

*А.Ю. Пиджаков**

К 100-ЛЕТИЮ ПЕРВОГО ВСЕРОССИЙСКОГО СЪЕЗДА ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЕЙ РОССИИ

Уважаемые делегаты Первого национального конгресса юристов российской авиации!

Наш Форум приурочен к 100-летию Первого Всероссийского съезда воздухоплавателей России. Хотелось бы вкратце остановиться именно на этом событии.

Рождению авиации предшествовало развитие воздухоплавания в нашей стране. Первый полет в России, как известно, состоялся 5 декабря (24 ноября) 1783 года на набережной Невы у Эрмитажа в день именин Екатерины II. Тогда в воздух был запущен тепловой аэростат диаметром около полуметра.¹ В те годы было отмечено лихорадочное увлечение воздухоплаванием, и зажиточные люди запускали аэростаты в дни особых торжеств для развлечения. К сожалению, уже через несколько месяцев Екатерина II охладела к воздухоплаванию и 15 (4) апреля 1784 года своим Указом № 15973 запретила полеты аэростатов в России с 12 (1) марта по 12 (1) декабря «под страхом заплаты пени 20 рублей в Приказ общественного призрения и взыскания вреда, ущерба и убытка тем причиняемого».²

Следующим знаменательным событием стало 30 (18) июля 1803 года, когда на воздушном шаре поднялся первый россиянин —

© А.Ю. Пиджаков, 2011

* Доктор юридических наук, доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации.

¹ *Дузь П.Д.* История воздухоплавания и авиации в России. М.: Машиностроение, 1981. С. 20.

² www.aeronatc.ru

генерал С.Л. Львов. Пилотировал аэростат знаменитый французский аэронавт Андре Жак Гарнерен. Воздухоплаватели стартовали в Санкт-Петербурге, поднялись на высоту 3000 метров и перелетели Финский залив.¹

В некоторых работах по истории воздухоплавания сообщается, что штаб-лекарь И.Г. Кашинский 6 октября (24 сентября) и 13 (1) октября 1805 года совершил полеты на своем «градетуровом великолепном аэростате».² Однако точных сведений о полетах Кашинского нет.³

В период начала и середины XIX века в России были замечательные энтузиасты воздухоплавания: Леппих, Ростопчин, Каразин, Ильинская, Леде, Снегирев, Архангельский, Черносивтов, Третеский, Соковнин и др., которые проектировали, строили воздухоплавательные аппараты и летали на них.

17 (5) декабря 1869 года военный министр Д.А. Милютин приказал сформировать Комиссию «для обсуждения вопросов о применении воздухоплавания к военным целям».⁴ Возглавил комиссию генерал Э.И. Тотлебен. Благодаря работе этой комиссии в российской армии были проведены опыты по использованию привязных аэростатов в целях разведки, рекогносцировки и передачи телеграфных сообщений из корзины аэростата. Первый подъем первого русского военного аэростата состоялся 19 (7) июня 1870 года.⁵ Эта комиссия активно работала до 1876 года.

Несомненно, эпохальным событием в истории отечественного воздухоплавания стала организация по инициативе военного министра П. С. Ванновского комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям. 2 января 1885 года (21 декабря 1884 г.) Александр III одобрил «развитие у нас воздухоплавания, голубиной почты и формирование кадров аэронавтов».⁶ Комиссию возглавил генерал-майор М.М. Боресков, а

¹ *Король В.В.* В небе России. СПб.: Политехника, 1995. С. 24.

² Там же. С. 26.

³ См.: *Вейгелин К.Е.* Очерки по истории летного дела. М.: Госиздат оборонпрома, 1940. С. 129.

⁴ ЦГВИА. Ф. 401. Оп. 2/9261. 1869 г. Д. 122. Лл. 10–13.

⁵ Там же. Л. 21.

⁶ Там же. Ф. 3. Оп. 14. Д. 2295. Лл. 48–50.

делопроизводителем стал поручик А.М. Кованько — легенда русского воздухоплавания. Благодаря ее работе русская армия получила на вооружение аэростаты и дирижабли, они прошли боевое крещение в годы русско-японской и Первой мировой войн, в недрах комиссии зародилась отечественная авиация, была организована подготовка воздухоплавательных специалистов.

В разные годы в дореволюционной России предлагались и были созданы различные общества: Русское общество воздухоплавания (в СПб, 1880 г.), воздухоплавательный отдел Императорского Русского технического общества (ВО ИРТО), Общество воздухоплавания в Москве (проект, 1898).¹

Рождение авиации в России пришлось на начало XX столетия. В 1909–1914 годах в стране появились первые самолеты Я.М. Гаккеля, Д.П. Григоровича, И.И. Сикорского и др. На первый взгляд может показаться, что занятия авиационным делом были весьма далеки от политики. Между тем документальные факты свидетельствуют, что возникавшие в России общества любителей авиации сразу же попадали под бдительное око полиции. Интерес власти к подобным организациям прежде всего был вызван успехами в области авиационного производства в России, а также активным развитием «искусства воздухоплавания».

Московское общество воздухоплавания ежегодно организовывало выставки воздухоплавания в городском манеже, там демонстрировались новинки авиационной техники и устраивались полеты на воздушных шарах. Летом (в июне-июле) Общество обычно проводило неделю воздухоплавания, а в 1911 году она завершилась воздушным перелетом из Петербурга в Москву. В этом перелете принимали участие известные российские авиаторы.²

В то время в Петербурге действовала еще одна организация со сходными задачами — Императорский Всероссийский аэроклуб. В 1908 году Василий Корн выступил инициатором создания в России первого аэроклуба.³ 29 (16) марта состоялось первое общее собрание членов Аэроклуба, 7 ноября (25 октября) — общее собрание, на ко-

¹ www.aeronatic.ru

² Воздухоплавание // Московские ведомости. 1911 г. № 54.

³ Воздухоплаватель. 1908. № 1. С. 38–42.

тором был избран Совет клуба в составе 35 человек. Поскольку клуб являлся «центральной объединяющей организацией всех частных воздухоплавательных учреждений», то он получил наименование «Всероссийский аэроклуб». В 1909 году Аэроклуб взял под свое покровительство император Николай II, и он стал именоваться «Императорский Всероссийский аэроклуб» (ИВАК). Органом его являлся журнал «Воздухоплаватель».¹

Учредители клуба при выработке устава взяли за основу устав Парижского аэроклуба.² Отдельной целью стояло «общее стремление к образованию особого кадра специалистов-воздухоплавателей для нужд военного времени, а также... предоставление в распоряжение правительства все свои воздухоплавательные средства в случае нужды в них во время военных действий».³

Первым председателем ИВАК стал член Госдумы граф И.В. Стенбок-Фермор, товарищем (т. е. заместителем) председателя — граф Я.Н. Ростовцев, секретарем — В.В. Корн, товарищем секретаря — Ю.Н. Герман. В правление клуба были избраны: председатель — В.В. Корн, товарищ председателя — Н.М. Раевский, секретарь — Г.А. Слольвинг, казначей — М.П. Чернов, председатель научно-технического отдела — профессор Н.Н. Митинский, товарищ председателя — Е.П. Сверчков, секретарь — Н.А. Рынин, председатель спортивного комитета — граф Д.М. Грабе, товарищ председателя — Д.В. Фельдберг, секретарь — А.И. Шабский.⁴ В аэроклубе установили день, когда члены клуба могли являться «в клубное помещение для обмена мнениями по разного рода интересующим их вопросам авиации». Таким днем был четверг. Отдельным параграфом устава в клубе были запрещены карточные и другие азартные игры, а также обсуждение политических и религиозных вопросов.⁵

В числе публичных акций, организуемых Императорским аэроклубом, особо следует отметить ежегодно проводимые весной «сбо-

¹ www.aeronatc.ru

² О первом заседании учредителей Русского аэроклуба // Новое время. 1908. 18 янв.

³ www.aeronatc.ru

⁴ Там же.

⁵ Там же.

ры на усиление средств» воздушного флота. Программа была весьма насыщенной: полеты на дирижаблях, аэропланах и бипланах всех известных в России систем. Накануне Первой мировой войны во многих городах России собирали средства на развитие воздушного флота. Сбором средств занимался Императорский Отдел воздушного флота, и он же направлял в наиболее крупные центры страны известных российских авиаторов и пилотов для популяризации авиаторского дела.¹

На докладе министра внутренних дел по ходатайству совета Всероссийского аэроклуба о разрешении открыть всероссийский сбор пожертвований для образования капитала на создание воздушного флота император Николай II собственноручно написал: «Соглашаюсь с удовольствием и желаю успеха отечественному воздухоплаванию».²

Изучением и популяризацией достижений авиации, кроме специальных авиационных обществ, занимался VII (Воздухоплавательный) отдел, образованный при Императорском Русском техническом обществе. Одной из главных задач было познакомить население с развитием науки и техники в области авиации. Проблемы и перспективы развития воздухоплавания в России, вопросы объединения деятельности отдельных лиц и учреждений, работавших в этой сфере, и т. п. обсуждались на воздухоплавательных съездах, организованных Техническим обществом. Первый такой съезд был созван в Петербурге в апреле 1911 года.

Итак, I Всероссийский съезд всех деятелей авиации и воздухоплавания состоялся под председательством Н.Е. Жуковского с 12 по 17 апреля 1911 года. Количество участников съезда не превышало 300 человек. Всего состоялось 3 таких съезда — в 1911, 1912 и 1914 годах. IV предполагалось созвать в 1917 году, но по причине революционных событий он не состоялся.

Газета «Московские ведомости», освещавшая деятельность съезда, в те дни писала: «Ввиду важности воздухоплавательного дела вообще, а, в частности, значения его для России, воздухоплавательный съезд заслуживает самого серьезного к себе отношения. Необычайно быстрое развитие авиации за последние четыре года выдвигает на

¹ Императорский всероссийский аэроклуб // Биржевые ведомости. 1913. 7 марта. Утр. вып.

² Русское слово. 1909. 2 февр. (20 янв.).

очередь ряд кардинального значения вопросов, по которым и надлежит высказаться съезду».¹

В числе важных вопросов, планировавшихся к обсуждению на съезде, назывались устройства летательных аппаратов и их двигателей, усовершенствование конструкций самолетов, сравнение их технических характеристик и др. Помимо этого, съезд обсуждал значение воздухоплавания для военного дела и обороны России. Участники съезда высказывались и по таким проблемам, как оказание государственного содействия воздухоплавателям в России, необходимость выделения им правительственных субсидий, финансирование изобретений и материальное обеспечение семей авиаторов (в случае гибели испытателей авиатехники). Авторитетный характер Первому авиационному съезду придавало участие в его работе представителей правительства, земского и городского самоуправления, научно-технических и спортивных обществ страны. Параллельно со съездом проводила свою работу 1-я Всероссийская воздухоплавательная выставка.

Заканчивая данный краткий исторический экскурс, хочется обратить внимание на преемственность событий, которые разделяют 100 лет, — их важность и представительность, о чем свидетельствует состав участников сегодняшнего Конгресса. Желаю Вам плодотворной работы, эффективного обсуждения вынесенных для рассмотрения проблем!

¹ 1-й Всероссийский воздухоплавательный съезд // Московские ведомости. 1911. 14 апр.