на штативе, опрокидывается и разбивается вдребезги. Отпущенный аэроплан бросается вперед, но вследствие малого разбега останавливается у конца дорожки. Его приводят на прежнее место, но мотор – эта ахиллесова пята всех аэропланов – снова заартачился. В это время публика отвлекается страшным гудением «Гнома» у Фармана. А. Влынский пробует свой мотор – он работает превосходно. 8 человек с трудом удерживают аэроплан.

Несмотря на позднее время, г. Кампо-Сципио на моноплане Анрио решается лететь.

После разбега моноплан под аплодисменты публики гладко и изящно поднимается на высоту до 6 м и, пролетев почти до конца поля, опускается. Вследствие наступления темноты испытание откладывается до утра.

## ВОСКРЕСЕНЬЕ, 5 СЕНТЯБРЯ: «ОТМЕНА ПОЛЕТОВ»

«Авиатору г. Габеру-Влынскому и многочисленной публике, собравшейся вчера на скаковом поле, не повезло. Уже с утра дул сильный ветер (10 м в секунду), по временам переходивший в легкий вихрь. К началу пятого часа небо стало покрываться облаками, и как раз к тому времени, когда авиатор собирался сесть а аппарат, поднялся настоящий шторм, за которым пошел ливень. Несколько прояснилось к началу шестого часа, но ветер и дождь не давали надежды на возможность подъема. А. Габер-Влынский все же настаивал на полете, но значительная часть публики уже разошлась и, кроме того, его механики категорически отказались от работы при условиях, представлявших наивысшую опасность для авиатора и машины.

По полученным нами позже сведениям, оказывается, что после дождя, когда большинство публики уже разъехалось, г. Габер-Влынский решил подняться. Ни уговоры механиков, ни порывистый ветер, ни, наконец, сильное увеличение веса аппарата от дождя не испугали его. Он выводит аппарат, пробует мотор, биплан, едва сдерживаемый рабочими, пускают и спустя 15 сек. разбега он плавно, постепенно поднимается, пролетает поле, делает крутые виражи и возвращается через 1 мин. 50 сек. к месту подъема. Во второй раз поднявшись на высоту 35-40 м, он летает над лесом. При вираже он задевает телеграфный провод и застопоривает мотор, планируя, спускается на середину поля».

## ПОНЕДЕЛЬНИК, 6 СЕНТЯБРЯ: «ВЧЕРАШНИЕ ПОЛЕТЫ, РЕДКИЙ УСПЕХ»

«Я набрасываю эти строки спустя два часа после того, как

Кампо-Сципио коснулся земли, и у меня сердце все еще бьется счастьем и радостью. Так, я уверен, бились вчера сердца у тысяч людей, бурей оваций встретивших авиатора в ту минуту, когда он, как легендарная стрекоза, соскользнул с небесной выси после тринадцатиминутного идеального красивого полета...

Но счастливицу, которому толпа устроила триумф, пришлось перенести вчера немало горя. Вот он уже сидит в своей красивой лодочке с гордо распростертыми белыми крыльями. Трещит мотор, но опытное ухо ловит легкие перебои. Знак плохой. Минута ожидания – и аппарат пущен. Тяжело катится он по подмоченному вчерашним ливнем полю, хвост то и дело роет почву. Уже аэроплан на середине круга, дальше идут глубокий ров и забор. Мотор перестает стучать, ход замедляется. Раздается шипение, хвост бессильно опускается. Неудача. Пилот слезает, и аппарат тащат назад к ангару подбежавшие механики.

В это время выкатывают Фармана. А. Габер-Влынский быстро садится. Пущен мотор. Гудит могучий «Гном», оглашая окрестность победными раскатами. Мотор работает на славу. В публике расцветают надежды.

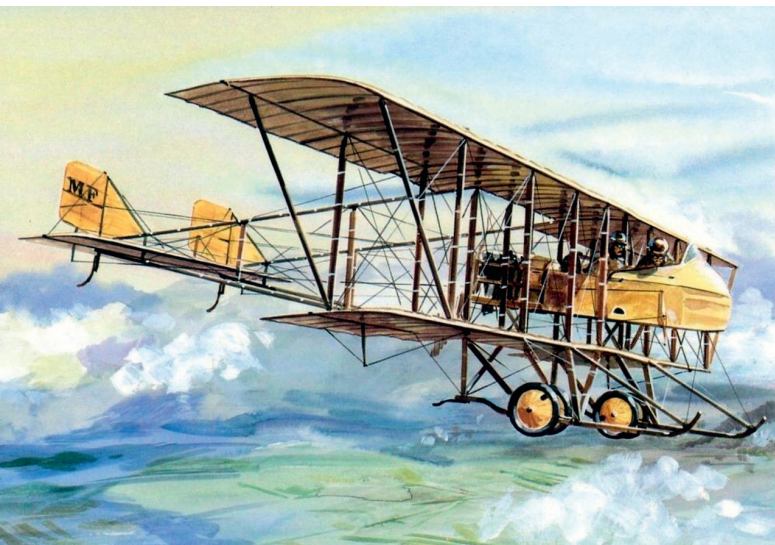
Моменты быстрого раската – и белоснежный Фарман легко отделился от земли, берет вверх и вправо и у забора делает идеально красивый поворот влево. Вот он взвивается над лесом, летит высоко над холмом. Снова легкий, поразительно изящный поворот с наклоном – и Габер-Влынский мчится прямо над дорожкой мимо трибун на высоте 80 м (около 40 сажень). Публика замирает от восторга. Хлопают, кричат, машут шляпами. Удовлетворение полное. Но в эту минуту еще никто не ожидал, какой приятный сюрприз ждет впереди.

Габер летит по противоположной прямой над лесом и собравшейся в нем тысячной безбилетной, но тем более восторженной толпой. Она ревет в тысячу грудей. А Габер забирается все выше и выше. Еще круг – и те же идеальные



Вильна Место сначень на Антонольскомъ ипподромъ  
Wilno Plac wyscigowy na Antokolu

На открытке ипподром, на поле которого проходили полеты



Так выглядел аэроплан Фармана

виражи (повороты). Моментами Габер снижается ниже, и с трибун кажется, что он летит над самыми головами людей, стоящих в лесу.

Полет продолжался 7 мин. и 15 сек. Средняя высота – 40 саженей. Моментами – 50-60. Пройденное расстояние – около 7 верст.

Счастливого Габера опять сменяет г. Кампо-Сципио. Раскат – и опять та же история. Еще хуже. Аппарат падает в злосчастную канаву посреди поля и его совсем не видно. Слышан легкий треск. Не разбился ли аэроплан? Скоро его, беспомощного, тащат назад, как и прежние два раза, и так же идет за ним энергичный пилот. Опять стучит мотор – на этот раз ровный и сильный. Аппарат пущен, и через секунду он у рокового места, там, где три раза пришлось ему отступить. И вдруг – легкий, неожиданный воздушный прыжок и сразу подъем на 30 саженей. Пилот идет вправо, затем поворачивает влево, все продолжая подниматься, и уже гремит мотором над самыми трибунами после математически чистого поворота над горой. Бешеный восторг. Моноплан Анрио на фоне неба идеально красив. Впечатление увлекательное, захватывающее дух, заставляющее сердце биться в унисон с победным стуком машины. На воздушной синеве распластав изящные крылья, быстро скользит, музыкально жужжа, огромная бабочка. На противоположной прямой она подымается

на огромную высоту и утопает в сияющих лучах уже низкого солнца. Один момент ее не видно – и вот она снова, легкая, но могучая, огромная, но грациозная. Еще круг, еще выше. Кампо-Сципио вылетает за поле, его, вероятно, видно в городе. За ним помчалась стая птиц, но вскоре шарахнулась от испуга в сторону. Почувствовали конкурента, и не шуточного. Он возвращается и, пролетая над трибунами, спускается близко к крыше. Жутко. Страшно. Но вот он дальше, опять на головокружительной высоте. Восторг растет, он вырос до энтузиазма. Почти 13 мин. кружит над нами красавец Анрио, все более и более покоряя сердца, и, наконец, спускается там же, где Габер.

А. Кампо-Сципио продержался 12 мин. 42 сек. на средней высоте в 100 м (около 50 саженей), местами достигая 120-150 м. Пространство, им пройденное, достигает 15-18 верст».

#### **ВТОРНИК, 7 СЕНТЯБРЯ: «ВТОРОЙ ДЕНЬ ПОЛЕТОВ»**

«С утра сильно поддувало, и хотя к 4 часам несколько стихло, но ветромер на аэродроме показывал ненадежную струю, а барометр шел на дождь. Самым неприятным было то, что ветер вспыхивал порывами, чередуясь с легким штилем. Такие условия представляют особую опасность для моноплана. Но мужественный Кампо-Сципио вопреки советам друзей решается летать.

Из-за ветра пришлось несколько изменить программу. Полет с пассажирами, несмотря на настоящие публики, был отменен. Также пришлось отказаться от расчета спуститься скольльзящим полетом, но один раз его все-таки удалось выполнить г. Габеру.

Первым раскатывается моноплан. Мотор стучит недурно, и г. Кампо-Сципио сразу легко отрывается от земли, но летит невысоко. Он делает большой круг, вылетает за поле и, вернувшись, поднимается над лесом и мчится на гору. Внезапный спуск – и г. Сципио на вершине. Оказался легка перегретым мотор из-за недостаточной смазки. Кампо-Сципио остается на горе, а с поля легко и после самого непродолжительного раската вылетает Фарман Габыра. Он сначала держится невысоко, почти над самым лесом и летит, по-видимому, проведать г. Сципио. Убедившись, что несчастья не случилось, Габер стал кружить на страшной высоте – на глаз местами до 125 саженей. Пролетая мимо трибун, пилот каждый раз спускается ниже, давая лучше полюбоваться собой, и, удаляясь, опять идет сильно вверх. Пролетев в 9 мин. около 10 верст и показав свои идеальные виражи, Габер хорошо спускается.

Пока рабочие и механики работают на горе над переноской моноплана, Габер подымается вторично. Сделав круг, он улетает за горой в поле и несколько минут его не видно. Затем он на момент опять показывается и быстро исчезает с глаз на страшной высоте, о которой трудно судить по дальности расстояния. Показавшись опять над полем саженях на 75 высоты, он летит с головокружительной высоты. Снизу на планах переливаются лучи уходящего солнца. Зрелище очаровательное. В заключение после классического «габеровского» поворота пилот останавливает машину и спускается в центр поля скольльзящим полетом. Время – 9 минут.

Едва спустился Габер, на дорожке со стороны горы показался моноплан. Когда Сципио проходит мимо трибун, ему аплодируют. Улыбаясь, он отмахивается:

– Не за что мне аплодировать. Я сделал ошибку, но я ее исправлю.

И исправил через несколько минут. Так исправил, что более 20 мин. держал тысячи людей в восторге, в изумлении и в... страхе.

Покружившись минут 8 на значительной высоте, по временам сильно покачиваясь, Сципио вдруг на громадной высоте улетает за злополучную гору и удаляется все дальше и дальше. Вот он уже не больше стрекозы, вот точка – и нет его совсем. Минута, две ожидания. Публика выражает признаки беспокойства. Третья минута – страх растет... И вдруг – отдаленное жужжание, и дивная птица с сидящим в ней храбрцом показывается глазам обрадованных и изумленных людей. Ждут спуска, тем более, что Сципио летит теперь низко над кругом. Но чуть не у самой земли «стрекоза» делает громадный воздушный пируэт непередаваемой красоты, и она опять уже мелькает мухой на потемневшем небе. Сципио снова скрывается из глаз, показав страшную высоту. На 14-й минуте снова радость – он здесь, над полем. Не спуститься ли наконец! Полет красив, красивее вчерашнего, энтузиазм доходит до предела, но всем уже хочется видеть его на земле, счастливого успехом и в безопасности. Но нет. Он парит еще 8 минут, то скрываясь, то появляясь. Наконец, на 22-й минуте, сделал не менее 35 верст, пилот легко спускается около трибун. Публика бросается к нему и долго его качает, подбрасывая высоко в воздух. Это дополнительный полет, не очень эффектный, но зато безопасный.

Так блестяще прошли наши импровизированные авиационные дни. Вильна насладились зрелищем, которое возбуждала бы внимание в любом европейском центре. Кто видел много полетов, тот признает, что таких красот, которые нам довелось увидеть за эти два дня, нечасто приходится наблюдать и у прославленных на весь мир авиаторов».

**Николай ЖУКОВ, историк  
специально для «Экспресс-недели»**