

Бочинин Дмитрий Анатольевич

СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В статье рассматривается система обучения военных летчиков в одной из основных авиационных школ дореволюционной России - Петроградской военной школе летчиков. В 1916 г. в этом учебном заведении был подготовлен 151 офицер-летчик для авиационных частей российской армии.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/5-4/7.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 5 (11): в 4-х ч. Ч. IV. С. 33-36. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/5-4/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

в поместье Сикорских, в деревне Лейкине, крестьяне из пяти дворов, собравшись под овин, в количестве 31 человека, мужска и женска полу зажгли самих себя» [3, с. 88-89; 10, с. 27].

Таким образом, можно констатировать, что уже в период раннего старообрядчества (60-80-е гг. XVII века) на территории Вологодского и Пошехонского уездов женщины стали выступать в роли ситуативных лидеров, при необходимости берущих на себя функции управления. Чаще всего это происходило в кризисных ситуациях, например, под воздействием апокалиптических проповедей или во время проведения сысков старообрядцев. При аресте и на допросах женщины проявляли стойкость в вопросах вероисповедания, а в случае семейного конфликта часто вели себя полностью самостоятельно.

Список литературы

1. **Бородкин А. В.** Монастыри Северо-Восточной России в борьбе с распространением «капитоновщины» в 50-60-е гг. XVII века // Альманах современной науки и образования. Тамбов: Грамота, 2007. № 7 (7).
2. **Бородкин А. В., Витушкин К. В., Прокофьева Н. В.** Старообрядцы Верхневолжья: прошлое, настоящее и будущее. Ярославль: ЯрИФК, 2008. 200 с.
3. **Дмитриевский В.** Раскол старообрядчества в Ростово-Ярославском крае. Ярославль, 1909. 131 с.
4. **Наградов И. С.** Старообрядческий мир Костромской губернии. Кострома: Авантитул, 2008. 167 с.
5. **Российский государственный архив древних актов (РГАДА).** Госархив. Разряд XXVII. Ч. III.
6. Там же. Ф. 1455. Оп. 4.
7. **Румянцева В. С.** Сыское дело о вологодских капитонах // История СССР. 1978. № 2.
8. **Сапожников Д. И.** Самосожжение в русском расколе. М., 1891. 171 с.
9. **Фурсова Е. Ф., Голомянов А. И.** Род и семья у старообрядцев-поморцев Новосибирской области (конец XIX - начало XX вв.). Новосибирск: Агро, 2002. 203 с.

WOMEN IN EARLY OLD BELIEF (BY THE MATERIALS OF THE CRIMINAL CASES OF VOLOGDA AND POSHEKHON'E DISTRICTS)

Aleksandr Viktorovich Borodkin, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of Tourism Management
Russian International Academy of Tourism (Branch) in Yaroslavl'
borodkin@mail.ru

The article reveals the problems of women's stay in the first Old Believers' communities and their participation in old devotion zealots' movement. The author pays special attention to the questions of the formation of women's own position in life concerning religion question and considers the behavior of the women arrested during Old Believers' criminal investigations and their actions in the extreme situation.

Key words and phrases: woman; Old Believers; communities; Kapitons; self-immolation; criminal investigation; questioning; voivode.

УДК 355.232.2(091)

В статье рассматривается система обучения военных летчиков в одной из основных авиационных школ дореволюционной России - Петроградской военной школе летчиков. В 1916 г. в этом учебном заведении был подготовлен 151 офицер-летчик для авиационных частей российской армии.

Ключевые слова и фразы: аэроплан; воздушная разведка; авиашкола; программа полетов; летчик.

Дмитрий Анатольевич Бочинин, к.и.н.
Кафедра экономики и военного права
Военно-космическая академия им. А. Ф. Можайского
timofey1967@mail.ru

СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ®

Русско-японская война 1904-1905 гг. показала, что неудачи России во многом были предопределены отсутствием в армии и на флоте средств, обеспечивающих эффективную разведку. Одним из таких средств мог стать аэроплан. К этому времени уже существовал летательный аппарат с паровой силовой установкой и другими основными элементами конструкции самолета, построенный российским морским офицером А. Ф. Можайским в 1883 г. В 1903 г. впервые полетел аэроплан с мотором американцев братьев Райт, а в 1905 г. Уильбур и Орвилль Райт совершали уже полеты продолжительностью до 30 минут [1, с. 5]. Началось

бурное развитие авиации. Первым российским пилотом стал М. Ефимов, поднявшийся в небо Одессы в марте 1910 г. Вскоре за ним последовали С. Уточкин, Г. Алехнович, Н. Попов и другие летчики-энтузиасты.

Совершенно очевидно, что одновременно с полетами первых авиаторов возникла и идея применения аэропланов в военном деле. Трагедии Цусимы и Порт-Артура, несомненно, значительно ускорили развитие взглядов российских военных специалистов на использование потенциальных возможностей авиации для ведения воздушной разведки, быстрой мобильной связи войск и сил флота, нанесения точечных бомбовых ударов по наземным и морским объектам противника, корректировки артиллерийского огня и решения многих других задач вооруженной борьбы. Опыт боевого применения авиации в годы Первой мировой войны показал ее высокую эффективность и обусловил создание в России достаточно разветвленной системы учебных заведений по подготовке военных летчиков. Памятуя о том, что со времени начала полетов наших соотечественников, больше похожих на аттракционы, прошло всего шесть лет, зададимся вопросом: какова же была система подготовки летчиков для сухопутных частей российской армии, как и чему учили военных авиаторов в годы Первой мировой войны?

Сеть авиационных учебных заведений в дореволюционной России включала в себя 17 авиашкол и курсов [6, с. 52]. Одной из наиболее крупных и оснащенных была созданная в 1911 г. Петроградская военная авиационная школа. На примере этого учебного заведения рассмотрим проблему подготовки летных кадров из числа офицеров российской армии в 1916 г.

В 1916 г. школа состояла из трех отделов, которые, помимо Гатчины, располагались также на Корпусном аэродроме Петрограда и в поселке Ольгино под Одессой. Основу материальной части составляли аэропланы типа «Фарман», «Вуазен», «Лебедь» и «Моран-Парасоль». При этом «Моран-Парасоль» были достаточно грозной воздушной силой, поскольку оснащались пулеметами типа «максим» или «льюис» [3].

Аэропланы типа «Лебедь» представляли собой копии заграничных «Фарманов», «Ньюпоров», «Депердюзенов», «Вуазенов» и других машин. Они выпускались на Петроградском заводе В. А. Лебедева, известного летчика и предпринимателя. Акционерное общество «В. А. Лебедев» с 1914 г. размещалось в Новой деревне на Комендантском аэродроме и выпускало сотни самолетов различных модификаций ежегодно [4, с. 37].

Основной отдел школы базировался на аэродроме вблизи Гатчины, поэтому и саму школу часто называли Гатчинской. В 1916 г. школа имела в своем постоянном составе 14 офицеров и 1665 солдат. Офицерский состав школы включал руководителей-организаторов учебного процесса, летчиков-инструкторов и инженерно-технический персонал. Подготовка летчиков из числа солдат в этой школе не предусматривалась. Нижние чины выполняли функции мотористов, специалистов различных ремонтных мастерских, охраняли аэродромы и склады.

Ежегодно в школу набиралось порядка 150 офицеров. При этом количество так называемых «учеников» в каждом из пяти ежегодных выпусков составляло от 10 до 60 человек. Программа обучения включала как теоретическую, так и практическую подготовку пилотов. Теоретическая часть была рассчитана на 1,5-2 месяца, после чего начиналось 6-месячное практическое обучение.

В программу подготовки будущих летчиков входило 14 учебных дисциплин:

1. тактика и применение аэропланов в военном деле;
2. теоретические сведения по авиации;
3. материальная часть и служба аэропланов;
4. двигатели внутреннего сгорания;
5. автомобили;
6. материалы, употребляемые в аэропланостроении, и их обработка;
7. сведения по артиллерии;
8. метеорология;
9. фотография;
10. радиотелеграфия;
11. аэронавигация (компасное дело);
12. практические занятия в ангарах и на аэродроме;
13. испытания в полетах (на звание «летчика»);
14. испытания в полетах (с выполнением практических задач).

Обучение по предмету «Тактика и применение аэропланов в военном деле» предусматривало, в свою очередь, изучение следующих специальных тем:

1. воздухоплавательные аппараты и их тактические свойства. Аэростаты привязные, свободные и управляемые;
2. полевая война. Тактические сведения, необходимые военному летчику. Значение и применение воздухоплавательных и летательных аппаратов в полевой войне;
3. крепостная война;
4. борьба с воздушным флотом;
5. организация русской военной авиации и службы аэропланов;
6. применение аэропланов в разведке. Задачи и приемы воздушной разведки. Донесения и различные способы передачи их. Организация связи с пунктами вылета и с ближайшими штабами. Авиационные карты и чтение их;

7. применение аэропланов для службы связи;
8. боевое применение аэропланов. Борьба с воздухоплавательными и летательными аппаратами противника;
9. частные случаи применения аэропланов. Разведка и указание артиллерийских целей.

Система подготовки пилотов предусматривала закрепление полученных офицерами теоретических знаний в процессе практических занятий на аэродромах школы. Учебно-тренировочные самолеты были оборудованы двойным управлением и позволяли инструкторам координировать действия учеников. Вначале будущих летчиков обучали рулению с включенным мотором по заданным ориентирам на аэродромном поле. Затем они учились совершать короткие пробежки и подлеты на небольшую высоту. По мере получения достаточных навыков, обучаемые осваивали пилотируемый полет на заданной высоте, выполнение разворотов и посадок, применение бортового вооружения.

На аэродроме в Гатчине обучение велось круглогодично, как на колесных шасси, так и на лыжах. Свойства грунта на этом аэродроме были таковы, что даже в весеннюю распутицу, когда другие аэродромы были закрыты, гатчинский действовал.

Другой аэродром школы, Корпусной, располагавшийся на окраине Петрограда, имел сложную грунтовую поверхность, требующую периодического осушения и выравнивания. По этой причине для полетов учеников он использовался в основном зимой, после оборудования аэропланов лыжами.

Еще хуже выглядела поверхность летного поля школы под Одессой, поскольку даже небольшие дожди превращали её в непролазную грязь, совершенно непригодную для взлетов и посадок самолетов с неопытными еще летчиками. Так что, несмотря на географически, казалось бы, выгодное положение, одесский аэродром был пригоден всего два месяца в году.

Помимо погодно-климатического фактора, на качестве летной подготовки офицеров крайне отрицательно сказывалась сильная изношенность самолетных двигателей. Основными силовыми агрегатами, которыми располагала авиационная школа в 1916 г., были моторы «Гном». Бесконечные ремонты и последующие наладки старых моторов значительно замедляли обучение. Более того, эти двигатели нередко останавливались в воздухе, что приводило к частым поломкам, было чревато увечьем и гибелью пилотов.

Так, 10 апреля 1916 г. возле села Нагорное Пулковое погиб прапорщик П. В. Митт. Во время полета с неработающим мотором самолет «Фарман» перевернуло ветром, летчик выпал и разбился.

Спустя семнадцать дней, 27 апреля, в районе Гатчины, из-за ошибки ученика самолет «Фарман» с инструктором капитаном Х. Ф. Пруссис потерял скорость и управляемость, перешел в пике и врезался в вагон на железной дороге. Пилоты получили тяжелые травмы.

10 июня 1916 г. недалеко от деревни Малое Пегелово у аэроплана «Вуазен», на котором штаб-ротмистр Б. К. Бессарабский совершал экзаменационный полет с учеником, сломался воздушный винт, повредив при этом рули управления. Пилоты выпали из падающей с высоты 1800 м. машины и погибли.

Из приведенных примеров видно, что летчики гибли не только из-за поломок техники, но и из-за пренебрежения мерами безопасности. Анализ статистики катастроф и летных аварий в школе за 1916 г. показывает, что несколько человек погибли только потому, что не были пристегнуты к сиденьям. Положим, изобретенный Г. Е. Котельниковым в 1911 г. ранцевый парашют [2, с. 367] еще, может быть, и не стал обязательным атрибутом любого летчика. Но учитывать, что самолет в воздухе может легко накрениться и даже перевернуться, руководству школы и самим летчикам все же следовало бы. По непонятным причинам этого, по видимому, не делалось.

Общая продолжительность практического обучения полетам была рассчитана на 6 месяцев. В итоге, чтобы получить звание «летчик», офицеры-выпускники должны были выполнить довольно сложную и насыщенную программу зачетных полетов, которая включала:

- 1) полет продолжительностью не менее 1,5 часа по заданному маршруту;
- 2) полет на высоте от 2000 до 2200 м. продолжительностью не менее 30 минут;
- 3) планирующий спуск с высоты 500 м. и остановку не более чем в 150 м. от заранее намеченной точки;
- 4) подъем на высоту 500 м. и планирующий спуск с выключенным мотором;
- 5) три полета продолжительностью не менее 0,5 часа по заданному маршруту со спуском вне аэродрома на заданной местности.

В Годовом отчете о деятельности Петербургской военной авиационной школы за 1916 г., подписанном исполняющим должность начальника школы военным летчиком подполковником А. А. Горшковым [5], отмечается, что за 1916 год школа произвела пять ускоренных выпусков офицеров-летчиков, в том числе:

- в 9-м выпуске - 16 пилотов;
- в 10-м выпуске - 43 пилота;
- в 11-м выпуске - 60 пилотов;
- в 12-м выпуске - 10 пилотов;
- в 13-м выпуске - 22 пилота.

В процессе обучения по различным причинам было отчислено из школы 18 офицеров, выпущен всего за год 151 военный летчик.

В настоящей статье приведены малоизвестные материалы, касающиеся системы подготовки военных летчиков в одном из первых авиационных учебных заведений России - Петроградской военной авиационной школе в предреволюционном 1916 году. Программа подготовки летных кадров предусматривала как

теоретическое обучение офицеров в классах, мастерских и на аэродромах, так и, главным образом, практическую отработку ими навыков пилотирования с инструктором. Завершалось обучение самостоятельными зачетными полетами. Летали, правда, россияне на аэропланах иностранных марок - «Фарманах», «Вуазенах», «Моранах», но следует помнить, что часть из них уже была сделана нашими рабочими на заводе В. А. Лебедева в Петрограде, причем, отечественные машины считались более надежными, чем их иностранные аналоги.

Весьма впечатляет и уровень подготовки военных летчиков. Три аэродрома, ангары, различные мастерские, учебные классы с макетами, моделями и другими наглядными пособиями представляли собой хорошую материально-техническую базу обучения. Программа подготовки пилотов, помимо сугубо авиационных дисциплин, включала изучение радиотелеграфа, авто- и фотодела, материаловедения и других предметов.

Таким образом, столетие назад в Петрограде была создана и успешно функционировала вплоть до революции 1917 года одна из школ подготовки офицерского летного состава российской армии. Достаточно хорошая, по меркам того времени, учебно-материальная база авиашколы, отработанная система теоретических и практических занятий позволяла этому учебному заведению производить по несколько ускоренных выпусков общей численностью порядка 150 военных летчиков в год.

Список литературы

1. Баргаинов В. А. Крылья России: полная иллюстрированная энциклопедия. М.: Эксмо, 2008. С. 5.
2. Военный энциклопедический словарь. М.: Военное издательство, 1986. С. 367.
3. Елисеев С. П. Развитие авиации русской армии в Первой мировой войне // Военно-исторический журнал. 2008. № 2.
4. Маслов М. Русские самолеты. М.: ООО «Цейхгауз», 2006. С. 37.
5. Отчет о деятельности Петроградской военной авиационной школы за 1916 г.: рукопись // Библиотека Военно-космической академии им. А. Ф. Можайского.
6. Шумихин В. С. Советская военная авиация. М.: Наука, 1986. С. 52.

MILITARY PILOTS TRAINING SYSTEM DURING THE FIRST WORLD WAR

Dmitrii Anatol'evich Bochinin, Ph. D. in History
Department of Economics and Military Law
Military-Cosmic Academy named after A. F. Mozhaitskii
timofey1967@mail.ru

The author considers the military pilots training system of one of the main flying schools of pre-revolutionary Russia - Petrograd military school of pilots. 151 officers-pilots were trained in this educational institution for the air units of the Russian army in 1916.

Key words and phrases: aeroplane; airborne prospecting; flying school; flights programme; pilot.

УДК 94(47).084

Статья посвящена анализу методов антирелигиозной пропаганды, применявшихся организациями Союза воинствующих безбожников на территории Среднего Урала в период 1920-х-1930-х гг. Основное внимание уделяется выявлению сильных и слабых сторон использовавшихся пропагандистских методов и определению их общей эффективности.

Ключевые слова и фразы: Союз воинствующих безбожников; секуляризация; атеизм; антирелигиозная пропаганда; атеистическое движение.

Максим Викторович Булавин, к.и.н.

Кафедра истории, теории и методики обучения

Нижнетагильская государственная социально-педагогическая академия

bulavin.m@mail.ru

МЕТОДЫ АНТИРЕЛИГИОЗНОЙ ПРОПАГАНДЫ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОЮЗА ВОИНСТВУЮЩИХ БЕЗБОЖНИКОВ НА СРЕДНЕМ УРАЛЕ®

Одним из наиболее важных духовных процессов в истории российского социума стала секуляризация, развернувшаяся в нашей стране на фоне модернизации, осуществлявшейся с начала XVIII в. Ее пик пришелся на двадцатое столетие, когда властями был запущен в жизнь гигантский по своим масштабам секуляризационный проект. Власти СССР предполагали, что в течение нескольких десятилетий религия исчезнет как