

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/17OGP414.pdf>

УДК 355/359

**Глушаченков Алексей Алексеевич**

Военная академия РВСН имени Петра Великого

Россия, Москва

Доктор исторических наук, доцент

oblako66-66@mail.ru

**Кулешов Сергей Михайлович**

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

Россия, Москва

Кандидат социологических наук

kuleshov.sm@yandex.ru

**Научное сообщение:**

## **«Проблемы подготовки летных и технических кадров для Эскадры воздушных кораблей в ходе Первой Мировой войны»**

**Аннотацияю** В статье рассмотрен процесс становления системы отбора и подготовки кадров для Эскадры воздушных кораблей в годы Первой Мировой войны, динамика изменения состава авиационных военно-учебных заведений, сравнительная характеристика деятельности авиационных вузов в канун Первой мировой войны.

**Ключевые слова:** эскадра воздушных кораблей; подготовка летчиков и технического состава в начале XX века; авиация накануне Первой мировой войны.

Начало XX века ознаменовалось первыми серьезными успехами в покорении человеком воздушной стихии. Новую эпоху открыл полет братьев Орвилла и Вильбура Райтов, состоявшийся 17 декабря 1903 года. Этот день и считается днем рождения авиации. Именно тогда мода на «аппараты тяжелее воздуха» докатилась и до России. Будущий «отец-основатель» отечественной военной авиации Великий князь Александр Михайлович Романов следующим образом описывал посетившее его счастливое озарение: *«Как-то утром, просматривая газеты, я увидел заголовок, сообщавший об удаче полета Блерио над Ла-Маншем... Будучи поклонником аппаратов тяжелее воздуха еще с того времени, когда Сантос-Дюмон летал вокруг Эйфелевой башни, я понял, что достижение Блерио давало нам не только новый способ передвижения, но и новое оружие в случае войны. Я решил немедленно приняться за это дело и попытался применить аэропланы в русской военной авиации...»* [1, с.12].

Инициатива, проявленная столь высокопоставленной особой, позволила сдвинуть дело с мертвой точки. До этого Россия фактически находилась в стороне от авиационной гонки.

Несмотря на косые взгляды злопыхателей на основании подписанного Николаем II приказа от 23 декабря 1914 г. в Российской империи была создана эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец». Она стала первым в мире подразделением тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков. Именно с этого дня берет свое начало вековая история российской дальней авиации. Ее становление сопровождалось ошеломляющими успехами, величайшими разочарованиями и удивительными глупостями со стороны завистников.

Об эпохальных событиях подготовки кадров для столь грозного оружия следует остановиться несколько поподробнее, чтобы извлечь уроки прошлого и свести к минимуму ошибки по сохранению и развитию одной из жемчужин в короне национального достояния.

На тот исторический период имелись следующие военные авиационные школы: Офицерская воздухоплавательная школа (ОВШ), Севастопольская офицерская школа авиации, курсы воздухоплателей при Петербургском политехническом институте. К гражданским авиашколам к июлю 1914 г. относились: гатчинская школа авиации ПРТВ «Гамаюн», школа авиации Императорского всероссийского аэроклуба (ИВАК), Школа авиации при Московском обществе воздухоплателей, Одесская школа авиации А. Анатра, авиашколы отделов ИВАК и губернских обществ воздухоплавания. Характерной особенностью офицерских школ авиационного профиля, в отличие от других военно-учебных заведений, была их молодость.

Существовала высокая потребность подготовки собственных специалистов. Это, в первую очередь, было обусловлено как конструктивной особенностью воздушных кораблей «Илья Муромец», так и эффективным использованием его возможностей в боевых условиях.

На нем были установлены 4 двигателя «Аргус» мощностью по 100 л.с. Размах верхнего крыла составлял 32 м, нижнего – 22 м, длина самолёта – 22 м. Взлётная масса превышала пять тонн. В то время «Илья Муромец» представлял собой воздушный гигант, в несколько раз превышавший все другие самолёты мира. Помимо четырех членов экипажа он мог брать на борт еще 800 кг груза. За свои огромные размеры «Муромец» сразу же получил обозначение «Воздушный Корабль», в отличие от обычных одномоторных аэропланов.

Всю переднюю часть фюзеляжа занимала просторная кабина длиной 8,5 м, шириной 1,6 м и высотой до 2 м. В его носовой части располагался «пилотский отсек» с удобным креслом для одного человека. На полозьях шасси перед носом фюзеляжа располагалась «орудийно-пулеметная площадка». На ней предусматривалась установка пулемёта или 37-мм орудия. Фюзеляж имел деревянную ферменно-расчалочную конструкцию с фанерной обшивкой передней части и полотняной обтяжкой – задней [2].

Очевидно, что главной проблемой в подготовке кадров для ЭВК было отсутствие в стране учебных заведений, готовивших военных лётчиков на должности Командиров воздушных кораблей. Дело в том, что помимо высокого уровня техники пилотирования и профессиональной навигационной подготовки, «Илья Муромец» требовал от летчиков командирского умения организовать слаженную работу многочисленного экипажа. Но летных кадров, отвечающих этим высоким требованиям, на заре российской авиации было недостаточно. На должности командиров кораблей назначались военные летчики-инструкторы авиашкол. Помощниками командиров (вторыми пилотами) «Муромцев» рекомендовались офицеры, имеющие звание «военный летчик». При этом отдавалось предпочтение офицерам, не допустившим ни одной аварии. На должности артиллерийских офицеров (бомбардиров) приглашались военнослужащие, имеющие артиллерийское образование. Бортмеханиками могли стать офицеры, хорошо разбирающиеся в технике. Старшими мотористами назначались опытные мотористы из авиашкол [3, с. 114].

Кроме того, ситуацию с летным составом ЭВК усложняло негативное отношение Великого Князя Александра Михайловича к Эскадре и тяжёлым воздушным кораблям. Он был категорически против ее комплектования из числа выпускников «своей» Качинской офицерской школы авиации, и, тем более, военными лётчиками с фронта. В декабре 1914 года он лично посетил Эскадру и в беседе с командирами кораблей приглашал их перейти к нему в подчинение, обещал своё покровительство, льготы и внеочередное продвижение по службе. Однако (к радости М.В. Шидловского), Великий Князь успеха в переговорах не имел. Офицеры оказались патриотами «Муромцев». При этом следует заметить, что в октябре 1914 года был подписан контракт на постройку еще 32 самолетов «Илья Муромец». Таким образом, общее число заказанных машин составило 42 единицы [3].

С началом войны в эскадре начались потери. Так, во фронтовую авиацию всё же перешли командиры воздушных кораблей Е.В. Руднев и С.М.Бродович, после тяжёлого ранения зенитным огнём противника был списан с лётной работы А.М. Констенчик, погибли командиры кораблей Д.Д. Макшеев и Ю.М. Козьмин, а штабс-капитан Алехнович был отозван на службу в штаб Эскадры. В такой ситуации Шидловскому пришлось ходатайствовать перед Военным ведомством по созданию собственной лётной школы.

В бомбардировочной авиации Военное министерство возложило подготовку летного состава на командный состав эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец», созданной в декабре 1914 г. При эскадре открыли специальную лётную школу. Позже она была расширена и перебазирована в Винницу, где были подходящие климатические условия для обучения полетам зимой [4, с.44].

Для многомоторных самолетов требовалось подготовить не менее 400 человек летного состава, в том числе 140 летчиков. Учитывая, что людские потери в «большой авиации» составляли приблизительно 200 % в год, общее число специалистов, включая механиков и мотористов, составляло около тысячи человек. Трудность также состояла в том, что «Илья Муромец» требовал от летчиков высокого уровня навигационной подготовки и слаженной работы всего экипажа. Летных кадров, отвечающих этим требованиям, было недостаточно.

В 1915-1916 гг., когда на вооружении эскадры состояло 20-25 самолетов, было подготовлено 150 летчиков. Всего за время войны школа подготовила несколько сот летчиков и мотористов для тяжелых самолетов. Однако нехватка летного состава являлась одной из основных причин, которая снижала результаты боевой деятельности.

Опыт войны показал, что Россия, обладавшая тяжелыми самолётами «Илья Муромец», сведенными к концу 1914 г. в эскадру воздушных кораблей (ЭВК), могла бы наносить более существенный урон противнику, если бы располагала соответствующими прицелами и

авиабомбами достаточной мощности. Военное ведомство было вынуждено поставить перед учеными и специалистами задачу создать фугасные, осколочные и зажигательные бомбы, достаточно эффективные и относительно простые и дешевые в производстве. К решению этой проблемы привлекли и знаменитого своими исследованиями в области аэродинамики заслуженного профессора Н.Е.Жуковского.

Интенсивное (с весны 1915 г.) использование самолетов «Илья Муромец» для бомбардировок тылов противника, а также подключение ученых к разработке бомбового вооружения стимулировали массовое производство авиационных боеприпасов. Начали поступать и предложения проектов авиабомб различных типов и конструкций. В итоге к 1 июля 1916 г. на фронт удалось отправить 71 530 бомб калибра от 5 фнт (2 кг) до 40 пудов (409 кг), 1 830 000 штук аэропланых стрел и пуль, а также 11 300 метательных зажигательных снарядов.

Экспериментальной базой для отработки новых идей и конструкций авиационных бомб стала эскадра воздушных кораблей (ЭВК) «Илья Муромец». Кстати, начальник ЭВК генерал-майор М.В.Шидловский явился инициатором разработки бомб крупных калибров «с зарядами 10, 15 и 25 пудов тротила в бомбе» [5, с.29-30]. В то же время по инициативе Глеба Васильевича Алехновича - командира экипажа тяжелого воздушного корабля при ЭВК организовали мастерские, где проводились все основные работы по созданию стрелкового и бомбового вооружения «Муромцев». А экипаж этого энтузиаста одним из первых проверял новшества «в деле». Свои знания, умение и опыт для совершенствования существующих и создания новых образцов бомб приложили артиллерийский офицер А.Н.Журавченко, механик эскадры М.Н.Никольской, конструктор самолетов И.И.Сикорский.

В экипаже самолёта состоял лётчик-наблюдатель, не имевший диплома пилота, который решал другие задачи: нанесение на карту сведений о противнике, фотографирование объектов, сбрасывание бомб. Желание некоторых из них стать настоящими авиаторами приводило их в различные школы военных лётчиков, в том числе и гатчинскую. В лётчики-наблюдатели подбирали офицеров из инженерных и артиллерийских частей, знакомых с топографией, фортификацией, взрывными устройствами.

В конце 1915 г. остро встал вопрос о пополнении авиации специалистами, знакомыми с аэрофотографией и способными корректировать огонь артиллерии (т. е. имеющими артиллерийское образование). Такая ситуация потребовала создать специальную школу для переучивания артиллерийских офицеров в лётчиков-наблюдателей. 23 декабря 1915 г. военизировали школу авиации Киевского аэроклуба и начала работу как военно-учебное заведение Киевская школа лётчиков-наблюдателей. Большинство переменного состава открывшейся в сентябре 1916 г. Винницкой военной авиационной школы лётчиков бомбардировочной авиации составляли казачьи офицеры. Место ее дислокации совпадало с базированием авиаотряда бомбардировщиков «Илья Муромец», что в значительной степени облегчало приобретение практических боевых навыков будущими лётчиками.

Офицерам, получившим звание лётчиков-наблюдателей, предоставляется право ношения особого нагрудного знака, форма и описание которого было утверждено приказом по Военному ведомству от 6.06.1914 № 339. «Нагрудный знак представляет собою бронзовый (вызолоченный) венок из дубовых и лавровых ветвей; на венок наложены накрест два меча, в центре скрещения которых помещены: вертикально поставленная оксидированная зрительная труба и позолоченный щит с короною, с вензелевым изображением Имени Государя Императора, с прикрепленными по бокам щита горизонтально распростертыми, оксидированными крыльями. Размеры знака: вышина 1 1/2 дюйма, ширина (по крыльям) 1 3/4 дюйма. Знак этот носится на правой стороне груди по правилам, установленным для академических знаков, но ниже таковых» [6].

Не отставало в вопросах подготовки лётных кадров и морское ведомство. Ещё в августе 1912 года в Гребном порту была открыта опытная авиационная станция, а в августе 1915 года на Гутуевском острове в Петрограде - офицерская школа морской авиации. В то же время на фронте остро встал вопрос о пополнении авиации специалистами по аэрофотографированию и корректировке артиллерийского огня. С этой целью 23 декабря 1915 года школа авиации Киевского аэроклуба была перепрофилирована в школу военных летчиков-наблюдателей. Нескрываемой гордостью выпускников этой школы являлось то, что только им приказом по Военному ведомству предоставлялось право ношения на мундире особого нагрудного знака.

Первоначальные формы эксплуатационно-технической службы появились вместе с первыми авиационными школами и частями. Но техническая эксплуатация возникла одновременно с постройкой первых самолетов. Ее осуществляли механики-одиночки, не объединенные никакой организацией. Они успешно осваивали работы по сборке и разборке самолетов и двигателей, производили их текущий ремонт и регулировку, готовили самолеты к полету. И уже они начали вырабатывать первые приемы и методы технической эксплуатации летательных аппаратов. В 1910 году в России были организованы первые военные авиационные школы. Техническое обслуживание самолетов в авиашколах производилось мотористами-солдатами. Каждый самолет обслуживался одним старшим и одним младшим мотористами. В инструкциях по обслуживанию самолетов, составленных в Гатчинской авиашколе в 1911 году, уже встречается понятие о регламентных работах, то есть об обязательных профилактических работах, проводимых через определенные сроки на самолете в процессе его эксплуатации. Известно, что система регламентных работ на самолете в настоящее время является одной из основных частей технического обслуживания авиационной техники.

По-иному организовывалась эксплуатация самолетов в отрядах воздушных кораблей «Илья Муромец» конструкции И.И. Сикорского. Техническое обслуживание тяжелого корабля имело ряд специфических особенностей. Для руководства технической эксплуатацией воздушного корабля в составе каждого отряда аэропланов «Илья Муромец» (отряд состоял из одного корабля, его экипажа и наземной команды) имелся механик, обычно вольнонаемный специалист.

Создание в декабре 1914 года в действующей армии Эскадры воздушных кораблей (ЭВК), имеющей на вооружении многомоторные самолеты «Илья Муромец», сыграло существенную роль в развитии эксплуатационно-технической службы. Впервые в штат авиационного соединения была введена должность старшего механика, который являлся руководителем технической эксплуатации всех воздушных кораблей эскадры. Старшим механиком эскадры был назначен лейтенант флота М.Н. Никольской. Согласно штату ЭВК для технического обслуживания «Ильи Муромца» назначались: 1 младший механик, 2 старших и 2 младших моториста, 4 помощника мотористов, 1 хвостовой, 1 тележковый и 2 крыльевых нижних чина [7].

Эксплуатация многомоторных самолетов выявила необходимость управления силовой установкой и обслуживания ее в воздухе силами технического состава. Как видно из донесений о боевых вылетах воздушных кораблей, для этого в состав летного экипажа каждого «Ильи Муромца» стали включать одного из старших мотористов. Он контролировал работу винтомоторной группы в полете. При необходимости он должен был также выполнять в полете несложный ремонт оборудования самолета и двигателей. Эти мотористы явились прообразом бортехников и бортинженеров современных тяжелых самолетов.

Следует отметить, что руководящие инженерно-технические должности в Эскадре воздушных кораблей занимали люди, не имевшие специального авиационного образования. Большинство это были лица, имевшие неоконченное инженерное образование по общему

машиностроению, студенты старших курсов технических учебных заведений, или просто механики-практики [8, с.17-18].

Эскадра со славой прошла в боях через Первую мировую войну, в котлах революций раскололась на «красных» и «белых» и верно отслужив сохранившейся частью делу Советской власти, громя ее врагов на фронтах Гражданской войны, вконец утратила свою боевую силу.

На «воздушных полях» экипажи «Муромцев» проявляли чудеса мужества, стойкости и героизма. За годы Первой мировой войны отважные экипажи ЭВК выполнили порядка 400 боевых вылетов, сбросив на головы противника 65 тонн бомб, при этом записали на свой счет 12 сбитых истребителей противника [9]. Тридцать три авиатора Эскадры были награждены самыми почитаемыми наградами России: Военным Орденом Святого Великомученика и Победоносца Георгия, принадлежащего к сему Ордену Георгиевским Крестом и причисляемым к тому же Ордену Георгиевским Оружием. Могли бы наши Герои воевать и дальше, однако история предоставила легендарной Эскадре слишком мало времени.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Летающие тузы. Российские асы Первой Мировой войны. - СПб. 2006. - С.12.
2. Дальняя авиации. Век в боевом полете. Монография. - М.: Русавиа., 2014.
3. См.: Катышев Г. И., Михеев В. Р. Крылья Сикорского. - М.: Воениздат, 1992.
4. Липицкий С. Из истории русской военной авиации // Военная мысль. - № 8.,1951. - С.44.
5. Пырьев Е.В., Резниченко С.Н. Бомбардировочное вооружение авиации России 1912 - 1945 гг. - М.: Редакционно-издательский центр Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации, 2001. - С.29-30.
6. Анасьев К.С. Военная форма России в начале XX века. - СПб., 2001; Ермилов А.К. Как зарождалась российская авиация. – СПб., 1998.
7. Аверченко С.В. Зарождение и развитие эксплуатационно-технической службы Военно-воздушных сил РККА в межвоенный период (1921-1941 гг.). Монография. - М.: Фонд содействия авиации «Русские Витязи», 2006.
8. Никольской С.Н. На воздушном корабле. Из дневника войны. - М.: ОМП-Пресс. 2001. - С 17-18.
9. См.: Военное обозрение // электронный ресурс <http://topwar.ru/22330-23-dekabrya-1914-goda-v-rossii-sozdali-eskadru-vozdushnyh-korabley-ilya-muromec.html>