



И. Д. Опарина

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНОГО ПАРКА

«Воздухоплавательный парк» – остановка, которую проезжает каждый, кто отправляется с Витебского вокзала. Напротив железнодорожной платформы – старинный светло-желтый дом. С виду он ничем не отличается от множества других домов в нашем городе, и, вероятно, не многие знают, что здесь зарождалась российская авиация.

В восьмидесятые годы XIX столетия государствами Западной Европы были достигнуты определенные успехи в области аэронавтики, а в Англии и Германии уже были организованы особые отряды военных аэропланов. В связи с этим 22 декабря 1884 г. военный министр П. С. Ванновский, выступая на Военном совете, предложил создать «Комиссию по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям». За это решение в дореволюционной литературе он был назван «отцом и основателем военного воздухоплавания».

Комиссию организовали при Главном инженерном управлении, а 15 февраля 1885 г. была сформирована «Кадровая команда военных аэронавтов» – первая в России воинская часть воздухоплателей. Этот день фактически можно считать днем рождения российских военно-воздушных сил.

Временно заведующим, а затем и начальником «Кадровой команды военных аэронавтов» (сокращенно «КАДР») назначили подпоручика Александра Матвеевича Кованько. Размещался КАДР на территории Московско-Ямской слободы в третьем участке Александро-Невской части Санкт-Петербурга на Волковом поле, в бывших казармах артиллерийской батареи.

В КАДР был налажен устойчивый учебный процесс. Проводились занятия по гимнастике, телеграфной азбуке, фотографированию, устройству воздушных шаров. Обучение приходилось вести в разных местах: гимнастикой занимались в Михайловском манеже, фотографированию учились в павильоне Гальванической части при Главном инженерном управлении, которое находилось в Инженерном замке. Буквально в течение года были достигнуты большие успехи в освоении нового дела.

Уже в октябре 1885 г. с территории Газового завода на набережной Обводного канала стартовал первый в истории русской армии свободный аэростат «Сокол». В его корзине находились Кованько, подпоручик Трофимов и вольнонаемный французский воздухоплаватель Рудольфи. Они совершили полет из Санкт-Петербурга в Новгород. Наибольшая высота была 2240 метров, полет длился более четырех часов.

В мае 1886 г. Кованько осуществил первое фотографирование из корзины шара в полете над Петербургом на высоте 800 метров. Это был снимок стрелки Васильевского острова, который печатался во многих газетах и журналах того времени. Окрепшая команда воздушных аэронавтов принимала участие в Красносельских маневрах, а также в маневрах Варшавского и Виленского военных округов.

7 августа 1887 г. на шаре «Русский» профессор Д. И. Менделеев при поддержке военных аэронавтов провел наблюдения за солнечным затмением.

На Волковом поле была организована мастерская, которая строила привязные и свободные аэростаты. Только в 1887 г. было создано шесть аэростатов.

В эти годы Кованько познакомился с механиком А. Е. Гарутом и привлек к своей работе этого талантливого человека, который сумел построить газодобывательные аппараты, по скорости добычи водорода в три раза превосходившие стоявшие на вооружении у всех военных воздухоплателей Европы.

В апреле 1888 г. «Кадровая команда воздухоплателей» преобразовалась в Учебный воздухоплавательный парк. Командующим вновь был назначен Кованько. Учебный воздухоплавательный парк стал центром военного воздухоплавания не только для военного, но и для морского ведомства.

К этому времени на территории около восьми гектаров находились: школа и помещения для офицеров, казарма, кузница, столярная мастерская, склады воздушных шаров. В скором времени появились шаровая и сетевые мастерские, учебно-голубиная станция, метеостанция и различные лаборатории.

В 1894 г. был утвержден флаг военных воздухоплателей: белого цвета с гюйсом в левом верхнем углу, гюйс имел белое перекрестие по центру и Андреевское синее по диагонали, в правом углу внизу – красный якорь с крылышками.

Личный состав Учебного воздухоплавательного парка вел конструкторско-исследовательскую работу – проводились опыты по освещению местности, корректровке артиллерийского огня, слушатели участвовали в исследованиях по медицине, метеорологии.

В 1905 г. во Франции впервые в мире был принят на вооружение дирижабль. Россия также предприняла меры по оснащению своей армии новыми летательными аппаратами. Первым российским летающим дирижаблем стал «Учебный», конструкции штабс-капитана А. И. Шабского. Оболочка была построена товариществом Российско-Американской резиновой мануфактуры, гондолу и бензиновый двигатель построил Гарут. Уже в 1911 г. Россия занимала третье место в мире по количеству дирижаблей. В историю вошли дирижабли «Кречет», «Лебедь», «Голубь».

Не только учебно-боевыми делами занимались воздухоплатели. Они стояли у истоков создания журнала «Воздухоплаватель», состояли членами Императорского российско-технического общества, Императорского аэроклуба, были участниками авиационных недель, принимали участие во всемирных выставках (1893 г. в Чикаго и 1900 г. в Париже).

По инициативе начальника Учебного воздухоплавательного парка в 1899 г. специально для военных и их семей на Волковом поле была заложена церковь в честь святого пророка Илии. Иоанн Кронштадтский пожертвовал на ее строительство семьсот рублей. Идея считать святого пророка Илию небесным покровителем воздухоплателей принадлежала Кованько. В церкви, помимо особо почитаемых икон, на боковых стенах висели доски из черного камня, на которых были написаны имена погибших покорителей воздушного океана, тип летательного аппарата и дата гибели. До 1917 г. день святого пророка Илии отмечался как праздник воздухоплателей и авиаторов. Днем проходила праздничная литургия, затем парад, а вечером в Офицерском собрании школы приглашенные артисты петербургских театров давали концерт. В тридцатые годы нашего столетия церковь была снесена.

Шло время, постепенно активизировалась работа по внедрению аэропланов. На Волково поле прибыли пять «Форманов», закупленных во Франции. В 1910 г. на Гатчинском поле был готов аэродром. Все было подготовлено и для реорганизации

Учебного воздухоплавательного парка в Офицерскую воздухоплавательную школу, начальником которой назначили генерал-майора Александра Матвеевича Кованько.

Школа имела два отделения: воздухоплавательное и временное авиационное. На ее территории приступили к сборке аэропланов и в то же время к разработке и строительству своих машин, которые, к сожалению, оказались «не летучими» – не хватило опыта.

Теоретические занятия проходили на Волковом поле, а практические – в Гатчине и на Корпусном аэродроме. Последний открылся в 1911 г. и располагался у Корпусного шоссе за Московской заставой, где сегодня проходит Новоизмайловский проспект, между улицами Благодатной и Победы.

Любое заведение известно прежде всего своими учениками: это и творец «мертвой петли», автор тарана штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров, летчики Е. Г. Крутень, Н. Н. Данилевский, полярный летчик Я. И. Нагурский и другие.

В июле 1914 г. авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы был реорганизован в Гатчинскую военную авиашколу.

На Третьем всероссийском съезде воздухоплателей в 1914 г. будущий «отец русской авиации» Н. Е. Жуковский отозвался о деятельности Кованько и его учениках так: «Он первый военный, посвятивший все свои силы работе в области воздухоплавания. Значение его полетов и учеников на шарах и дирижаблях велико, они приучили человека пребыванию в воздухе».

1917 г. вместе с политическими событиями внес изменения и в жизнь школы. Постановлением общего собрания школы генерал-лейтенант Кованько был отстранен от должности. С марта 1918 г. на базе Офицерской воздухоплавательной школы была сформирована Социалистическая школа воздухоплателей. Кованько был прикомандирован к управлению на должность члена Технического комитета. Однако к этому времени здоровье Александра Матвеевича заметно ухудшилось, изменилась и общая обстановка: специалисты постепенно заменялись далекими от авиации людьми. Весной 1918 г. старый генерал, жизнь которого была эпохой в отечественной авиации и воздухоплавании, пишет рапорт об отставке. В приказе, по которому его уволили, ничего не было сказано о заслугах Александра Матвеевича в деле становления авиации и воздухоплавания в России. Зато его не забыли многочисленные ученики. В июле 1918 г., в годовщину школы, ему вручили поздравительный адрес от личного состава. Умер Кованько в апреле 1919 г. в Одессе. Управление Красного воздушного флота организовало его похороны с воинскими почестями. На могилу были крестообразно поставлены два пропеллера. В 1967 г. по решению исполкома Горсовета народных депутатов был установлен памятник из черного гранита с надписью: «Пионер и выдающийся деятель военного воздухоплавания в России Александр Матвеевич Кованько».

Сейчас на здании бывшей Офицерской воздухоплавательной школы установлены две мемориальные доски: одна в 1985 г. в честь столетия создания военного воздухоплавания, а вторая, двумя года позже, в честь столетия со дня рождения Нестерова, который учился здесь с 1911 по 1913 г.

В здании Офицерской воздухоплавательной школы представлены стенды, рассказывающие об истории Воздухоплавательного парка. Энтузиасты, увлеченные историей авиации, мечтают создать музей Воздухоплавательного парка и воссоздать церковь русских авиаторов.