

Интернет-журнал «Общество, государство, право» ISSN 2309-4265 <http://gosuprav.ru/>

Выпуск 4 - 2014 <http://gosuprav.ru/issue-4-14-2014.html>

URL статьи: <http://gosuprav.ru/PDF/16OGP414.pdf>

УДК 355/359

Глушаченков Алексей Алексеевич

Военная академия РВСН имени Петра Великого

Россия, Москва

Доктор исторических наук, доцент

E-mail: oblako66-66@mail.ru

Кулешов Сергей Михайлович

НОУ ВПО «Институт государственного управления, права и инновационных технологий»

Россия, Москва

Кандидат социологических наук

E-mail: kuleshov.sm@yandex.ru

Научное сообщение:

«Становление системы подготовки кадров в интересах российской военной авиации накануне Первой Мировой войны»

Аннотация: В статье рассмотрены проблемы становления системы отбора и подготовки кадров для русской военной авиации, динамика изменения состава авиационных военно-учебных заведений, сравнительная характеристика деятельности авиационных вузов в накануне Первой мировой войны.

Ключевые слова: авиационные военно-учебные заведения; авиация; авиационные вузы; военно-учебные заведения России; подготовка летчиков в начале XX века; авиация в довоенный период; авиация накануне Первой мировой войны.

В начале прошлого века российские воздухоплаватели поднимались в небо на аэростатах и дирижаблях, а эти творения пассивно перемещались над земными просторами не по воле аэронавтов, но под влиянием воздушных течений. Молодая авиация России тогда находилась как бы в тени у воздухоплавания, однако идея покорения небесной стихии на аппаратах тяжелее воздуха быстро набирала силу. Вместе с тем, увлечение самолётами в те годы могли себе позволить только состоятельные господа. Как правило, они вначале сами проходили курс обучения полётам за границей, а затем закупали там аппараты и открывали на них частные авиашколы у себя дома, в России. К таким школам относились: школа авиации Императорского Всероссийского аэроклуба (ИВАК), Гатчинская школа авиации «Гамаюн» Первого Российского Товарищества Воздухоплателей (ПРТВ), Варшавская школа авиации «Авиата», школа авиации при Московском обществе воздухоплателей (МОВ), Одесская школа авиации А.А. Анатры, а также авиашколы некоторых губернских обществ воздухоплавания.

Московский авиатор Б.С.Масленников совместно с пилотом А.А.Васильевым открыл на Ходынке частную авиационную школу «Орел», где обучали полётам на самолетах системы «Фарман», «Блерио», «Анрио» и «Антуанетт». Реклама в журнале «Автомобиль и воздухоплавание» гласила, что «плата за весь курс составляет 500 руб., а наиболее способные обучаются даром». Пилотами-инструкторами в этих авиашколах (как правило) работали российские граждане, получившие диплом («Бреве») во Франции: М.Н. Ефимов (диплом №31), Н.Е. Попов (№50), А.А.Лебедев(№98), А. Петровский (№124), С.Ф.Дорожинский (№125), Б. В. Матыевич-Мацеевич (№ 152), Л. М. Мацеевич (№178), С.А. Ульянин (№ 181), Г.В. Пиотровский (№195), Н.Д. Костин (№223) А.А. Васильев (№225) М.С. Комаров (245), М.М. Зеленский (273), Д.Н. Александров (472) и десятки других пилотов-авиаторов.

Для сравнения укажем, что стоимость обучения пилота во Франции в то время составляла 2000 рублей или 4000 немецких марок (тогда 1 рубль стоил 2 марки!), аэроплан обходился в сумму около 11000 руб., транспортировка и хранение - еще несколько тысяч. Тут следует заметить, что страстное увлечение небом не помешало одесскому механику М.Н. Ефимову согласиться на кабальные условия банкира Ксидиаса чтобы поехать на обучение летному делу во Францию к Фарману. В соответствии с договором, после завершения обучения пилот-авиатор Ефимов на три года поступал в полное распоряжение «работодателя» за сто рублей месячного жалованья, а неустойка при этом составляла астрономическую сумму в 15 тыс. рублей [1, с. 81]. Однако благодаря врождённому лётному таланту Ефимов быстро сумел заработать большие деньги на состязаниях в небе Франции и рассчитаться со своим кредитором.

Кроме коммерческой составляющей, первые авиационные общества ставили перед российским обществом и интересы национальной безопасности. Так, в одном из номеров своего печатного издания «Воздухоплаватель», ИВАК констатировал: «... *Будущность этого дела огромна и трудно даже представить, как новые способы передвижения отразятся на всех сторонах человеческой жизни, экономической, общественной и государственной. На многое точка зрения должна измениться. Однако, во всяком случае, несомненно: чтобы избежать поражения, если не прямого военного, то уж, во всяком случае, экономического и культурного, чтобы сохранить свою независимость и остаться великой державой, России нужен воздушный флот*» [2, с. 39].

Уже в 1910 году в России началось создание первых военно-учебных заведений для подготовки военных летчиков. В Санкт–Петербурге, при Офицерской воздухоплавательной школе (ОВШ) был учрежден авиационный отдел, который и стал заниматься этим кропотливым и «ювелирным» делом. С мая и до октября 1910 года на лётном поле в Гатчине пилоты-

инструкторы Н.Е. Попов и француз Леганье научили летать первых четырёх военных летчиков, получивших это звание не за границей, а в России.

К сожалению, по причине традиционного консерватизма чиновников военного ведомства авиационный отдел ОВШ был преобразован в Гатчинскую военную авиационную школу только накануне Первой мировой войны

Заметным событием в авиационной истории страны является основание 21 ноября 1910 года великим князем Александром Михайловичем Севастопольской **военной авиационной школы**. Она находилось в Севастополе до конца 1911 г., пока для неё строился авиагородок и Александро-Михайловский аэродром в поселке Кача. Туда школу перевели 17 декабря 1911 года, и впоследствии она стала более известна, как Качинская. Примечательно, что по вольному найму инструктором в Севастопольской школе потрудился и первый гражданский лётчик России М.Н. Ефимов.

В начале ноября 1911 года в Ливадийском дворце Николай II устроил торжественный прием в честь первых офицеров-лётчиков, окончивших Севастопольскую авиационную школу Отдела Воздушного флота.

Важным обстоятельством успешного функционирования авиашкол было их достаточное финансирование. Так, например, если авиационный отдел ОВШ в Гатчине финансировался из госбюджета, то Офицерская школа авиации на Куликовом поле под Севастополем была создана на народные пожертвования. В этой связи, на торжестве по случаю первого выпуска летчиков в Ливадии Великий Князь Александр Михайлович доложил своему царствующему племяннику о том, что народные средства израсходованы, и дальнейшим финансированием школы должно заняться государство. Государь Император тут же повелел все вопросы по воздухоплаванию в армии сосредоточить в главном управлении генерального штаба. Однако на подготовку Закона «О финансировании авиационных отрядов» и проведение двух заседаний Военного совета ушло семь месяцев, и только 30 июля (12 августа) 1912 года был издан Приказ по военному ведомству №397.

С момента образования военных авиационных школ, единой методики отбора кандидатов для поступления в них не существовало. Однако, накануне Первой мировой войны вышло в свет «Положение о службе авиации и службе связи».

Прием в офицерские авиационные вузы в довоенное время осуществлялся на добровольной основе и не предъявлял к кандидатам законодательно установленных требований. Вышедшее в свет накануне войны «Положение о службе авиации и службе связи» конкретизировало требования к офицерскому составу при отборе для направления в авиационные учебные заведения. Для зачисления на учебу было необходимо наличие добровольного согласия кандидата. Ему также следовало отслужить не менее 2 лет в офицерских должностях и иметь чин не выше старшего лейтенанта (для флотских офицеров) или штабс-капитана, хорошее состояние здоровья, возраст не старше 40 лет. отсутствие других препятствий, могущих помешать службе на летательных аппаратах. Офицеры-кандидаты для поступления в любые офицерские школы (общевойсковые, специальные, морские) вступительных экзаменов не сдавали.

Об их готовности к поступлению свидетельствовали положительные аттестации от начальства и направления на учебу. Для поступления в офицерские авиационные вузы не требовалось и наличия аттестации с направлением.

При формировании офицерских кадров для авиации учитывались происхождение и «благонадежность». Так, переменный состав авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы первого набора состоял из 10 человек. Все они относились к дворянскому сословию.

Но летчиков готовили также и из солдат. И если в довоенный период их доля по сравнению с обучающимися летному делу офицерами была незначительна, то в годы войны она резко возросла. Так, в рапорте полевого генерал-инспектора военного воздушного флота начальнику штаба Верховного главнокомандующего сообщалось: «Для пополнения убыли летчиков-офицеров в авиационных частях и для новых формирований в 1917 г. потребуется назначить в авиационные школы 494 офицера, 540 нижних чинов» [3].

Желающих обучаться летному мастерству было много, так как дело это было новое и престижное, к тому же сравнительно высоко оплачиваемое. В 1910 г. для поощрения летной службы Военный совет по представлению Главного инженерного управления утвердил усиленное содержание всему личному составу воздухоплавательных и авиационных частей и суточные деньги летному составу. Летавшим на аэропланах офицерам платили по 3 руб., а солдатам по 1 руб. 50 коп. в сутки [4].

В годы войны летчик-солдат получал 90 руб. в месяц, летчик-офицер, выполнявший ту же работу, – около 300 руб. жалования и не менее 200 руб. так называемых «залетных» – всего 500 руб. в месяц. Кроме того, летчики «нижних чинов», выполнившие не менее 500 часов боевых полетов, установленные для присвоения звания военного летчика, представлялись к производству в офицеры.

Было отдано распоряжение командировать в авиацию достойных офицеров. Списки кандидатов в летные школы направлялись непосредственно в распоряжение Авиадарма. Требовалась обязательная характеристика командира части. Планировалось создание резерва из офицеров, подлежащих для откомандирования в авиационные школы.

По прибытию в школу офицеры должны были представиться руководящему составу школы и всем офицерам постоянного состава. Также требовалось от прибывших на учебу заполнить опросный лист, где указать свой чин, наименование части, в какой числится, старшинство в последнем чине, образование, число, месяц и год рождения, из какого сословия происходит и уроженцем какой губернии является, вероисповедание, полетный ценз до школы, адреса родителей или родственников. В канцелярии им выдавалась Инструкция для офицеров переменного состава военной авиационной школы и удостоверение на право жительства. Таким образом, происходило зачисление в авиационные школы.

Следует отметить, что в начале 10-х годов XX века для обучения полетам в основном служили двухместный биплан «Фарман-IV» и одноместный моноплан «Блерио-XI». В соответствии с этим существовали две методики обучения: «школа Фармана» и «школа Блерио». У Блерио ученик начинал самостоятельно рулить на специальном самолете со снятой обшивкой крыльев, который вообще не был способен взлететь. Затем он переходил на другой самолет, который мог «подлётывать», и так - от простого к сложному - ученик постепенно осваивал пилотирование. В России зачастую применяли методику Фармана. В начале вывозной программы ученик сидел за спиной инструктора и держался за ручку управления через его руку. Получив некоторый навык движений ручкой, будущий пилот делал рулежки для освоения работы рулем направления, а затем начинал летать с инструктором. Последний в этом случае уже сидел сзади ученика и мог исправлять его ошибки движениями ручки. Через 20-30 полетов ученика выпускали самостоятельно [5].

Единый подход по обучению лётному делу в военных авиашколах вначале отсутствовал. Так, например, в 1910 году на Гатчинском аэродроме два пилота-инструктора готовили первых четырёх военных летчиков на протяжении 5 месяцев. Севастопольская офицерская школа авиации под крымским солнцем на народные средства растянула обучение своих первых учеников на 11,5 месяцев. Но специальный набор офицеров с инженерным образованием для гатчинского авиационного отдела ОВШ в 1911 году сократил сроки обучения до 2,5 месяцев.

Надо отметить, что в успешном освоении лётного дела сыграло свою положительную роль не только образование, полученное офицерами в Николаевском инженерном училище, но и отменное воспитание. К примеру, в служебной анкете Военного лётчика и Георгиевского кавалера В.М. Ткачёва отсутствует так привычная для нас графа «образование», но вместо неё имеется строка - воспитание, в которой указано: Нижегородский кадетский корпус имени графа Аракчеева. Это тот самый кадетский корпус, в котором воспитывались многие легендарные русские лётчики, и среди них - Пётр Николаевич Нестеров. Так что все «гатчинцы» - будущие лётчики Эскадры (за редким исключением) были выпускниками кадетских корпусов, где им ещё в юношеском возрасте заложили прочные основы войскового товарищества, достоинства и чести.

Вместе с тем, для укрепления порядка при обучении Главное инженерное управление уже 11 мая 1911 года утвердило единые для всех авиационных школ «Правила для полета на аэроплане». Программа включала теоретическую часть (1,5-2 месяца) и 6-месячное практическое обучение со сдачей экзамена на звание Военного летчика. Для офицеров, ранее окончивших частные авиашколы (как будущий Георгиевский кавалер и Начавиадарм В.М. Ткачев), обучение полетам сокращалось дл 3,5 месяцев. Теоретическая часть включала сведения по материаловедению и сопромату, автомобилям и двигателям внутреннего сгорания, радиотелеграфии, метеорологии, фотографии и тактике применения аэропланов в военном деле. В таком предмете, как «Тактика и применение аэропланов в военном деле», изучались специальные темы:

1. Воздухоплавательные аппараты и их тактические свойства.
2. Аэростаты привязные, свободные и управляемые (дирижабли).
3. Полевая война.
4. Крепостная война.
5. Борьба с воздушным флотом.
6. Организация русской военной авиации и службы аэропланов.
7. Применение аэропланов в разведке.
8. Применение аэропланов для службы связи.
9. Боевое применение аэропланов. Борьба с воздухоплавательными и летательными аппаратами противника;
10. Частные случаи применения аэропланов.
11. Разведка и указание артиллерийских целей [6].

Таким образом, курс теоретического обучения был вполне основательным для будущих военных авиаторов.

Кроме авиационных школ, изучение теоретической части авиационного дела было организовано при кораблестроительном факультете Петербургского политехнического института. И уже к лету 1911 года его реорганизовали в Теоретические офицерские воздухоплавательные курсы.

Практическая часть обучения полётам проводилась под непосредственным руководством инструктора, однако рулить по аэродрому пилоты учились самостоятельно. Для читателя, который не летал на поршневом самолёте с хвостовой опорой (костыльём), будет интересно узнать о том, что на таких машинах выдерживание прямой при движении по земле было непростым делом. На рулении (а тем более на разбеге при взлёте) аппарат под влиянием гироскопического момента от вращения винта круто разворачивался в сторону, и пилот

непрерывно должен был уметь выдерживать нужное направление. К примеру, при обучении в Борисоглебской военной авиационной школе пилотов в 1923 году курсанту В. Чкалову для выдерживания прямой при движении учебного самолёта «Авро» понадобилось 88, а П. Пумпуру – 86 рулёжек И только после получения твёрдых навыков при рулении обучаемые допускались к самостоятельным полетам. Их налет в начале века в среднем составлял 9 часов в месяц, а по окончании офицерской школы выпускники сдавали строгий экзамен на звание Военного летчика.

Для этого требовалось:

1) совершить самостоятельный полет общей продолжительностью не менее двух часов по заданному маршруту с полной нагрузкой, набирая высоту до 2500 метров (на этой высоте надо было пролететь не менее часа);

2) подняться на высоту не менее 500 метров и оттуда совершить планирующий спиральный спуск с выключением двигателя над местом спуска (*приземления - ред.*). Окончательная остановка аппарата должна произойти на расстоянии не более 150 метров от заранее намеченной точки приземления;

3) совершить три полета продолжительностью не менее 30 минут на высоте не менее 1000 метров по заданному маршруту со спуском вне аэродрома над заданной местностью;

4) совершить полет на высоте 2500 метров по определенному маршруту с разведкой и фотографированием заданных участков местности [7].

На основании вышеизложенного напрашивается вывод о том, что такое задание является весьма непростым даже для современного пилота.

По окончании авиационных школ основная часть военных летчиков направлялась в авиационные отряды, а в случаях их полного укомплектования, выпускников откомандировывали в те части, откуда офицеры прибывали на учебу, находясь в резерве летного состава. По мере необходимости они пополняли некомплект авиаотрядов.

Стремлению перехода на службу в авиацию из других родов войск в немалой степени способствовало то обстоятельство, что авиационный и воздухоплавательный офицерский состав получал усиленное жалованье по причине сложного рода службы. Так, например, если штабс-капитан в Российской армии получал 780 рублей в год, то с июля 1912 г. устанавливалось добавочное денежное содержание для летчиков-офицеров по 200 рублей, а для лётчиков унтер-офицеров - по 75 рублей в месяц. Кроме того, Военные летчики награждались особыми нагрудными знаками и особой эмблемой на погонах в виде черных двуглавых орлов. В когтистых орлиных лапах были крепко зажаты крест накрест меч и пропеллер.

Таким образом, на становление системы отбора и подготовки кадров в интересах российской военной авиации накануне Первой Мировой войны оказывало влияние значительное число факторов: как субъективных, так и объективных. Но, тем не менее, находясь в зародышевом состоянии она смогла в определенной степени восполнить потребности Русской армии в авиационных кадрах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Грибанов С.В. Пилоты Его Величества. – М., 2007.
2. Беляков А.И. Санкт-Петербург, подаривший крылья России. – СПб. 2003.
3. ЦГВИА, ф. 2008, оп. 1, д. 43, л. 212.
4. Паршин В.В. Подготовка летных кадров русской военной авиации (1910 –1917 гг.) // Право и образование - № 6, ноябрь-декабрь, 2003.
5. Дёмин А.А. Ходынка: взлетная полоса русской авиации. – М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА), 2002.
6. Бочинин Д.А. Система подготовки военных летчиков в годы Первой мировой войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2011. № 4-5.
7. Тимофеев Ф. Д. Подготовка летчиков в военно-учебных заведениях России в начале XX века // Педагогика и психология, теория и методика обучения. // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И.Герцена. – № 40, 2007.