

УДК 656.71(571.5):9(с)17

АВИАЦИЯ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В.Н. ВОРОНЦОВ, Е.М. НУРПИИСОВА

Статья представлена доктором философских наук, профессором Панферовым К.Н.

Освещается история развития авиации на территории Бурятии, Иркутской, Читинской областей, Красноярского края в начале XX века. Рассмотрены пути освоения воздушного пространства и деятельность по подготовке авиационных кадров для армии и народного хозяйства.

Ключевые слова: история авиации, подготовка пилотов, обороноспособность страны, становление воздушного флота Восточной Сибири.

Развитие отечественной авиации началось лишь в начале XX века. Укрепление обороноспособности страны в связи с надвигавшимися войнами потребовало создания воздухоплавательного флота. Воздухоплавание в России, являясь предшественником авиации, способствовало конструированию в 1882 году А.Ф. Можайским летательного аппарата тяжелее воздуха. Из числа воздухоплателей вышли и первые русские летчики спортсмены Н. Е. Попов, М. Н. Ефимов, а в г. Чите таковым был Иван Николаевич Виноградов. Россия по праву может гордиться тем, что является родиной авиации и космонавтики. У истоков рождения мировой авиации стояли известные сегодня всему миру конструкторы – А. Ф. Можайский, И. И. Сикорский, П. В. Евсюков, летчики - М. Н. Ефимов, С. И. Уточкин, П. Н. Нестеров и др.

Царское правительство в те годы рассматривало авиацию как вспомогательную силу для армии и флота. Поэтому основной упор в развитии авиации был направлен на создание военно-воздушных сил, главной задачей которых являлась разведка. История Военно-воздушных сил дает богатейший материал для теоретических и практических выводов, для раскрытия закономерностей развития на современном этапе не только Военно-воздушного флота, но и авиации в целом.

Оставили свою лепту в развитии российской авиации и авиаторы Забайкалья. На протяжении всего своего исторического пути авиация Забайкалья с честью решала задачи, которые ставило перед ней государство. Первые успехи на пути освоения воздушного пространства воздухоплателями России дали толчок к созданию воинских частей для наблюдения за противником, фотографирования и корректировки огня артиллерии. В феврале 1904 года в г. Чите была сформирована 4-я Сибирская воздухоплавательная рота под командованием капитана Борескова.

Опыт военных воздухоплателей впервые подвергся боевой проверке на Дальнем Востоке в ходе русско-японской войны 1904-1905 гг. В период боевых действий в Манчжурию были направлены 4-я воздухоплавательная рота и три воздухоплавательных батальона. Один из этих батальонов позже был расквартирован в селе Спасском. Наличие больших возможностей воздухоплавания при ведении боевых действий поставило военное министерство царской России перед необходимостью формирования новых частей во всех военных округах. К началу первой мировой войны русская армия имела 4 воздухоплавательных роты с дирижаблями, семь крепостных воздухоплавательных рот, одно воздухоплавательное отделение [1]. На вооружении этих частей состояло 15 дирижаблей («Кречет», «Альбатрос» и др.) и 46 привязных аэростатов. В 1904-1914 гг. в г. Чите располагалась 4-я сибирская воздухоплавательная рота. Материальная часть ее состояла из привязных аэростатов, воздушных шаров, двух моторов «Гном», кислородной станции, мастерской и моторного класса.

В 1910 году при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте создается школа по подготовке мотористов-механиков для воздухоплавания. Первый выпуск этой школы был произведен 20 апреля 1911 г. в количестве 21 специалиста моторного и механического дела. В числе выпускников были рядовые И. Степанов, В. Кузнецов, Г. Давыдов, которые после окончания школы были оставлены при ней в качестве инструкторов-преподавателей. Среди офицеров-командиров и преподавателей также были опытные воздухоплаватели – участники русско-японской войны: командир 4-й воздухоплавательной роты в г. Чите – полковник Шнейко, старший офицер – капитан Фомин, младшие офицеры – поручики Кусаков и Бойко-Родзевич. В составе этой роты в должности механика служил Михаил Селиверстович Бабайлов. Он один из тех, кто в апреле 1911 г. закончил школу при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте. М.С. Бабайлов в первую мировую войну закончил Гатчинскую авиационную школу, воевал на Румынском фронте в качестве разведчика-корректировщика, летчика-истребителя. За успешные боевые вылеты награжден Георгиевским крестом [2].

В августе 1910 года, в период «авиационной недели» в Забайкалье, помимо проведения лекций, докладов, бесед о воздухоплавании были устроены и полеты, которые военные авиаторы 4-го Сибирского отряда на воздушных шарах совершили по маршрутам: Чита – Чиндант, Чита – Кубухай. В тот день на самолете «Блерио», купленном сыном владельца электростанций в Забайкалье инженером Поляковым, первый пилот Забайкалья И.Н. Виноградов на читинском ипподроме после нескольких предварительных тренировок совершил первый рекламно-демонстрационный полет.

Виноградов И. Н. в империалистическую войну проходил службу в роте обслуживания Гатчинской авиашколы, затем закончил ее и служил инструктором, готовил летные кадры для армии. Он, используя авиационный двигатель, построил аэросани, изобрел приспособление для включения 2-й системы управления самолетом. Много раз сам перегонял самолеты на фронт. Как видим, в Забайкалье на заре русской авиации, несмотря на огромную отдаленность от научных центров России, читинский механик, пилот-самоучка И.Н. Виноградов самостоятельно пробился в воздушное пространство Восточной Сибири.

В связи с развитием авиационной научной и технической мысли в России и появлением перспектив использования авиации в военном деле воздухоплавательные части начинают пополняться и летательными аппаратами. В сентябре 1911 г. военное министерство России принимает решение о создании первых шести авиаотрядов при воздухоплавательных частях. 14 ноября 1911 г. штаб Иркутского военного округа первый доложил об окончании формирования авиационного отряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте, расквартированной в г. Чите [3]. На Дальнем Востоке подобный отряд был сформирован при Сибирском воздухоплавательном батальоне в селе Спасском. Всего за период с сентября 1911 г. по май 1913 г. в России было создано 18 авиаотрядов по шесть самолетов в каждом отряде [4], в том числе 3 отряда в Сибири. В г. Иркутске был сформирован 14-й авиационный отряд.

Царское военное министерство затягивало, ввиду отдаленности региона, формирование первых авиационных отрядов русской армии. Так, первый авиационный отряд при Сибирском воздухоплавательном батальоне (село Спасское), укомплектованный личным составом, в конце 1911 г. получил самолеты только летом 1912 г. [5]. Судя по имеющимся данным, авиационная техника в отряде при 4-й воздухоплавательной роте существовала в виде изношенных моторов «Гном». Несмотря на то, что русские конструкторы в первое десятилетие XX века создали несколько типов самолетов, превосходящих по летным и техническим данным зарубежные, царское правительство делало ставку на иностранные авиационные фирмы. Именно поэтому и в воздушных отрядах царской армии подавляющее большинство самолетов было заграничных марок типа «Блерио», «Фарман», «Сопвич», «Ньюпор».

С началом первой мировой войны 4-я воздухоплавательная рота, переименованная в 6-ю авиароту, была поднята по тревоге и отправлена на Западный фронт в г. Одессу. Часть летчиков и техников 6-й авиационной роты вошла в состав 30-го авиаотряда, воевавшего на

Западном фронте против кайзеровской Германии. Основная часть личного состава 6-й авиароты продолжала действовать на румынском фронте. В 30-м авиаотряде воевал механиком и забайкалец М.С. Бабайлов. 6-я авиарота на фронте не только вела разведку войск и техники противника, корректировала огонь своей артиллерии, но и уничтожала вражеские самолеты. Летом 1915 г. воздухоплаватели роты сбили самолет-биплан «Гаубе» № Си 359/16.

В числе боевых подвигов русских авиаторов в годы войны известен успешный ночной налет самолетов гренадерского и 28-го авиационных отрядов на железнодорожную станцию Циткеман и расположенный недалеко от нее немецкий аэродром. В составе группы летчиков был и Николай Михайлович Брагин – в дальнейшем ставший одним из организаторов авиации уже в советском Забайкалье. За участие в ночной бомбардировке Н.М. Брагин был награжден Георгиевским крестом [7].

Будучи органичной частью армии и флота, русская авиация не претерпела значительных и зависимых изменений в ходе первой мировой войны. Зависимость от иностранных фирм отрицательно сказалась на русской авиации в ходе войны, в том числе на количестве и качестве самолетов действующей армии. Многие авиационные отряды были вынуждены вести боевую работу на устаревших, изношенных самолетах. Главнокомандующий армиями Западного фронта в донесении от 12 января 1917 года писал: «В настоящее время на фронте состоит 14 авиаотрядов со 100 самолетами, но из них исправных аппаратов современных систем только лишь 18» [6].

Таким образом, в первые годы зарождения авиации в России, она была представлена небольшим количеством военных самолетов и в Забайкалье. Авиаотряды располагались в Чите, Иркутске. Отдаленность региона, зависимость от ведущих капиталистических стран Запада не позволяли своевременно оснащать действующую армию, тем более – авиачасти, стоящие в Сибири.

Дальнейшее развитие авиация Сибири получила в 1920-х гг. уже после Октябрьской революции и установления советской власти на территории Восточной Сибири. Большевицкая революция, гражданская война и война с Польшей привели практически к полному уничтожению русской авиации, так что в начале 20-х годов XX в. советское правительство ясно осознавало необходимость создания мощной военной авиации и энергично решало проблему создания Воздушного флота.

Достойный вклад в развитие авиации того времени внесли аэроклубы, создаваемые в рамках общественных движений. В них развивались все основные авиационные виды спорта – самолетный, планерный, парашютный, вовлекались в занятия авиамоделизмом школьники. Заметно вырос в Восточно-Сибирском крае парашютный спорт, строились парашютные вышки в Иркутске, Красноярске, Черемхово, Чите и других городах. Если в 1931 году в крае не было еще ни одной планерной школы, существовало всего четыре авиамodelьных кружка, то в 1933 году уже работали шесть планерных школ в Иркутске, Чите, Верхнеудинске, Канске, Красноярске, Черемхово, в которых было подготовлено 154 пилота-планериста. Действовало 100 авиамodelьных кружков [8].

Особое место в работе авиационно-спортивных клубов занимала подготовка пилотов через специально созданную систему аэроклубов и курсов летных и технических школ Военно-воздушных сил. Подготовка будущих пилотов осуществлялась без отрыва от производства в нерабочее время. Летные курсы и школы действовали при частях Военно-воздушных сил (ВВС). Организация и руководство курсов и школ ВВС возлагалась непосредственно на части ВВС округа, хотя и в авиационно-спортивных клубах с целью укрепления дисциплины с 1932 г. авиашколы были переведены на Устав Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА).

В годы предвоенных пятилеток летчики Забайкальского военного округа, успешно осваивая отечественную технику, зорко стояли на страже воздушных рубежей страны в Сибири и на Дальнем Востоке. В ноябре 1929 года и в августе 1939 года авиаторы Забайкалья в составе

Особой Краснознаменной Дальневосточной армии и 1-й армейской группы принимали участие в разгроме китайских милитаристов и японских империалистов.

Советско-китайский конфликт на КВЖД в 1929 году, усиление агрессивных действий японских империалистов, потребовали от Советского правительства принятия энергичных мер по укреплению обороноспособности восточных рубежей молодой Советской республики. Развертывание вооруженных сил страны, рост авиации усилили потребность в командных и технических кадрах. 1 мая 1931 года приказом № 55 по ВВС РККА была создана первая на всей территории от Урала до Владивостока Иркутская школа авиационных техников, впоследствии переименована в Иркутское высшее военное авиационное инженерное училище (ИВВАИУ). За годы существования ИВВАИУ стало подлинной кузницей инженерно-технических кадров для Военно-воздушных сил страны. Подготовлено более 65 тысяч авиационных специалистов, среди выпускников ИВВАИУ 13 Героев Советского Союза и Герой Российской Федерации.

Город Иркутск может смело претендовать на роль колыбели российской авиации. Именно в Иркутске родился и вырос конструктор российских самолетов Яков Модестович Гаккель. Несмотря на широко пропагандируемую информацию о том, что первым создателем самолета являлся А.Ф. Можайский, в настоящее время нет реальных доказательств, подтверждающих успешность полета разработанного им самолета. В то же самое время о полете первого российского самолета, созданного иркутянином Гаккелем, есть газетные публикации, фотографии и воспоминания очевидцев.

В Иркутске родились прославленные родоначальники конструкторских бюро по строительству вертолетов М. Миль и Н. Камов – последний из них ввел в употребление само слово «вертолет». До этого использовалось русифицированное латинское словообразование «геликоптер». Иркутяне входят в число первых строителей планеров. В Иркутске планер был построен в 1910 году учащимися реального училища всего через два с небольшим года после самого первого российского планера, созданного в 1908 году.

В Иркутске открылась и начала работать первая в России международная авиалиния, связывавшая Верхнеудинск с Улан-Батором – столицей Монголии. В двадцатые и тридцатые годы через Иркутск проходили трассы почти всех значительных внутрисоюзных рекордных перелетов на дальность полета, а также многих трансконтинентальных рекордных перелетов.

В 1928 – 1941 гг. с успехом использовалась первая в Советском Союзе и единственная в Евразии самая протяженная линия Иркутск – Якутск, где применялась гидроавиация. Если на пароходе в то время до Якутска добирались за 20—25 суток, то самолет с ночевками преодолевал расстояние до Якутска за 56 часов.

В авиапредприятиях Иркутска и области работали многие из первых Героев Советского Союза, спасшие экспедицию с парохода «Челюскин»; маршал авиации Голованов; один из самых результативных асов реактивной авиации Пепеляев, принимавший участие в Корейской войне.

Иркутск был первым городом, куда начали летать первые реактивные пассажирские самолеты Ту-104, где началось освоение в гражданской авиации транспортного самолета Ил-76.

В 1940 г. на военную службу из Иркутской области были призваны сотни летчиков и парашютистов, которые в годы Великой Отечественной войны показали отличную выучку и профессионализм. Великая Отечественная война 1941 - 1945 гг. для авиации Забайкальского военного округа явилась важнейшим этапом ее боевой истории.

Летчики и техники Восточной Сибири принимали активное участие во многих исторических сражениях минувших грозных лет первой половины XX в., показав при этом образцы беспредельной преданности Родине, массового героизма, авиационного мастерства, что позволяет сделать вывод о достаточно высоком уровне их подготовки.

Освоение советскими авиаторами воздушных путей проходило в сложных условиях: фактически не было средств навигации и связи, метеорологического обеспечения полетов. И все же в этих труднейших условиях передовые русские авиаторы показали себя смелыми

новаторами, проложившими новые пути в теории и боевой практике авиации. Несмотря на трудности, значение авиации возрастало из года в год.

ЛИТЕРАТУРА

1. РГВИА, ф. 2000, оп 2, д. 2558, л. 7.
2. Забайкальский рабочий. – 1972. - 28 сентября.
3. РГВИА, ф. 2000, оп. 2, д. 242, л. 324.
4. Там же, д. 23в, л. 99.
5. Авиация нашей Родины. Сборник статей журнала «Вестник Воздушного флота» (за 1949-1954гг.) / Сост. И.Ф.Шпилов. - М., 1965. - С. 30.
6. РГВИА, ф. 2003, оп. 1, д. 1224, л. 21.
7. Забайкальский рабочий. - 1970. - 7 августа.
8. ГАНИИО, ф. 123, оп. 5, д. 71, л. 51.

AVIATION OF EASTERN SIBERIA AT THE BEGINNING OF XX CENTURY

Vorontsov B.N., Nurpiisova E.M.

The history of development of aviation in Buryatia, Irkutsk, Krasnoyarsk and Chita regions at the beginning of XX century is discussed. The ways of exploration of air space and preparation actions for aviation positions are considered. The material and technical aspects of Eastern Siberia aviation are taken up.

Key words: history of aviation, training pilots, the country's defense establishment of the fleet of Eastern Siberia.

Сведения об авторах

Воронцов Владислав Николаевич, 1970 г.р., окончил Иркутское ВВАИУ (1993), кандидат исторических наук, доцент кафедры «Философия и социальные науки» Иркутского государственного университета путей сообщения, автор 23 научных работ, область научных интересов - обороноспособность государства, военно-патриотическое воспитание, подготовка военнообученных резервов. н

Нурпиисова Екатерина Михайловна, 1977 г.р., окончила Иркутский государственный технический университет (1999), соискатель ученой степени кандидата исторических наук кафедры «Философия и социальные науки» Иркутского государственного университета путей сообщения, автор 2 научных работ, область научных интересов – развитие малой авиации, авиационные виды спорта, деятельность авиационно-спортивных клубов Восточной Сибири.