

В первые полеты на воздушном шаре отправлялись инженеры-энтузиасты.

Их эксперименты сыграли важную роль в истории покорения Пятого океана и зарождения отечественной авиации и космонавтики.

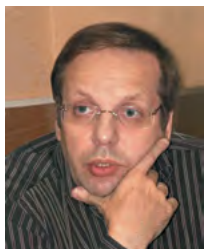


В небесах Санкт-Петербурга

ИЗ ИСТОРИИ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Окончание. Начало в КИР №2-2023

Подготовка к полёту дирижабля «Лебедь», УВП, 1911 г.



Виталий Лебедев

Председатель
Секции истории
авиации и
космонавтики
СПбФ ИИЕТ РАН.
Руководитель
Комиссии воздухо-
плавания Русского
географического
общества - РГО.
г. Санкт-Петербург

... Именно отсюда, с Волкова поля, в 1908 г. состоялся первый полёт первого российского дирижабля «Учебный». В августе 1909 г. здесь стартовал первый в России управляемый аэростат «Лебедь», а в 1910 г. – поднялся дирижабль «Кречет», который вскоре был принят на вооружение отечественной армии. В мастерских УВП также был выполнен первый заказ Военного ведомства на постройку аэропланов, по которому было изготовлено 4 машины. Это был первый в нашей стране госзаказ будущему отечественному авиапрому.

Хочется надеяться, что отвоёванный нами у времени в 2001 г. мемориальный «Комплекс построек Офицерской воздухоплавательной школы», как выявленный

объект культурного наследия, ещё стоящий здесь, не будет снесён в ходе строительства нового Петербурга **никогда**, т.к. это именно те скрепы, которые соединяют вместе нашу историческую ткань, и тот источник, где мы черпаем силы наших нынешних побед.

Петербург всегда не только славился изобретателями-самоучками, но был и остается средоточием науки и образования в России. С 1868 по 1873 гг. лейтенант Михаил Александрович Рыкачев совершил четыре полёта на воздушном шаре для исследования свободной атмосферы, а в 1870 г. впервые в России начал работы по исследованию воздушных винтов. В 1875 г. великий русский учёный ДИ. Менделеев

выдвинул, задолго до практической реализации, идею аэростата с гермокабиной. Именно по инициативе этих людей, а также П.Д. Кузьминского, в 1880 г. в Санкт-Петербурге при Русском техническом обществе был организован VII Воздухоплавательный отдел. Рыкачев в 1881 г. стал его первым председателем.

Под эгидой этого отдела были выполнены исследования и работы, сыгравшие исключительно важную роль в истории зарождения авиации в России. К их числу можно отнести: постройку А.Ф. Можайским в 1882-1884 гг. самолёта и его испытания в Красном Селе; работы П.Д. Кузьминского над созданием вертолёт на Балтийском судоремонтном заводе в 1891-1895 гг.; разработку С.К. Джевецким теории полёта птиц, аэропланов и методов расчёта воздушных винтов; изобретение О.С. Костовичем высокопрочной фанеры – «арборита», в дальнейшем используемого при постройке самолётов; постройку Е.С. Федоровым самолёта на собственной фабрике в Петербурге в 1897-1903 гг. и ряд других новаций.

В 1904 г. город стал местом проведения 4-го съезда международной учёной воздухоплавательной комиссии, одним из организаторов которого был уже академик и адмирал

М.А. Рыкачев. Позднее, в апреле 1911 г., он участвует в организации и проведении в Петербурге I-го Всероссийского воздухоплавательного съезда, на котором Борис Николаевич Юрьев впервые опубликовал проект своего одновинтового вертолёт с рулевым винтом, т.е. классическую схему вертолёт.

В январе 1908 г. в Санкт-Петербурге был основан Всероссийский Аэро-Клуб. Он стал первой в России авиационной массовой общественной организацией. Аэроклуб немало сделал для популяризации и развития авиации в России.

В конце 1908 г. в Петербургском обществе воздухоплавания возникла мысль о создании большого аэродинамического научно-исследовательского института, по образцу создаваемого А.Г. Эйфелем в Париже. Первым шагом на пути к такому заведению стала организация в Петербургском политехническом институте аэродинамической лаборатории.

В том же 1908 г. в Петербургском институте инженеров путей сообщения был образован воздухоплавательный кружок. В работе кружка принимали участие профессора и преподаватели Н.А. Рыниц, Л.Л. Брандт, П.К. Ярковский и другие. В 1909 г. профессор Н.А. Рынин начал читать в институте систематиче-

ский курс «Энциклопедия авиации и воздухоплавания». В этом же году в институте был организован воздухоплавательный музей с небольшой аэродинамической лабораторией.

С 1910 г. в городе на Неве под эгидой Императорского Всероссийского аэроклуба (ИВАК), начинают регулярно проводиться праздники воздухоплавания и авиационные недели. Весной 1910 г. клуб организовал в Петербурге первую в России Авиационную неделю, а осенью того же года провёл Первый Всероссийский праздник воздухоплавания. На нём блистали не только авиаторы, но и воздухоплаватели. Небо над градом Петра быстро заполнялось новыми рукотворными птицами.

Ныне хранителями идей великого Петра являются Комиссия воздухоплавания РГО и Секция истории авиации и космонавтики СПбФ ИИЕТ РАН. 16 апреля 2023 г. последней исполнилось 65 лет! Желая продолжить начатое нашими предшественниками дело, в год 100-летия ИВАК в 2008 году эти две организации объединились в новом общественном движении, вложив новый смысл в эту значимую для нас аббревиатуру: История Воздухоплавания, Авиации и Космонавтики – ИВАК. ■

Продолжение в след. выпуске

Лаборатория впечатлений – СПб

Эллинг («конюшня») для шаров (слева) и подъём рядом с ней воздушного шара с метеорологическими самопишущими приборами (справа) в Учебном Воздухоплавательном Парке (УВП). Санкт-Петербург, конец XIX в.

