

ПЕРВЫЕ ВОЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ РОССИИ 1910–1911 гг.



Император Николай II в сопровождении великого князя Александра Михайловича перед строем военных летчиков — первых выпускников Офицерской школы авиации Отдела Воздушного флота
26 октября 1911 г.

НЕОБХОДИМОСТЬ подготовки летного и технического состава для авиации возникла уже с первых дней ее существования. Правда, в самом начале российские авиаторы готовились в авиационных школах за границей. Так, в 1910 году во Францию были направлены 6 офицеров — будущих пилотов и 6 нижних чинов — мотористов. Любой желающий получить удостоверение пилота должен был подать письменное прошение, адресованное председателю Комиссии авиации. Успешно прошедшие курс обучения сдавали экзамен, во время которого под наблюдением летной комиссии выполняли три полных круга, каждый по меньшей мере в один километр, без соприкосновения с землей. Эти круги совершались кандидатом без пассажира в разные дни не более чем в течение месяца¹. Затем летная комиссия принимала решение, если считала возможным предложить дирекции французского аэроклуба выдать по усмотрению последней тому или иному кандидату в пилоты соответствующий диплом.

Поскольку удовлетворить потребности в авиационных кадрах только таким путем было нереально, в мае 1910 года в Гатчине под Санкт-Петербургом открыли авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы. Впоследствии из-за невозможности проводить здесь занятия круглый год в Севастополе была открыта авиационная школа Отдела Воздушного флота (ОВФ)². Специально оборудованный в интересах обучаемых аэродром располагал 3 парусиновыми разборными и одним деревянным ангарами, 2 сигнальными мачтами (пилонами) для определения силы ветра и сигнальной связью с находящимися в возду-

хе аэропланами, а также деревянным, тоже разборным, зданием, где проходили общешкольные собрания. В ангарах размещались бипланы (2 «Фармана» и 1 «Соммер») и монопланы (по 2 «Блерио XI бис» и «Антуанетт» и 1 «Блерио») с мощностью моторов 25—50 л.с.³

В день открытия школы на торжественную церемонию приехал великий князь Александр Михайлович, занимавшийся в дореволюционное время авиационными вопросами в масштабах всей Российской Империи. После торжественной церемонии он пожелал осмотреть летное поле вместе с приглашенным им же для работы инструктором М.Н. Ефимовым. Последний и обратил внимание высокого попечителя на недостаточные размеры и другие неудобства аэродрома. Тем не менее лишь спустя полтора года школу перебазировали на новое место — за долину реки Качи⁴. 24 ноября 1910 года в авиационной школе, которую временно возглавил начальник службы связи флота Черного моря и председатель Севастопольского аэроклуба капитан 2 ранга В.Н. Кедрин, началась подготовка летных кадров как для армии, так и для флота⁵. Согласно соответствующему положению, утвержденному на заседании ОВФ 14 сентября 1910 года, школа содержалась на средства высочайше учрежденного Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования и имела целью готовить кадры летчиков для русского военного воздушного флота. Ее программа предусматривала практическое изучение аэропланов и их моторов, управление ими и обучение полетам. При этом, хотя преподавание теоретических

курсов и не предполагалось, оно все же могло вводиться по особому постановлению ОВФ⁶.

Управлял школой совет, в состав которого входили: капитан 2 ранга В.Н. Кедрин (председатель), полковники М.М. Зеленский и С.А. Ульянин, подполковник А.З. Макутин, штабс-капитан Б.В. Матвеевич-Мацевич, лейтенант Г.В. Пиотровский, поручики М.С. Комаров, Е.В. Руднев, М.Н. Ефимов и делопроизводитель А.В. Самойлов⁷. Дела решались простым большинством голосов, а в случае разделения их поровну — согласно тому из мнений, которое разделял председатель.

В числе тех, кто прошел курс авиационных наук в составе первого набора школы, значились сам капитан 2 ранга В.Н. Кедрин и подполковник А.З. Макутин (обучались на «Соммере» у М.Н. Ефимова), а также подполковник С.И. Одинцов и поручик П.А. Самойлов (на «Блерио» у Г.В. Пиотровского), старший лейтенант Н.Л. Подгурский (на «Фармане» у М.Н. Ефимова), лейтенанты В.В. Дыбовский и барон Г.О. Бугсгевден (на «Блерио» у Б.В. Матвеевича-Мацевича), штабс-капитан В.П. Быстрицкий, поручик С.И. Виктор-Берченко и корнет Н.А. Бахмутов (на «Фармане» у Е.В. Руднева), поручик В.Ф. Гельгар и Б.В. Макеев (на «Антуанетт» у М.С. Комарова), корнет А.А. Ильин (на «Антуанетт» у М.М. Зеленского)⁸.

Состав обучающихся в школе комплектовался преимущественно из числа лиц, состоящих на действительной военной службе; их же число определялось уже упоминавшимся советом в зависимости от наличия летательных аппаратов, а также инструкторов и представлялось



Член совета
Севастопольской
авиационной школы
полковник С.А. Ульянов

на утверждение ОВФ. Для замещения имеющихся свободных вакансий переменного состава последний сообщал военному и морскому министрам, зачисляя на эти вакансии достаточно подготовленных лиц, подавших соответствующее прошение. Помимо прошения кандидатам необходимо было представить документы об отношении к отбыванию воинской повинности, образовательном цензе и практической подготовке, о политической благонадежности. Лица, не отбывшие воинскую повинность, в школу не принимались. С тех же, кто зачислялся, бралась подписка, что по окончании обучения они обязуются подчиняться требованиям учреждений, на учет которых состоят и в которые при первом же вызове должны явиться незамедлительно. Плата за обучение не взималась и содержание от ОВФ обучавшимся не выдавалось.

О всех окончивших школу отдел Воздушного флота сообщал военному и морскому министрам, по указанию которых все выпускники ставились на особый учет.

Если же обучавшийся признавался советом школы недостаточно подготовленным, неспособным или несерьезно относящимся к занятиям, обучение его приостанавливалось до решения отдела Воздушного флота, который по соответствующему представлению совета школы постановлял о продолжении или прекращении обучения.

Обучающимся для учебных полетов предоставлялось право выбора летательного аппарата. При

этом практическое обучение делось на несколько этапов и велось по следующему плану: полеты в качестве пассажира; самостоятельные полеты, дабы выдержать предварительное испытание по правилам международной федерации; упражнения в полетах над аэродромом обучающихся офицеров одних и с пассажирами, полеты на высоту и планирующий спуск. До самостоятельного полета обучающийся должен был совершить не менее 12 полетов пассажиром, а планирующий спуск разрешался ему только после самостоятельного пребывания в воздухе не менее часа и после осуществления не менее 12 обычных спусков⁹.

Обучение считалось законченным, когда учащийся успешно сдавал экзамен на звание военного летчика по особо установленной программе испытательной комиссии при участии представителей военного и морского ведомств. Но к подобной процедуре он мог быть допущен лишь в том случае, если совет школы признавал его достаточно подготовленным.

Об уровне подготовки будущих летчиков в Севастопольской авиационной школе ОВФ можно судить в определенной степени по программе выпускного экзамена 1911 года. Она, о чем свидетельствуют публикации тех лет, нацеливалась на проверку знаний по стратегии и тактике, а также требовала: летать непрерывно, находясь в воздухе не менее 1 ч 15 мин на «Блерио» с двигателем в 70 с, до 2 ч на «Фармане» с двигателем в 50 с, и пройти в это время пространство около 100 верст; летать на высоте не менее 600 метров над наивысшей точкой полосы или площади местности, коей производится разведка; летать при ветре до 7 м/с; уметь решать тактические задачи в связи с исполнением полетов¹⁰.

Эти требования были даже выше требований, утвержденных Международной аэронавтической федерацией, в которую входили Австрия, Англия, Бельгия, Голландия, Италия, Норвегия, Россия, Соединенные Штаты Америки, Франция, Швейцария и Швеция. В октябре 1910 года его были рассмотрены и утверждены с обязательным их исполнением со 2(15) февраля 1911 года новые правила для получения пилотских дипломов¹¹. Согласно им пилотом-авиатором мог стать любой человек не моложе 18 лет, являющийся подданным своего или любого другого государства, не имеющего собственных представителей в Международной

федерации; иностранным подданным государства, представитель которого мог входить в федерацию только с разрешения организации воздушного спорта своей страны¹².

Кроме этого, для получения диплома пилота требовалось выполнить следующее: пройти два испытания на дальность полета, каждое из которых заключалось в пролете без прикосновения к земле по замкнутому кругу длиной не менее 5 км, и одно на высоту полета не ниже 50 м над пунктом вылета, которое могло быть совмещено с каким-нибудь из двух предыдущих¹³.

При спуске испытуемый пилот должен был остановить мотор в воздухе до соприкосновения аппарата с землей в точке, предварительно указанной самим экзаменуемым. При этом погрешность в приземлении не должна была превышать 50 м.

Каждому государству позволялось увеличивать требования, определенные Международной федерацией, но ни одно из них не имело права их сокращать.

Первый выпуск пилотов-авиаторов в Севастопольской военной авиашколе, проходивший в торжественной обстановке, состоялся 26 октября 1911 года в присутствии императора Николая II.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Правила для получения звания пилота во Франции // Библиотека воздухоплавания. 1909. № 1. С. 63.

² Герасимов В.Л. Создание системы авиационных кадров флота в годы Первой мировой войны // Воен.-истор. журнал. 2003. № 7. С. 32.

³ Личный состав школы // Севастопольский авиационный иллюстрированный журнал. 1910. № 1. С. 4, 5.

⁴ Лавренко В.И. Летчики России. М.: Машиностроение, 1992. С. 9.

⁵ Герасимов В.Л. Указ. соч. С. 32.

⁶ Школа авиации отдела воздушного флота // Вестник воздухоплавания. 1911. № 18. С. 53.

⁷ Личный состав школы... С. 6.

⁸ Там же. С. 4, 5.

⁹ Авиация и воздухоплавание в России в 1907—1914 гг. 1911. Вып. 3. С. 64, 65.

¹⁰ Вейгелин К.Е. Правила получения звания военного летчика // Воздушный справочник. СПб: Типография П.П. Сойкина, 1912. С. 101.

¹¹ Новые правила для получения пилотских дипломов // Вестник воздухоплавания. 1911. № 18—19. С. 44.

¹² Там же. С. 45.

¹³ Там же. С. 44.

Подполковник А.Н. ИВАНОВ

Иллюстрации из кн.: Кибовский А.В., Степанов А.Б., Пыльников К.В. *Униформа российского военного воздушного флота: В 2 т. М.: «Русские витязи», 2004. Т. 1. С. 47, 82.*