

**РАЗДЕЛ I. ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА**
**SECTION I. HISTORICAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT
OF HUMAN CAPITAL**

НАЧАЛО БОЕВОГО ПУТИ ЭСКАДРЫ ВОЗДУШНЫХ КОРАБЛЕЙ

DOI: 10.25629/НС.2019.11.01

Лысаков Н.Д.

Московский авиационный институт (Национальный исследовательский университет)
Москва, Россия



Аннотация. Статья посвящается 105-летию юбилею Дальней авиации России. Автор раскрывает особенности первоначального этапа функционирования боевого соединения самолетов «Илья Муромец» в контексте исторических событий I Мировой войны. Именно в этот период оформлялась методика боевого применения данного типа воздушных судов, оценивались и оперативно корректировались их тактико-технические характеристики, эмпирически определялись лучшие качества воздушного бойца-«муромца». В ходе войны проверялась сама идея необходимости существования и дальнейшего развития в России авиастроения и профессиональной подготовки кадров в данном направлении. В тексте статьи размещены две фотографии первого места базирования Эскадры Воздушных Кораблей в Яблонне (предместье Варшавы), которые разделяет 105 лет и фотография памятника Дальней авиации России, установленного в год ее столетия.

Ключевые слова. Дальняя авиация, Эскадра Воздушных кораблей, авиастроение, летное обучение, авиационная психология.

Когда взлетают наши корабли –
Дрожит земля, Илья Пророк грохочет.
И кажется, что все богатыри
За землю русскую встают с тяжелым рокотом.
Мы дальники, дальники, дальники.
И просим мы всех вас учесть –
На крыльях везде пронесем мы
ОТВАГУ, ДОСТОИНСТВО, ЧЕСТЬ...

(Гимн Дальней авиации)

Введение

Зарождение военной авиации в России пришлось на период между русско-японской и I Мировой войной. Отличительная особенность развития отечественной авиации состоит в ее изначальном разделении на легкую и тяжелую авиацию. Примечательно, что именно в России раньше других держав, имеющих авиацию, были созданы большие (тяжелые) самолеты, способные выполнять задачи военного и гражданского характера на значительном удалении от места базирования.

Создание легкой авиации связано с именем Великого князя Александра Михайловича. В своих мемуарах Великий князь пишет, что успехи французской авиации мотивировали его на решительные действия по закупке аэропланов для подготовки военных летчиков. Для выполнения этой задачи нашлась существенная сумма (два миллиона рублей), собранная по всенародной подписке на постройку минных крейсеров после гибели нашего флота в русско-японскую войну. Были запрошены редакции крупнейших русских газет, не будут ли жертвователи иметь что-либо против того, чтобы остающиеся деньги были бы израсходованы не на постройку минных крейсеров, а на покупку аэропланов? В результате опроса было получено единодушное одобрение данного плана. Государь также одобрил его [2]. В 1909 г. во Франции были подготовлены первые летные и инженерные кадры, одновременно были созданы две российские авиашколы: Офицерская воздухоплавательная школа в Гатчине и Севастопольская офицерская школа авиации – будущее Качинское летное училище. Оперативно строились аэродромы, ангары, ремонтные базы.

В то время как российские специализированные учебные заведения начали выпуск летных кадров, лучшие летчики, способные к инструкторской работе, вырабатывали методику первоначального обучения. Молодой авиаконструктор и испытатель своих аэропланов И.И. Сикорский впервые в мире разработал концепцию многомоторного самолета. При поддержке военного ведомства и лично императора Николая II команде единомышленников удалось в сжатые сроки добиться серийного производства самолетов «Илья Муромец» – четырехмоторных воздушных гигантов. В сентябре 2012 г. на Русско-Балтийском вагонном заводе (РБВЗ) началось строительство первой версии тяжелого самолета, в мае 1914 г. Военное министерство заключило контракт с РБВЗ на постройку 10 самолетов. Так в России началась эра тяжелых бомбардировщиков. Председатель правления РБВЗ, впоследствии возглавивший Эскадру Воздушных Кораблей, М.В. Шидловский, несмотря на понятные риски, активно способствовал строительству самолетов на данной производственной площадке [4, 8, 9].

Выпуск первого серийного бомбардировщика «Илья Муромец» совпал с началом I Мировой войны. В ходе боевой работы летательные аппараты модифицировались, дорабатывалось вооружение, средства индивидуальной защиты членов летного экипажа. Главным оружием воздушных кораблей были бомбы: фугасные, осколочные, зажигательные. В качестве стрелкового вооружения использовались пулеметы и карабины. Летчиков защищали бронированные сиденья, бронежилеты и каски. На самолетах впервые появились опознавательные знаки

государственной принадлежности – огромный триколор, нанесенный по бортам самолета, карды на крыльях [4].

8 декабря 1914 г. Военный совет Российской армии принял Постановление о формировании на время войны Управления Эскадры Воздушных Кораблей «Илья Муромец». 10 (23) декабря 1914 г. оно было утверждено императором Николаем II [4]. 23 декабря 1914 г. является датой рождения Дальней авиации. В качестве профессионального праздника учрежден в 1999 г. приказом Главнокомандующего Военно-воздушными силами (ВВС) Российской Федерации Анатолия Корнукова. В настоящее время праздник отмечается как День Дальней авиации Воздушно-космических сил РФ.

В декабре 1914 г. было завершено укомплектование эскадры личным составом, материальной частью, вспомогательным оборудованием, и в конце месяца оно прибыло на базу недалеко от городка Яблонна, расположенного в 15 верстах от Варшавы. Как известно, в этот исторический период Царство Польское находилось в составе Российской империи.

Постановка проблемы исследования

Целью данного исследования является выявление особенностей жизнедеятельности Эскадры Воздушных кораблей в Яблонне – первом месте ее базирования. Выводы, полученные в процессе летной и технической эксплуатации воздушных кораблей «Илья Муромец», разведки, бомбометания, формирования взаимоотношений внутри экипажа и взаимодействий с другими экипажами, тылового обеспечения, стали важными составляющими новой концепции развития стратегической авиации в ВВС СССР. Учитывая важную миссию Дальней авиации как компонента стратегических ядерных сил Российской Федерации, необходимо максимально полно и адекватно современным обстоятельствам использовать опыт поколений для обеспечения преемственности и прогрессивного развития ее в XXI в. Благодаря архивным документам, музейным экспонатам, научной литературе и мемуарам удалось зафиксировать многие аспекты первоначального этапа формирования отечественной бомбардировочной авиации, ставшей серьезным средством поражения объектов и живой силы противника на большой дистанции (глубине). Однако не все страницы истории еще известны, большой научный потенциал есть у биографического метода.

Обсуждение

В своих воспоминаниях И.И. Сикорский отмечает следующие проблемы, сразу выступившие на первый план: 1) очень небольшое число готовых кораблей, причем это были машины, построенные для мирного времени с большими удобными каютами, но летавшие сравнительно невысоко; 2) отсутствие подготовленных летчиков, прежде всего, командиров. Поэтому в первые месяцы войны «Муромцы» не участвовали в боях, но зато спешно производилось обучение полетам будущих командиров, а также работы по созданию воздушного корабля нового типа, специально приспособленного для полетов в военных условиях. Новый тип «Илья Муромца» был построен необыкновенно скоро. В начале октября 1914 года было получено разрешение на постройку аппарата и были начаты рабочие чертежи. Когда главные чертежи были выполнены, началась постройка аппарата. Новый воздушный корабль был закончен на заводе, затем разобран, перевезен на аэродром, собран, отрегулирован, были поставлены и испытаны двигатели, и, наконец, корабль поднялся на воздух. Это было в конце ноября 1914 года, т. е. через 7 недель после начала заготовки чертежей. Новый воздушный корабль дал значительно лучшие результаты. Он летал быстрее и мог подниматься на 3 1/2 версты высоты, что было вполне достаточно по военным условиям того времени [8].

На должности командиров кораблей в Эскадре назначались летчики-инструкторы Гатчинского авиационного отделения Офицерской воздухоплавательной школы (с 1-го сентября 1914 г. – Гатчинская военная школа летчиков). Помощниками командиров (вторыми пилотами) рекомендовались офицеры, окончившие летные школы в числе лучших. На должности артиллерийских офицеров (бомбардиров) приглашались специалисты, имеющие высшее образование. Бортмеханиками могли стать офицеры или военные чиновники, хорошо разбирающиеся в технике. Первые командиры кораблей назначались указом императора [4, 8, 9].

Штабс-капитан С.Н. Никольской в книге «На воздушном корабле» пишет о трудностях первых недель базирования в Яблонне: «В связи с новой организацией Эскадры у нас отбирают сколько могут имущества, все автомобили кроме одного и половину людей. Вот последнее, по-моему, - дикая и ненужная мера. Раньше экипаж состоял из 40 человек. Сюда входили механики, шоферы, фельдшер, денщики. Этого было достаточно. В случае чего корабль можно было вывести и ввести в палатку, не прибегая к посторонней помощи. Свои люди окарауливали корабль, и наряд не ложился большим бременем на команду. Теперь же оставалось всего 22, это с денщиками. Значит, рабочей силы 19 человек, а вот с этим-то уж ничего не сделаешь. Зато вводится новый элемент – «строевая рота», которая и высылает наряд на все работы.

Ну и намучились же мы с этой системой потом. Делали конечно все сами, часто входили в соглашение с другими кораблями, так как эта дрянь никогда вовремя не являлась, ничего не умела и не желала уметь. А что после революции началось, так лучше и не вспоминать» [7, с.33-34].

В ходе первых боевых вылетов обнаружились и психологические проблемы. Так, штабс-капитан Е.В. Руднев, опытный летчик, авторитетный летчик-инструктор, Командир «Илья Муромец» I, по мнению сослуживцев «потерял сердце», т.е. не смог, согласно современной терминологии «вписаться в контур управления». Е.В. Руднев вернулся в легкую авиацию, высказывалась неелстность о характеристиках тяжелого самолета. Это был репутационный ущерб, который длительное время преодолевался руководством и личным составом Эскадры.

Стоит отметить, что с появлением авиации и авиаторов в начале XX века начала оформляться новая отрасль отечественной психологии – авиационная психология. Остро встал вопрос об организации системы профессионального отбора в военную авиацию и совершенствовании методики летного обучения с учетом психологических закономерностей развития личности. Врачебно-летная экспертиза для службы на аэропланах и аэростатах официально введена в 1911 г., психологический отбор абитуриентов в военные авиационные училища – в 1964 г. [3, 5].

Боевые полеты начались 14 февраля 1915 г. и сразу стали очевидными возможности воздушных кораблей: разрушения мостов в тылу германских войск, успешные налеты на железнодорожные станции в Восточной Пруссии, благодаря чему затруднялся подвоз снарядов. Нескольким раз удавалось взрывать пороховые склады и два раза даже целые поезда со снарядами, получить точные разведывательные данные по расположению неприятельских батарей, а также сведения о передвижении неприятельских войск, предупреждая отдельные части русской армии о грозящей опасности [8].

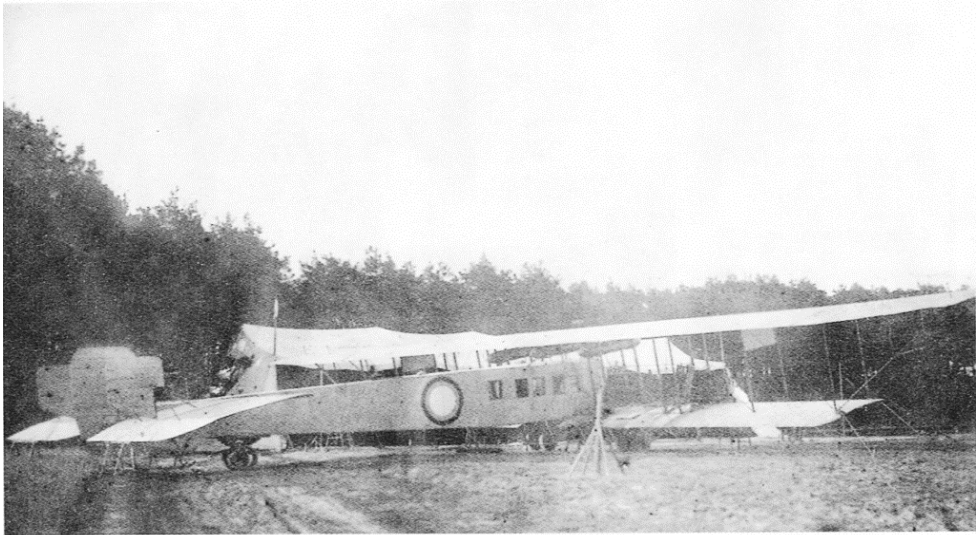
В ходе многочисленных воздушных боев с вражескими истребителями совершенствовалась тактика группового воздушного боя, обороны бомбардировщика от истребителей противника. Отрабатывалась тактика сопровождения боевых порядков Эскадры легкими самолетами-истребителями. Стремясь оказать максимальную помощь сухопутным войскам, экипажи тяжелых кораблей с лета 1916 г. приступили к выполнению боевых заданий ночью, внезапно сбрасывая авиабомбы на хорошо освещенные цели. Благодаря разработанным в Эскадре прицельным приборам бомбометания, средний процент попадания составлял 40%, на отдельных кораблях достигал 70% [4].

На рисунке 1, размещенном в книге С.Н. Никольского, изображен один из рабочих эпизодов на летном поле в Яблонне [7].

На поступающую в Эскадру новую авиационную технику были установлены усовершенствованные двигатели Рено, а также было принято важное решение о серийном производстве на РБВЗ отечественных авиамоторов. Большая заслуга в осуществлении этой важной государственной задачи принадлежит инженеру В.В. Кирееву [4, 8].

В ответ на эффективные действия Эскадры германская авиация в середине апреля 1915 г. совершила налет на Яблонну. Для защиты аэродрома от атак с воздуха около самолетных стоянок были размещены стационарные и подвижные самодельные зенитные пулеметные установки, а затем, и целая батарея орудий. Начала складываться система ПВО Эскадры. Однако в начале мая 1915 г. обстановка на театре военных действий осложнилась. Весь фронт южнее

Варшавы сместился в сторону России. Быстрое продвижение австро-германских войск создавало опасность захвата авиабазы в Яблонне, поэтому было принято решение эвакуировать ее сначала в Лиду (ныне г. Лида, Гродненская область, Республика Беларусь), затем через три месяца в Псков.



Воздушный Корабль II собран

Рисунок 1 – Воздушный Корабль II на аэродроме в окрестностях Яблонны

На поступающую в Эскадру новую авиационную технику были установлены усовершенствованные двигатели Рено, а также было принято важное решение о серийном производстве на РБВЗ отечественных авиадвигателей. Большая заслуга в осуществлении этой важной государственной задачи принадлежит инженеру В.В. Кирееву [4, 8].

В ответ на эффективные действия Эскадры германская авиация в середине апреля 1915 г. совершила налет на Яблонну. Для защиты аэродрома от атак с воздуха около самолетных стоянок были размещены стационарные и подвижные самодельные зенитные пулеметные установки, а затем, и целая батарея орудий. Начала складываться система ПВО Эскадры. Однако в начале мая 1915 г. обстановка на театре военных действий осложнилась. Весь фронт южнее Варшавы сместился в сторону России. Быстрое продвижение австро-германских войск создавало опасность захвата авиабазы в Яблонне, поэтому было принято решение эвакуировать ее сначала в Лиду (ныне г. Лида, Гродненская область, Республика Беларусь), затем через три месяца в Псков.

Опыт применения отдельного отряда подтвердил, что «Муромцам» целесообразно действовать не с центральной базы, а отдельными боевыми отрядами с разных аэродромов, что позволяло использовать преимущества тяжелых кораблей на наиболее важных операционных направлениях [4].

За годы война РБВЗ отправил на фронт около 60 воздушных кораблей. За всю войну «Муромцы» совершили около 400 боевых полетов, на противника было сброшено 65 т бомб, в воздушных боях уничтожено 12 вражеских истребителей. Только один воздушный корабль не вернулся из боя, два самолета с экипажами погибли в результате авиакатастроф. «Справедливо будет указать, что русские офицеры и солдаты, составлявшие экипажи этих кораблей, равно как и сами «Ильи Муромцы», честно выполнили свой долг перед родиной в это тяжелое, но славное время» [8, с.40]. Дальнейшее развитие тяжелых бомбардировщиков в СССР в основном связано с именем А.Н. Туполева.

На рисунке 2 запечатлены окрестности Яблонны в настоящее время.



Рисунок 2 – окрестности Яблонны, апрель 2019 г.

Характер ландшафта и близость железнодорожной станции указывают на исторический факт функционировавшего аэродрома – первого места базирования Эскадры Воздушных Кораблей «Илья Муромец».



Преемственность поколений воинов Дальней авиации ярко выражена в художественном образе памятника, установленного в Москве в сквере Девичьего поля в 2014 г. (рисунок 3).

Рисунок 3 – Памятник Дальней авиации
Девиз Дальней авиации: Мастерство. Отвага.
Достоинство. Честь.

Выводы

Дальняя авиация является средством и стратегическим резервом Верховного главнокомандования и одним из трех (наряду с Ракетными войсками стратегического назначения и морскими стратегическими силами) компонентов стратегических ядерных сил России. Дальняя авиация (ДА) предназначена для решения стратегических (оперативно-стратегических) и оперативных задач на театрах военных действий (стратегических направлениях). Соединения и части ДА базируются с учетом ее оперативно-стратегического предназначения и задач от Новгорода на западе страны до Анадыря и Уссурийска на востоке, от Тикси на севере и до Благовещенска по южной широте [6]. Основу самолетного парка составляют стратегические ракетоносцы Ту-160 и Ту-95МС, дальние ракетоносцы-бомбардировщики Ту-22М3, самолеты-заправщики Ил-78 и самолеты-разведчики Ту-22МР [1, 6].

Основное вооружение самолетов: авиационные крылатые ракеты большой дальности и ракеты оперативно-тактического назначения в ядерном и обычном снаряжении, а также авиационные бомбы различного предназначения и калибра [6].

Анализ современных взглядов на предназначение ДА, возлагаемые на нее задачи, прогнозируемые условия их выполнения показывают, что в настоящее время и перспективе Дальняя авиация продолжает оставаться основной ударной силой ВВС [6]. В соответствии с актуальными задачами вооруженной борьбы в аэрокосмической сфере определены основные направления развития Дальней авиации, а именно:

- поддержание и наращивание оперативных возможностей по выполнению поставленных задач в составе стратегических сил сдерживания и сил общего назначения за счет проведения модернизации бомбардировщиков Ту-160, Ту-95МС, Ту-22М3 с продлением срока службы;
- создание перспективного авиационного комплекса Дальней авиации (ПАК ДА) [6].

Первый опыт проектирования, строительства, испытаний тяжелых бомбардировщиков, обучения личного состава, отбора командиров, организации боевой работы, подготовки места дислокации, осуществления технического обслуживания, тылового обеспечения показал необходимость создания единой военной организационной структуры, включающей отечественные производственные мощности на основе российской технологии и национальную систему высшей авиационной школы. Празднуя 105-летие Дальней авиации России, будем с гордостью вспоминать все этапы ее становления, на каждом из которых решались сложные задачи инженерного, стратегического, педагогического, психологического плана.

И обязательно вспомним истоки – Эскадру Воздушных Кораблей «Илья Муромец» на авиабазе в Яблонне.

Литература

1. Боевые авиационные комплексы Ту-95МС, Ту-22М3, Ту-160 / Автор-составитель П. Синеокий. М.: ИИГ «ПОЛИГОН-ПРЕСС», ОАО «Туполев», 2014. 148 с.
2. Великий князь Александр Михайлович. Воспоминания. Изд. Захаров, 2017. 528 с.
3. Психологические особенности управленческой деятельности офицеров в боевой обстановке / Гандер Д.В., Караяни А.Г., Паркин А.Д., Лысаков Н.Д. Монино: ВВА, 2004. 96 с.
4. Дальняя авиация: век в боевом полете. Книга 1. М.: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2014. 392 с.
5. Лысакова Е.Н. Серебряный век и авиационная психология // Психологический журнал. 2012. №1. С.121-126.
6. Министерство обороны Российской Федерации. URL: <https://www.mil.ru/>.
7. Никольской С.Н. На воздушном корабле. М.: Русский мир, 2002. 224 с.
8. Сикорский И.И. Воздушный путь. М.: Русский путь, 1998. 190 с.
9. Хайрулин М. А. «Илья Муромец». Гордость русской авиации. М.: Коллекция; Яуза; ЭКСМО, 2010. 144 с.

Лысаков Николай Дмитриевич. E-mail: lyssakov@mail.ru

Дата поступления: 02.10.2019

Дата принятия к публикации 10.11.2019

THE BEGINNING OF THE BATTLE WAY OF THE AIRCRAFT ESKADRA

DOI: 10.25629/HC.2019.11.01

Lysakov N.D.

Moscow Aviation Institute (National Research University)

Moscow, Russia

Abstract. The article is dedicated to the 105th anniversary of Russian Long-Range Aviation. The author reveals the features of the initial stage of the operation of the combat formation of “Ilya Muromets” aircraft in the context of the historical events of the First World War. It was during this period that the methodology for the combat use of this type of aircraft took shape, their tactical and technical characteristics were evaluated and quickly corrected, the best qualities of the “Murom” air fighter were empirically determined. During the war, the idea of the need for the existence and further development of aircraft manufacturing and professional training in this direction in Russia was tested. The text of the article contains two photographs of the first location of the Airborne Squadron in Jablonn (a suburb of Warsaw), which is 105 years old and a photograph of the Russian Long-Range Aviation Monument installed in the year of its centenary.

Keywords. Long-range aviation, Aircraft Squadron, aircraft manufacturing, flight training, aviation psychology.

Lysakov Nikolay Dmitrievich. E-mail: lyssakov@mail.ru

Date of receipt 04.09.2019

Date of acceptance 10.11.2019