

Побѣда надъ страхомъ.

Азартных и любознательных одесситов в начале прошлого столетия, конечно же, интересовали и новости спортивной жизни.

В 1910-1911 гг. редактор-издатель и опытный журналист Ю. Эмброс (Ю. Герценштейн) выпускал насыщенный информационный журнал "Спортивная жизнь", в котором отражались вопросы авиации и воздухоплавания, автомобилизма и водного спорта, циклизма и конных состязаний. Здесь можно найти бесценные сведения и редкие иллюстрации.

И все же аэроплан очень быстро почти вытеснил другие темы и стал главным героем журнала – так, видимо, диктовало время.

Позже, в 1916 – начале 1917 гг., в Одессе выходил еще один любопытный журнал, "Заря авиации" (редактор И.М. Радецкий, издатель А.А. Анатра).

Благодаря всем этим энтузиастам мы можем окунуться во время, когда полеты считались каким-то чудом. Толпы народа устремлялись на поля, откуда совершались полеты авиаторов. На глазах зрителей человек рисковал жизнью, побеждал или погибал. Риск каждый час, незащищенность, и все равно неумное стремление летать, покорять, ставить рекорды.

Например, взята высота 2.960 м (окт. 1910). На такой высоте авиатор страдал от холода и кровотечения. В том же году отмечалось 20-летие полета французского пионера авиации Клемана Адера, который после десятков лет работы достиг первого положительного результата. Аппарат "Эол" оторвался от земли, продержался несколько секунд в воздухе и упал на 50 м дальше.

"Авиация еще только пробуждается, встает утренняя заря авиации", – писал романтически настроенный редактор, с гордостью подписывающий свой журнал "И.М. Радецкий, почетный секретарь Школы авиации в Одессе".

Одна из главных тем в журналах – победа над страхом, ибо человек тогда еще постиг весьма незначительную часть законов в сфере воздушной стихии. И тем не менее, роль авиации в первой мировой войне уже была очень значительной.

Раздел "Раненые птицы" показывал, насколько тяжело давались авиаторам шаги вперед. Ю. Эмброс даже как-то не выдержал: "Не пора ли удержать порывы все выше и выше?!".

Но разве можно было остановить того же Сергея Уточкина, которого никогда не страшили травмы и неудачи? Он всегда надеялся на практике постичь секреты полетов птиц и успешно с ними состязаться. Одаренный литератор С. Уточкин оставил нам удивительно тонкие наблюдения о своих полетах. Интересна и публикация психологически тонкого очерка А.И. Куприна о его полете с Иваном Заикиным. Вероятно, для многих окажется познавательной статья "А.А. Анатра и авиация в Одессе".

Журналы "Спортивная жизнь" и "Заря авиации" сравнительно недолго выходили в Одессе, но они все равно выполнили свои информационные и просветительские задачи и стали частью духовного наследия журналистики нашего города.

Татьяна ЩУРОВА

К. ДИДКО
№ 21

К. А. ДИДКО
№ 21

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ТАРАЖА И ДИДРА
ИЗДАНИЕ № 1000 1911 ГОДА

№ 21.
2 июля 1911 г.

Издательство, Курское шоссе № 17-18/19
Издательство, Курское шоссе № 17-18/19
Издательство, Курское шоссе № 17-18/19
Издательство, Курское шоссе № 17-18/19

GRAND PRIX «КОНТИНЕНТАЛЬ»

К. ДИДКО
№ 17

К. А. ДИДКО
№ 17

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ТАРАЖА И ДИДРА
ИЗДАНИЕ № 1000 1911 ГОДА

№ 17.
5 марта 1911 г.

Издательство, Курское шоссе № 17-18/19
Издательство, Курское шоссе № 17-18/19
Издательство, Курское шоссе № 17-18/19
Издательство, Курское шоссе № 17-18/19

GRAND PRIX «КОНТИНЕНТАЛЬ»

Зрительская авиация

Ежемесячный научно-популярный, иллюстрированный иллюстрированный журнал по воздухоплаванию и авиации.

№ 2 Август 1916 г.

Содержание:

- 1) А. А. Аверга и полет на самолете 11 г.
- 2) Мы летим на самолете (Полет на самолете, полет в России (Самолет) 11 г.)
- 3) Международная выставка воздухоплавания.
- 4) Воздухоплавание 20 лет.
- 5) Воздухоплавание 20 лет.
- 6) Воздухоплавание 20 лет.
- 7) Воздухоплавание 20 лет.
- 8) Воздухоплавание 20 лет.
- 9) Воздухоплавание 20 лет.
- 10) Воздухоплавание 20 лет.
- 11) Воздухоплавание 20 лет.
- 12) Воздухоплавание 20 лет.
- 13) Воздухоплавание 20 лет.
- 14) Воздухоплавание 20 лет.
- 15) Воздухоплавание 20 лет.
- 16) Воздухоплавание 20 лет.
- 17) Воздухоплавание 20 лет.
- 18) Воздухоплавание 20 лет.
- 19) Воздухоплавание 20 лет.
- 20) Воздухоплавание 20 лет.

Авиация

АЭРОПЛАНЫ
ВРАЩАЮЩИЕСЯ ОБОРОТ К
ДВИЖАТЕЛЯМ

ОДЕССКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ Пушкинская, 31
РОЗНИЧНЫЙ МАГАЗИНЪ Евстратовская, угол Дерибасовской.

А. А. Анатра и авіація въ Одессъ.

Въ то время, какъ воздухоплаваніе, родившись въ древности, въ 19 вѣкѣ уже завоевало воздушную стихію и носило челоѡка по поднебесному океану, — авіація лишь въ началѣ 20 вѣка стала распускать свои крылья и состязаться въ полетахъ съ птицами. Воздухъ оставался для челоѡка владыкой могучимъ, непреклоннымъ. И вотъ въ настоящее время механическія птицы парятъ свободно въ различныхъ направленіяхъ и носятъ "царя земли" по его волю, куда онъ захочетъ...

Такое быстрое развитіе авіаціи въ 20 вѣкѣ совершилось не только вслѣдствіи изобрѣтенія двигателей внутренняго сгорания, технических усовершенствованій и постиженія законовъ паренія птицъ, но также благодаря тому, что на встрѣчу смѣльчакамъ-авіаторамъ шли съ матеріальной поддержкой люди просвѣщенные, обладавшіе большими средствами, вѣрившіе въ торжество науки, торжество челоѡческаго гениа. Всякая идея требуетъ своего воплощенія въ жизнь, въ матерію, — и потому люди идеи всегда нуждаются въ матеріальной поддержкѣ, безъ которой, какъ извѣстно, много гибнетъ гениальныхъ начинаній, особенно у насъ въ Россіи, о чемъ свидѣтельствуеетъ наша исторія изобрѣтеній и открытій.

И чѣмъ больше въ государствѣ людей, идущихъ на встрѣчу возникающей идеѣ, тѣмъ успешнѣе общество завоевываетъ себѣ прочное положеніе среди другихъ народовъ міра.

Въ Одессъ и вообще на югѣ Россіи такимъ вдохновителемъ идеи и поборникомъ авіаціи въ Россіи оказался коренной одесситъ, Ар. Ан. Анатра.

Просвѣщенный, гуманный, чуткій ко всему прекрасному, отзывчивый на все доброе, Артуръ Антоновичъ первый оцѣнилъ усилія отдѣльных "любителей" авіаціи и при возникновеніи въ Одессъ Аэро-Клуба сталъ во главѣ этого интереснаго спортивнаго учрежденія...



Естественно у него явилось желаніе развитъ это дѣло, дать ему жизнь и движеніе.

И вотъ, по его инициативѣ и на его средства, въ началѣ 1911 года въ Одессъ, на стрѣльбищномъ полѣ была открыта "школа авіаціи".

Здѣсь былъ устроенъ небольшой ангаръ, въ началѣ парусиновый, а затѣмъ деревянный — и было приступлено къ дѣлу.

Инструкторомъ въ школу былъ приглашенъ В. Н. Хіони, окончившій школу авіаціи въ Парижѣ и два механика — нижніе чины мѣстнаго баталіона — П. Ѳ. Сучковъ и Г. Букасовъ.

Въ число учениковъ поступило нѣсколько лицъ статскихъ и три военныхъ офицера.

Въ началѣ занятій была одна "четверка", т. е. аэропланъ Фарманъ и три аппарата Антуанетъ. Затѣмъ школа стала расширяться, былъ пріобрѣтенъ аппаратъ "Блеріо".

Занятія происходили регулярно по утрамъ

и вечерамъ. Въ этихъ скромныхъ размѣрахъ дѣло продолжалось до 1913 г. Мастерская производила работы и вскорѣ былъ взятъ заказъ на четыре аэроплана. Съ конца 1913 г. и въ начале 1914 г. мастерскія стали расширяться еще больше, занятія въ школѣ процвѣтали, все шло благополучно и авіація въ Одессѣ завоевывала свои права на дальнѣйшее развитіе.

Въ 1913 году школу авіаціи посѣтилъ впервые Его Императорское Высочество Великій Князь Александръ Михайловичъ, въ присутствіи котораго были совершены публичные полеты на аэропланахъ г. Хіони, штабсъ-капитаномъ Грековымъ, поруч. Ткачевымъ.

Въ 1915 году было приступлено къ постройкѣ новыхъ сооруженій школы авіаціи —помѣщенія для учениковъ, мастерскія, канцеляріи, ангары и проч. Къ началу 1916 г. въ школѣ авіаціи Имени Великаго Князя Александра Михайловича было уже около ста душъ учащихся и соответствующее число инструкторовъ-преподавателей.

Въ настоящее время, на ряду съ занятіями въ школѣ и мастерскихъ при ней, идетъ постройка грандіознаго зданія школы авіаціи, которое будетъ окончено въ концѣ года. Школа рассчитана на

двѣсти учениковъ. Обставлена школа всеми необходимыми учебными пособиями и приспособленіями. Школа поставлена образцово и во всемъ оборудована на средства А. А. Анатра, который отказался отъ субсидій казны, принимая во вниманіе, что правительству нужны средства на веденіе войны съ врагами родины.

Зданіе школы расположено на участкѣ земли съ садомъ, впереди котораго открывается громаднй аэродромъ, примыкающій къ еще болѣе обширному стрѣльбищному полю.

Рядомъ со школой авіаціи находится въ настоящее время громаднй заводъ аэроплановъ А. А. Анатра, на которомъ работаетъ до 1000 чел. Такимъ образомъ, школа авіаціи въ Одессѣ, учрежденная А. А. Анатра, является въ настоящее время громаднмъ учрежденіемъ, которое должно принести большіе плоды въ дѣлѣ развитія отечественной авіаціи и воздухоплаванія и несомнѣнно займетъ выдающееся мѣсто.

На любимое дѣло А. А. Анатра затрачиваетъ большой капиталъ — въ нѣсколько сотъ тысячъ и не останавливается ни предъ какими трудностями, чтобы поставить школу на должную высоту. И дѣло широко процвѣтаетъ.



Военный летчикъ штабсъ-капитанъ П. Н. Нестеровъ передъ полетомъ

Изъ скромнаго идейнаго начала оно разви-лось до громаднѣхъ размѣровъ и все только благо-даря просвѣщенной отзывчивости и сердечной чуткости.

Вотъ что между прочимъ было сказано, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, въ особомъ адресѣ, поднесенномъ А. А. Анатра окончившими первую школу авіаціи офицерами: "Глубокоуважаемый Артуръ Антоновичъ! Годъ тому назадъ однимъ изъ благородныхъ порывовъ Вашего сердца явилось желаніе прійти на помощь родной арміи въ дѣлѣ обученія ея сыновъ владѣть новыми элементами боя въ грядущихъ войнахъ — летательными аппара-татами".

Закончу эту краткую замѣтку объ Одесской школе авіаціи и ея учредителѣ сердечнымъ поже-ланіемъ, чтобы дело воздухоплаванія и авіаціи въ Россіи развивалось безостановочно и школа

А. А. Анатра дала Отечеству сотни и тысячи знаю-щихъ образованныхъ, опытныхъ, храбрыхъ и от-важныхъ летчиковъ для борьбы съ коварнымъ, упорнымъ врагомъ Россіи и Славянства. Когда же врагъ будетъ сраженъ и наступитъ миръ — Одес-ская школа авіаціи будетъ работать для прогресса науки и дальнѣйшей побѣды надъ воздушной стихіей. Въ природѣ еще много неизведаннаго, много таинственнаго, многое должно быть освѣще-но при содѣйствіи науки и божественнымъ разу-момъ человѣка.

На землѣ такъ много бѣдствій, зла, невзгоды. И мысль человѣка вѣчно стремится къ небесамъ. Да будетъ благо тому, кто возвышаетъ человѣка въ его собственномъ сознаніи и обогащаетъ его знаніями.

И. Р.



Спускъ на парашотѣ для авіаторовъ Гармента

Надъ крышами.

Городъ, милый городъ подо мною; заходящее солнце не въ силахъ разогнать холодный зимній туманъ, сковавшій бѣлоснѣжныя кости мраморныхъ памятниковъ, какими казались мнѣ надгробныя мавзолеи бывшихъ людей, ушедшихъ во мглу, чтобы вновь никогда не увидеть ни свѣта, ни тѣни.

Случилось нѣчто необыкновенное. Мой аэропланъ на высотѣ пары сотъ метровъ по перпендикуляру надъ кладбищенской церковушкой — остановился.

Необычайность факта до того поразила меня, что мнѣ даже въ голову не пришла острая угрожаемость его. Моторъ работаетъ обычно, слухъ не улавливаетъ перемены ритма, все цѣло, руль глубины также чутко послушенъ, — но машина какъ бы изъ уваженія къ царству смерти, надъ которымъ я находился — остановилась. Когда нѣчто непонятное овладѣваетъ человѣкомъ на землѣ, онъ чувствуетъ себя попросту дуракомъ. Это неприятно, но неприятность безопасна, она не угрожаетъ; воздухъ же не позволяетъ подобной роскоши, онъ болѣе гордъ нежели сѣрая земля...

Я былъ охваченъ весьма понятнымъ волненіемъ.

Наклонъ руля глубины и аппаратъ послушно склоняется къ землѣ, нечувствительно опускаясь.

Горизонтъ начинаетъ подниматься и вдругъ какъ по волшебству аэропланъ вновь получаетъ скорость, и мнѣ тогда стала понятной моя остановка.

Подымаясь выше и выше, я попалъ въ очень сильное теченіе воздуха и скорость аппарата равнялась скорости вѣтра, дувшаго мнѣ напротивъ; ясно, что аппаратъ, двигаясь въ воздухѣ, относительно земли стоялъ на мѣстѣ.

Новое положеніе угрожаетъ мнѣ: аэропланъ ужъ надъ городомъ и низко. Моторъ, полуставленный при спускѣ, не взявъ всѣми цилиндрами и я къ ужасу своему слышу характерные дробные перебои.



АВІАЦІЯ

Подо мною — Успенская церковь и я чувствую, что не только подняться, но даже удержать высоту 150 метровъ, на которой я находился, не возможно.

Нужно съѣсть — куда, гдѣ? Преображенская тонкой линейкой, прямая какъ стрѣла, бѣжитъ подо мною.

Соборъ, надъ которымъ я хотѣлъ пролетѣть, какъ бы сорвался на встрѣчу и ужъ здѣсь; усилія удерживаютъ высоту; рѣшаю дѣлать поворотъ надъ площадью, теряю еще метровъ десять и чрезъ мгновеніе, пролетѣвъ домъ Папудова, я вновь надъ Преображенской.

Улица, занятая массою людей, бѣлыми пятнами глазъ своихъ глядящихъ на меня, представляется мнѣ, по какой то дикой ассоціаціи... бутербродомъ съ икрой.

Да, простымъ бутербродомъ, мои милые одеситы и одесситки!

Мозгъ мой, освободившись отъ угрозъ, чувствуетъ легкость, мнѣ дѣлается яснымъ, что и неточная работа мотора меня все же донесетъ на мѣсто моего отправленія, бѣговой ипподромъ.

Кладбище вихремъ проносится подо мною; еще минута и я у гангара...

С. Уточкинъ.





Въ пространствѣ.

(Посмертная статья С. И. Уточкина).

Кажется, я всегда тосковалъ по ощущеніямъ составляющимъ теперь мою принадлежность, — принадлежность счастлива, проникшаго въ воздухъ.

Мнѣ часто случалось летать во снѣ, и сонъ былъ упокотеленъ.

Дѣйствительность силой и яркостью переживаній превосходитъ фантастичность сновидѣнія, и нѣтъ въ мѣрѣ красокъ, способныхъ окрасить достаточно ярко могучую красоту моментовъ, могущихъ быть такими длительными.

Главная ихъ красота и прелесть, это — то, что всѣ привычныя мысли, чувства, желанія исчезаютъ, и живешь во всѣхъ отношеніяхъ такъ, какъ никогда еще не жилъ.

Доминируетъ одно властное желаніе безконечно длить этотъ моментъ.

Со стороны мнѣ говорятъ, — это опасно. Такъ что же?

Гордый рискъ претворить мгновение, прекрасное, опьяняющее, звучное и свободное во тьму мрачную, но и для васъ, осторожныхъ, все же, такую же неизбежную...

Развѣ вы не уйдете въ вѣчность? Будемте же жить, овладѣемъ природой всецѣло, перестанемъ бояться полнаго сліянія съ міромъ потому, что это можетъ случиться немного раньше.

Всѣхъ зову съ собою въ мое новое, прекрасное царство.

Три дня дулъ сильный, холодный северный

вѣтеръ и только предразсвѣтной мглой владѣлъ нѣкоторый относительный покой, и я рѣшилъ воспользоваться раннимъ утромъ для совершенія своего перваго полета.

Два послѣдніе года мысль о возможности покинуть землю и воплощеніе ея въ дѣйствительность владѣли мною всецѣло, занимали все мое время и трудоспособность.

Наконецъ, въ одно утро, прекрасно обставленный, въ смыслѣ наличности фармановскаго аэроплана, понимающаго механика и нужныхъ людей вокругъ, я собирался совершить свой первый полетъ.

Это былъ трагическій моментъ.

Поле, на которомъ я готовился совершить полетъ во всѣхъ отношеніяхъ изобиловало опасными свойствами: короткіе, прямые, узкіе виражи, насыпи, бугры, столбы, канавы и зданія, и заборы со всѣхъ сторонъ.

Здѣсь нельзя было попробовать полетѣть — нужно было сразу начать летать, и летать искусно, умѣло и точно, да притомъ высоко, выше препятствій.

Однако я вѣрилъ въ себя.

Почему, — думалъ я, — въ двадцати разновидностяхъ спорта я легко овладѣвалъ каждымъ и очень скоро постигалъ всѣ тонкости его.

Глазъ мой выработанъ, рука тверда, энергія и воля... я улыбнулся и садясь на свое мѣсто, по-

глядѣл на грустную кучу красного кирпича, нашу тюрьму, стѣны которой начали окрашиваться ласковыми лучами восходящаго солнца, и подумалъ — черезъ нѣсколько мгновений я буду надъ нею.

Вокругъ меня несколько лицъ любопытныхъ и наблюдательныхъ пріятелей, нѣкоторые изъ нихъ вытянуты, боятся за меня, другіе любопытными глазами слѣдятъ за каждымъ моимъ движениемъ и пытаются разговаривать, но вотъ раздастся команда моего механика Роде.

Мертвая машина ожила.

Наконецъ!!

Дикое настроеніе охватываетъ меня. Безудержность упоенія, восторгъ новизной ощущенія...

Земля, мой врагъ, уже въ десяти саженьяхъ подо мною.

И я въ властныхъ объятіяхъ новаго круга, — ничѣмъ онъ мнѣ не угрожаетъ, онъ пленительно заманчивъ, безконечно чистъ, молчаніемъ своимъ краснорѣчиво говоритъ:

"Приди".

И я несусь, подымаясь все выше и выше.

На вышинѣ движенія незаметно. Земля нечувствительно проплываетъ подо мною ниже, движенье скорѣе, прекраснѣе, быстрѣе...

Покинувъ вышину ста метровъ, я лечу, втайнѣ боясь телеграфныхъ столбовъ, могущихъ проволокой своей перерѣзать пополамъ. Дѣлаю, два круга, пролетаю рощицу, въ которой стоитъ мой ангаръ, ласково оглядываю его крышу и, прервавъ токъ мотора, плавно спускаюсь на широкую площадку предъ нимъ.

Наверху все время мною владело сознание, что единственный врагъ мой, эта — земля, все, чѣмъ она тянется къ небу, грозитъ мнѣ опасностью



Кузнецовъ Н. Д.

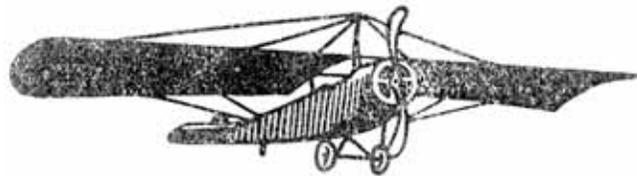
Портретъ одного изъ первыхъ русскихъ летчиковъ С. И. Уточкина. 1902

при спускѣ и въ случаѣ несчастья прикосновеніе къ ней будетъ смертельно.

Голубоватый эфиръ, любовно носившій меня въ своихъ бархатныхъ объятіяхъ, мнѣ родственнее земли, которая рано или поздно, но делается моимъ палачомъ, какъ и всего живого.

Не въ безсознательности-ли этого ощущенія кроется тотъ огромный интересъ массы, который возбуждаетъ авіація?

Сергій Уточкинъ.



Праздникъ авіаціи.

30 августа въ Одессѣ состоялся большой праздникъ по случаю годовщины школы авіаціи имени Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича, учр. Арт. Ант. Анатра.

Въ 12 час. дня былъ отслуженъ молебенъ съ провозглашеніемъ многолѣтія, на которомъ присутствовали учащіеся во главѣ съ начальникомъ и педагогическимъ персоналомъ школы, рабочіе и служащіе аэропланнаго завода Анатра.

Къ 4 час. по полудни начался съѣздъ гостей. Авіаціонное поле представляло интересную живописную картину. По аэродрому двигались десятки людей, а въ воздухѣ парили аэропланы, оглашая пространство шумомъ моторовъ.

Наплывъ публики былъ громадный, желающихъ полетать оказалось очень много. Это было настоящее завоеваніе воздуха городскими обывателями...



"Четверка" готовая къ полету.

нѣтъ! летишь и хочется летать выше... говорили обитатели земли, пожимая руки пилотамъ, завидую послѣднимъ, что они летаютъ ежедневно.

Нѣкоторыя дамы заявили о своемъ желаніи поступить въ школу авіаціи, чтобы получить дипломъ пилота...

Послѣ полетовъ гостямъ былъ предложенъ чай и закуски, а въ 7 час. вечера состоялся спектакль и концертъ, на которомъ пѣли артистки и артисты русской оперы городского театра.

Въ 10 час. гости были приглашены къ ужину, который прошелъ необычайно весело, въ чисто русскомъ духѣ...

Говорились рѣчи объ успѣхахъ воздухоплаванія и авіаціи и выражалась благодарность учредителю школы А. А. Анатра за его добрый починъ.

Все время игралъ военный оркестръ. Лилъ дождь, бокалы наполнялись шампанскимъ, — авіаціи торжествовала победу.



Молебенъ въ Школѣ Авіаціи.

Летали молодые и старики...

Леталъ Одесскій Градоначальникъ г. Сосновскій и много дамъ. Всѣ летавшіе, спускаясь на поле, выражали восторгъ и благодарность пилотамъ.

Нѣкоторые просили повторить полетъ, но ожидавшіе очереди протестовали...

Пилоты работали до усталости.

Какъ же такъ: говорили страшно, а на самомъ дѣлѣ ничего страшнаго

Р.

НА ЛЕТУ.

Короли и короли...

До сих пор авиация насчитывала только королей воздуха.

За последнее время к ней пришли и подлинные короли.

Принц Генрих Прусский имеет грамоту пилота; болгарский царь летал несколько раз пассажиром, как и эрцгерцог австрийский; Аль-

фонс XIII давно уже мечтает об аэроплане.

Для полноты комплекта, остается Вильгельму II изобрести систему автоматического равновесия (аэроплана, конечно).

Призь за призь...

Один из читателей дает мне совет, как вызвать к жизни меценатов русской авиации: назначить призь тому, кто первый назначит призь. Пожалуй, только это и остается.

Гномъ



Французский летчик
М. Бонье.

Раненые птицы.

Итал. авиатор, гр. Ганоньери, совершая полет в Милане на моноплане собственной конструкции упал с высоты 30 метр. и получил очень тяжелые ушибы.

* * *

Не удалось в Италии сгладиться впечатлительные от катастрофы с Ганоньери в Милане, как в Риме произошло новое несчастье, с двумя жертвами: инженер Каммарота, совершая на полет Ченточелли полет на биплане Фармана, с солдатом инж. батальона Кастеллани, в качестве пассажира, упал с значительной высоты. Кастеллани был убит на месте, а Каммарота скончался в больнице.

Причина катастрофы не известна точно; предполагают что сделанные Каммарота некоторые изменения нарушили устойчивость аэроплана.

* * *

В Солиде (Калифорния) молодой авиатор Арчер, 17 лет, совершал полет на аэроплане собственной конструкции. Во время полета цепь, соединявшая электр. мотор с винтом, лопнула и аэроплан камнем упал со 150 метров. Арчер убит на месте.



Французский летчик друг России.

27 июля, в Одессе упал и разбился на смерть французский авиатор Марк Бонье. Родился он в Париже в 1887 г. Окончил школу авиации в Мурмелон. В декабре 1910 производил испытание на получение диплома на моноплан Антуанет. Перелет Париж — Каир в декабре 1913 г. с механиком показал искусство Бонье. В начале войны неустрашимый летчик бомбардировал с аэроплана Шарльсруэ Штутгард. Бомбардирование было его специальностью. В апреле 1916 г. был послан в Россию и здесь поступил на завод А. А. Анатра.



П Р Е С С А.

Мой полетъ.

А. И. Куприна.

(Синій Журналъ № 3).

Талантливый писатель дѣлится на столбцахъ Синяго Журнала впечатлѣніями своего полета съ Заикинымъ. Приводимъ часть, непосредственно относящуюся къ самому полету.

Было очень холодно и дулъ нордъ-вестъ. Для облегченія вѣса мнѣ пришлось снять пальто и замѣнить его газетной бумагой, вродѣ манишки. Молодой Навроцкій, только что отлетавшій, любезно предложилъ мнѣ свою мѣховую шапку съ наушниками. Кто-то пришилилъ мнѣ англійскими булавками газетную манишку къ жилету, кто-то завязалъ мнѣ подъ подбородкомъ наушники шапки, и мы пошли къ аэроплану.

Садиться было довольно трудно. Нужно было не зацѣпить ногами за проволоки и не наступить на какія-то деревяшки. Механикъ указалъ мнѣ маленькій желѣзный упоръ, въ который я долженъ былъ упираться лѣвой ногой. Правая нога моя должна была быть свободной. Такимъ образомъ, Заикинъ, сидѣвшій впереди и немного ниже меня на такомъ же дѣтскомъ креслицѣ, какъ и я, былъ обнять мною ногами.

Правую ногу мою свела вдругъ судорога отъ неудобнаго положенія. Я пробовалъ объ этомъ сказать, но это уже было невозможнымъ, потому что пустили въ ходъ пропеллеръ. Тогда я изо всей силы прижалъ икру ноги къ какой-то вертикальной стойкѣ и болью заставилъ судорогу прекратиться. Всякіе разговоры и протесты были бы бесполезны, потому что ни крикъ, ни выстрѣлъ изъ пистолета не были-бы услышаны моимъ авіаторомъ, которому я такъ легкомысленно ввѣрилъ мою жизнь.

Затемъ ощущеніе быстрого движенія по землѣ — и страхъ.

Я чувствую, какъ аппаратъ, точно живой, поднимается на нѣсколько метровъ надъ землею и опять падаетъ на землю и катится по ней и опять подымается. Эти секунды были самыя неприятныя въ моемъ случайномъ путешествіи по воздуху.

Наконецъ, Заикинъ, точно насилуя свою машину, заставляетъ ее подняться сразу вверхъ.

Встрѣчный воздухъ подымаетъ насъ, точно систему игрушечнаго змѣя. Мнѣ кажется, что мы не двигаемся, а подъ нами бегутъ назадъ трибуны, каменные стѣны, Зеленѣющія поля, деревья, фабричныя трубы.

Гляжу внизъ — все кажется такимъ смешнымъ и маленькимъ, точно въ сказкѣ. Страхъ уже пропалъ. Сознательно говорю, что помню, какъ мы повернули налѣво и еще и еще налѣво. Но тутъ-то вотъ и случилась наша трагическая катастрофа. Встрѣчный вѣтеръ былъ раньше намъ другомъ

и помощником, но когда мы повернулись к нему спиной, то сказались наши, т. е. мой и пилота, 13 пудов вѣса, плюсь пропеллеръ, плюсь моторъ Гномъ въ 50 силъ, плюсь вѣтер, гнавшій насъ въ спину.

Сначала я видѣлъ Заикина немножко ниже своей головы. Вдругъ я увидѣлъ его голову почти у своихъ колѣнъ. Ни у меня, ни у него, (какъ я потомъ узналъ), не было ни на одну секунду ощущения страха – страхъ былъ раньше. Съ какимъ-то страннымъ равнодушнымъ любопытствомъ я видѣлъ, что насъ несетъ на еврейское кладбище, гдѣ было на тѣсномъ пространствѣ тысячь до трехъ народа.

Только впоследствии я узналъ, что Заикинъ въ эту трагическую секунду сохранилъ полное хладнокровіе. Онъ успѣлъ разсчитать, что лучше пожертвовать аэропланомъ и двумя людьми, чѣмъ произвести панику и можетъ быть стать виновникомъ нѣсколькихъ человѣческихъ жизней. Онъ очень круто повернулъ налѣво... И затѣмъ я услы-

шалъ только трескъ и увидѣлъ, какъ мой пилотъ упалъ на землю.

Я очень крѣпко держался за вертикальные деревянные столбы, но и меня быстро вышибло съ сидѣнья и я легъ рядомъ съ Заикинымъ.

Я скорее его поднялъ на ноги и спросилъ:

– Что ты, старикъ? живъ?!

Вѣроятно онъ былъ безъ сознания секунды три – четыре, потому что не сразу отвѣтилъ на мой вопросъ, но первыя его слова были:

– Моторъ цѣль?...

Какъ это ни странно, но я утверждаю: что во время паденія не было ни у него, ни у меня ни одного момента страха. Все это происходило будто въ сказкѣ, было какое-то забвеніе времени, опасности, ценности собственной жизни, было какое-то странное равнодушіе.

Повторяю, что страхъ былъ только тогда, когда мы съ трудомъ отдирались отъ земли. Но тогда-то что его родило?



Извѣстный военный летчикъ В. Я. Ивановъ и его аппаратъ у ангара

Золотыя мысли и слова.

Образованный человѣкъ не считаетъ ничего человѣческаго чуждымъ себѣ: онъ сочувствуетъ всему окружающему. Образованный человѣкъ мыслить по свободному побужденію, по благородству человѣческой природы, и мысль его открыта, свободна.

Бенефисъ пассажировъ...

Уточкину, при многочисленности его друзей, приходится всегда выдерживать натискъ любителей полетать пассажиромъ.

Бѣда — имѣть много друзей: всѣхъ не перекаатаешь, а не покаатаешь кого — обида...

Съ присущимъ ему остроуміемъ, С. И. нашель удачный модусъ...

На дняхъ онъ устраиваетъ "бенефисъ" для всѣхъ желающихъ подышать свѣжимъ воздухомъ полета.

Будеть взять въ пассажиры каждый, кто хочетъ, но приусловіи: сдѣлать пожертваніе на усиленіе фонда авгаціонной школы О. А. К.

Очередь будетъ установлена по размѣру пожертвованій.

Кому номеръ первый?

Взоры вверхъ...

Въ пятницу около четырехъ часовъ дня Уточкинъ пролетѣлъ надъ центральной частью Одессы, никого заранѣе не предупредивъ, и его мало кто во время увидѣлъ.

Долго послѣ этого можно было наблюдать интересную картину, многочисленные прохожіе каждый разъ бросали взоры вверхъ, чтобы не

пропустить аэроплана, если бы онъ снова появился.

Къ огорченію любителей бесплатной авіаціи, аэропланъ больше не показывался.

Странное дѣло...

Недавно поженились авіаторы де Лессепсъ и Дюбонне; оба брака явились въ результатѣ романическихъ чувствъ, зародившихся на аэродромахъ, во время митинговъ.

Обѣ поклонницы поставили влюбленнымъ пилотамъ одно и то-же условіе: послѣ свадьбы больше не летать никогда.

Условіе было принято, и теперь двумя пилотами стало меньше.

Ходятъ слухи, что такая-же участь ждетъ и Латама.

Нужно, очевидно, наложить объѣтъ безбрачія на авіаторовъ — не то ихъ не станеть въ скоромъ времени.

Гномъ.



Пилотъ и Кротъ.

БАСНЯ.

Про авіаторовъ прослышалъ какъ-то кротъ.

— Пустой народъ!

Кому нужны всѣ ихъ затѣи?

Сталь развивать онъ вслухъ свои идеи.

— Летать? Чего имъ не хватало!

Какъ будто подъ землею мѣста мало!

Земли коснулся въ эту пору

Аэропланъ, у входа въ нору.

— Куда! Сходи! Назадъ! Постой!

Какъ смѣешь нарушать ты всѣхъ кротовъ покой!

Вцепившись въ колесо, кричалъ пилоту кротъ.

Но — тотъ

Чуть тронулъ руль — и скрылся въ небесахъ,

Не беспокоясь о кротахъ.

А что-жъ осталось отъ крота?

Немного: мокрота...



Гномъ.