

Історичні аспекти

УДК 358.4:940.54

В.В. Заборовський

Навчально-науковий інститут права та масових комунікацій ХНУВС, Харків

ПІДГОТОВКА ЛЬОТНИХ КАДРІВ НАПЕРЕДОДНІ Й У ХОДІ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (1910 – 1917 Р.)

Розглянутий процес утворення та вдосконалення системи підготовки льотного складу російської військової авіації напередодні та в роки Першої світової війни, визначено значення набутого досвіду для сучасності в період реформування вітчизняних Збройних сил.

Ключові слова: підготовка льотних кадрів, Перша світова війна.

Вступ

За передвоєнні роки був накопичений значний досвід у справі розбудови та розвитку системи підготовки льотних кадрів. Способи вирішення цієї проблеми, які вибиралися військовим керівництвом у різних умовах, були, здебільшого, єдино можливими та виправданими. Багатогранний досвід розбудови та розвитку системи підготовки льотних кадрів, накопичений в мирний та воєнний час, а також помилки та прорахунки, які допускалися при цьому, повинні бути врахованими в сучасних умовах при реформуванні як вітчизняних Збройних Сил в цілому, так і системи ВНЗ. Врахування історичного досвіду допоможе утворенню менш затратної та в той же час, більш ефективної системи підготовки льотного складу, більш швидкому реформуванню та підвищенню бойової готовності вітчизняних Повітряних Сил.

Основний матеріал

1. Створення й функціонування системи підготовки льотних кадрів до Першої світової війни. Початком створення військових льотних кадрів у російській армії послужило відкриття в 1910 р. у Гатчині при Офіцерській повітроплавальній школі авіаційного відділу з підготовки військових льотчиків. До цього часу Гатчинська школа мала у своєму розпорядженні багату учбово-матеріальну базу, кваліфіковані кадри викладачів і інструкторів, а також безцінний досвід підготовки повітроплавців, що накопичувався нею з 1885 р. Враховуючи це, а також з метою зниження витрат, навесні 1910 р. було ухвалене рішення навчати військових льотчиків на базі цієї школи. За літо 1910 р. у Гатчині було підготовлено чотири військових льотчика.

Кількість навчальних закладів, що займалися підготовкою військових льотчиків, порівняно швид-

ко збільшувалося, а деякі з них розширювалися. Так, 8 листопада 1910 р. була відкрита Офіцерська школа авіації в Севастополі. Вона була створена на кошти від добровільних пожертвувань, зібраних відділом повітряного флоту при Особливому комітеті з посилення повітряного флоту. 19 липня 1914г, тобто за два тижні до початку Першої світової війни (2 серпня) авіаційний відділ був виведений з Гатчинської Офіцерської повітроплавальної школи й на його основі була створена Гатчинська військова авіаційна школа.

В 1912 р. почала працювати група від Гатчинської повітроплавальної школи у Варшаві. Готуючи військових льотчиків, ця група з 1 листопада 1912 р. до 1 квітня 1913 р. зробила 1542 вильоти загальною тривалістю 329 годин 39 хвилин. Підготовку як цивільних, так і військових льотчиків стали здійснювати аероклуби (Всеросійський та Одеський), а також Московське товариство повітроплавання [1].

Була відкрита велика кількість теоретичних курсів при навчальних закладах країни. Наприклад, Відділ повітряного флоту на свої кошти організував теоретичні курси при Петербурзькому політехнічному інституті. Відкрилися курси при Інституті інженерів шляхів сполучення. Курс «Основи повітроплавання» читався в Миколаївській інженерній академії. М.Є. Жуковський читав курс «Теоретичні основи повітроплавання» у Московському вищому технічному училищі. Крім цього, військові льотчики для вітчизняної авіації готувалися також у вузах за кордоном. Зокрема, улітку 1910 р. для навчання польотам були відряджені у Францію шість офіцерів. Після навчання у Франції, ці льотчики стали ядром інструкторського складу в Севастопольській Офіцерській школі авіації та в Офіцерській повітроплавальній школі в Гатчині.

Слід зазначити, що споконвічно підготовка

льотчиків у навчальних закладах Росії була поставлена досить високо. Кандидати для навчання відбиралися в основному із числа офіцерів, що побажали стати льотчиками. Правда, у січні 1913 р. для льотчиків були встановлені вікові цензи. Відповідно до них граничний вік для військового льотчика визначався в 35 років; для начальника авіаційного загону (загін з 6 літаків вважався авіаційною частиною) – в 50 років; для командирів і штаб-офіцерів авіаційних рот (у роті налічувалося кілька авіазагонів) – 55 років; для обер-офіцерів авіаційних рот – в 50 років.

Відповідно до Інструкції, затвердженій начальником Генерального штабу, був визначений порядок ведення занять і польотів. Перш, ніж приступитися до польотів, всі майбутні льотчики проходили спеціальний теоретичний курс, у який входили основи аеродинаміки, метеорології, авіаційної техніки й інших навчальних дисциплін.

Навчання польотам ділилося на чотири етапи. На першому етапі той, якого навчають, літав з інструктором. Він знайомився з особливостями експлуатації матеріальної частини й освоював техніку пілотування на основних етапах польоту. У цей період треба було зробити не менш 12 польотів. На другому етапі той, якого навчають, робив самостійні польоти по колу, число яких визначалося його здатностями до освоєння льотної справи.

На третьому етапі майбутні льотчики літали з пасажирами, освоювали польоти на висоті й пілотування літака з виключеним двигуном. На четвертому етапі майбутні пілоти одержували навички в проведенні позааеродромних польотів і у веденні повітряної розвідки. До першого позааеродромного польоту той, якого навчають, повинен був налітати самостійно в районі аеродрому не менш 5 годин.

Після закінчення теоретичного й практичного курсів навчання для одержання звання військового льотчика необхідно було здати серйозний іспит. Відповідно до вимог (по досвіду 1912 р.) на іспиті було необхідно виконати політ тривалістю не менш 1.5 години. При цьому не менш 30 хвилин льотчик повинен був перебувати на висоті 1000 метрів, а потім спланувати з виключеним двигуном до висоти 100 метрів. В екзаменаційне завдання також входило виконання польоту по колу на аероплані незнайомого типу й рішення практичного завдання по веденню повітряної розвідки. Крім перерахованих завдань необхідно було витримати екзамен з знання матеріальної частини літака, розібрати й зібрати мотор [2].

Зі збільшенням кількості авіаційних навчальних закладів і вдосконалюванням їхньої роботи, рік у рік збільшувалося число підготовлених військових льотчиків. Якщо в 1910 р. Гатчинська Офіцерська повітроплавальна школа підготувала чотирьох військових льотчиків, то в 1914 р. країна одержала 97

військових льотчиків, з них 63 пілоти були підготовлені в Севастопольській школі й 34 – у Гатчинській.

Одночасно із цим збільшувалося число військових льотчиків у розпорядженні Військового відомства Росії, що до кінця 1913 р. мало у своєму розпорядженні 211 військових льотчиків (36 пілотів підготовлені з нижніх чинів, інші – офіцери).

Успішне рішення двох завдань: з одного боку, кількісно-якісний розвиток літакового парку в Росії, з іншого боку – ріст кількості і якості військових льотчиків, що готувалися, забезпечило прийняття 21 вересня 1911 р. урядом Росії рішення про формування авіаційних частин у російській армії [3].

Напередодні Першої світової війни в Росії були зроблені перші кроки з підготовки льотчиків-спостерігачів. Це було викликано необхідністю більш якісного ведення повітряної розвідки. Досвід указував на необхідність негайного вирішення цієї проблеми. У Росії льотчиків-спостерігачів готували безпосередньо у військах. Не вистачало матеріальних засобів для створення в цих цілях спеціальних військово-навчальних закладів, тому дане завдання вирішували авіаційні загони, у які прибували спочатку тільки офіцери Генерального штабу, що володіли гарною тактичною підготовкою.

З ростом потреб російської авіації в льотчиках-спостерігачах, перелік категорій офіцерів для навчання нової льотної спеціальності, був розширений. У травні 1914 р. Військова рада по поданню Головного управління Генерального штабу схвалила прикомандирування до авіаційних загонів офіцерів всіх родів військ. Строк підготовки льотчиків-спостерігача в авіагоні визначався в 3 місяці. Однак, слід зазначити, що льотчики-спостерігачі до початку війни в штати загонів уведений не були, хоча можливості для цього були вже створені [4].

Після закінчення авіашколи військові льотчики, а льотчики-спостерігачі – по завершенню навчання в авіагоні, удосконалювали свою підготовку у військах. Напрямок, по яких вона здійснювалася, визначалися завданнями бойової підготовки авіаційних частин. Основним змістом бойової підготовки льотних частин було виконання тренувальних польотів удень у ПМУ та, як правило, у районі свого аеродрому. У тренувальному порядку виконувалися польоти в сутінках і в темний час доби з висвітленням місцевості в районі посадки вогнями багать, ракетами й прожекторами, а також денні позааеродромні польоти. Напередодні війни, російські авіаційні частини стали відпрацьовувати вищий пілотаж, виконувати далекі перельоти одиночними екіпажами або групами, за що заохочувалися командуванням [2].

У ході створення та наступного розширення системи підготовки кадрів чітко позначилася тенде-

нція до централізації керування провідними школами авіації з боку військового відомства. До початку Першої світової війни обидві офіцерські школи авіації (у Гатчині й у Севастополі) замикалися на нього через відділ повітряного флоту. Як показав досвід, централізоване керування навчальними закладами забезпечувало єдність навчальних планів і програм, широке використання в ході теоретичної та льотної підготовки новітніх досягнень вітчизняної науки й техніки, світового досвіду підготовки льотних кадрів та ін.

Таким чином, до початку Першої світової війни в Росії в основному була створена система підготовки льотних кадрів. Протягом чотирьох років у навчальних закладах країни для вітчизняної військової авіації готувалися льотчики й льотчики-спостерігачі. Це дозволяло з великою інтенсивністю формувати в російській авіації стройові частини й підвищувати боєздатність російської армії в цілому.

2. Підготовка льотних кадрів у роки Першої світової війни (1914-1917 рр.). Перша світова війна стала суворим випробуванням для системи підготовки льотних кадрів Росії, створеної незадовго до її початку. Тривалий і напружений характер бойових дій на фронтах, а також активна участь у них молоді російської авіації та інші причини вимагали внесення істотних коректив в усі ланки системи льотної підготовки.

Насамперед, була збільшена кількість військових авіаційних шкіл по підготовці льотчиків. Якщо напередодні війни їх було дві, то вже в серпні 1916 р. почала працювати ще одна школа – у Тбілісі. Для підготовки льотчиків морської авіації 28 липня 1915 р. у Петрограді була відкрита 1-ша офіцерська школа морської авіації. У жовтні частина цієї школи – інструктори, механіки, матеріальна частина – у вигляді її філії була переведена в м. Баку. З 25 лютого 1917 р. філія стала самостійною Бакинською школою морської авіації. Роком раніше (в 1916 р.) школа морської авіації була відкрита в Севастополі. Таким чином, було створено 3 школи морської авіації. В 1917 р. на додаток до цих шкіл була відкрита ще одна – Петроградська морська школа вищого пілотажу, призначена для вдосконалення бойової майстерності морських льотчиків. У цьому ж році в Євпаторії була створена школа по вдосконаленню бойової майстерності льотчиків для сухопутних військ.

Створенням шкіл морської авіації був покладений початок диференціації в підготовці льотчиків, тобто спеціально для «сухопутної» і морської авіації. Як показав досвід, введення диференційованої підготовки льотчиків, позитивно позначилося на підвищенні бойової здатності стройових частин. Вузька спеціалізація авіаційних шкіл сприяла більшому якісному навчанню льотних кадрів армії та фло-

ту. За визнанням командування флоту, морська авіація набрала силу тільки після відкриття шкіл морської авіації. Якщо на початку війни в складі російського флоту було тільки 18 літаків і 15 льотчиків, то до початку 1917 р. – уже 240 літаків і 130 льотчиків [3].

Була істотно збільшена штатна кількість змінного складу створених до війни Гатчинської і Севастопольської авіашкіл. Наприклад, контингент курсантів у севастопольській школі був збільшений в 1916 р. на 15 – 20%.

Війна зажадала створення спеціальної школи й для підготовки льотчиків-спостерігачів, які до неї готувалися безпосередньо в стройових частинах. У вересні 1914 р. у штат кожного авіаційного загону було уведено по чотири льотчика-спостерігача. Однак, створеного до війни «кадру льотчиків-спостерігачів» виявилось недостатньо для укомплектування всіх авіаційних частин, оскільки, по-перше, збільшилася кількість частин і по-друге, у ході бойових дій авіація зазнавала втрат також і в льотчиках-спостерігачах.

Для того, щоб звільнити авіаційні загоони діючої армії від підготовки льотчиків-спостерігачів, що тривала 3 місяці, упорядкувати й підвищити якість підготовки цих фахівців, було ухвалено рішення про відкриття спеціальної школи. З січня 1916 р. у Києві відкрилася Офіцерська школа льотчиків-спостерігачів з 6-місячним строком навчання. Надалі, такі школи називалися школами по підготовці штурманів.

Для практичних занять до школи були прикомандировані 9-й і 15-й корпусні авіаційні загоони. Вони перебували в школі й займалися підготовкою льотчиків-спостерігачів доти, поки в ній не була створена своя спеціальна учбово-матеріальна база. Офіцерська школа льотчиків-спостерігачів працювала досить інтенсивно: в 1916 р. (у рік створення) у ній пройшло підготовку близько 150 офіцерів.

Була проведена велика робота з дипломування тих льотчиків-спостерігачів, які раніше пройшли підготовку в авіаційних загонах. Для цієї мети на місцях створювалися спеціальні перевірочні комісії. До іспитів допускалися тільки найбільш досвідчені офіцери, що мали не менш 50 годин нальоту.

Вимоги, пропоновані перевірочною комісією до випробуваних, були досить важкими. Випробування на одержання звання льотчика-спостерігача включали теоретичний іспит в обсязі програми піврічного курсу: залікові роботи з аеронавігації, радіотелеграфії й аерофотографії; виконання польотних завдань із веденням візуальної розвідки, бомбометанням, коректуванням вогню артилерії та повітряною стрільбою.

У ході виконання залікових робіт здобувач повинен був представити 6 знімків, виконаних на землі

з їхнім описом і 2 знімки, зроблених з літака. Крім того, потрібно було зробити фотопланшет з 10 – 15 знімків, виконаних з літака; 2 стереоскопічних знімки, зроблених на землі, і 2 таких же знімки, виконаних у повітрі.

Льотчик-спостерігач поступово ставав авіаційним штурманом. І хоча поняття аеронавігація в той час ще не зложилося, однак одним з вимог до льотчика-спостерігача було вміння вести орієнтування візуально й по компасу, а також уміння використовувати радіо з метою навігації.

Вчасно вжиті заходи по збільшенню кількості і підвищенню якості щодо підготовки льотчиків-спостерігачів сприяли своєчасному та повному комплектуванню стройових частин кадрами нової спеціальності, а також підвищенню боєздатності російської авіації в цілому. До лютого 1917 р. у російській армії налічувалося близько 300 льотчиків-спостерігачів [4].

У ході війни були внесені деякі зміни й у систему комплектування навчальних закладів. На її початку у військові авіаційні школи зараховувались тільки офіцери, а потім в них був розширений доступ цивільним добровольцям, що попередньо пройшли спеціальну підготовку. Для вступників в авіаційні школи в Москві, при Вищому технічному училищі в листопаді 1914 р. були відкриті «Теоретичні курси авіації» зі строком підготовки абітурієнтів у них 4 місяці. Організатором курсів був М.Є. Жуковський. За війну курси підготували 242 кандидати для вступу в авіаційні школи [5].

З метою підвищення якості теоретичної й льотної підготовки випускників військових авіаційних шкіл, у ході навчального процесу впроваджувалися нові методики. При цьому широко враховувався й використовувався світовий досвід підготовки льотного складу. Так, наприкінці 1915 р. Рада Севастопольської авіаційної школи ухвалила рішення щодо впровадженні французького методу літного навчання, що складався із трьох етапів: вивезення, тренування й освоєння бойового літака.

Вивезення вважалося найбільш відповідальним етапом, що полягав в проведенні первісного навчання льотному мистецтву під керівництвом досвідченого інструктора. На другому етапі курсант виконував 8 годин нальоту на біплані й 12 годин нальоту на моноплані, знайомлячись, таким чином, з аеропланами обох схем. Наприкінці цього етапу здавалися льотні іспити. Після одержання диплома льотчик налітував ще не менш 12 годин на бойовому літаку. Таким чином, льотна практика була досить великою, якщо взяти до уваги простоту експлуатації більшості літаків того часу. Такі льотчики, перебуваючи на фронті, без переучування на бойовому літаку вводилися в бій і були здатні вирішувати бойові завдання [6].

Досвід організації третього етапу навчання у військових авіаційних школах Росії, накопичений у роки Першої світової війни, широко використовувався в нашій країні на різних етапах розвитку системи підготовки льотних кадрів. Наприклад, у роки Великої Вітчизняної війни для навчання на бойовому літаку випускників військових авіаційних шкіл, були створені і використовувалися запасні авіаційні полки. У ВВС СРСР в 80-і роки для цієї мети застосовувалися центри бойової підготовки та переучування льотного складу.

У роки Першої світової війни у всіх військових авіаційних школах була розроблена й застосовувалася єдина методика проведення випускних іспитів. Щоб не допустити зниження рівня підготовки військових льотчиків, Командування повітряного флоту затвердило досить тверду програму практичних випробувань (іспитів) для здобувача звання «військового льотчика».

Відповідно до Програми в ході іспиту було потрібно: зробити політ тривалістю не менш 2-х годин з повним навантаженням, з набором висоти 2500 метрів, на якій потрібно було пробути не менш половини часу від загальної тривалості польоту; виконати планування з виключенням двигуном до висоти 500 метрів; зробити ще три польоти по заданих маршрутах на висоті 1000 метрів, тривалістю по 30 минут кожний, з посадками в зазначених місцях (поза аеродромом); один політ виконати на тактичному фоні з веденням візуальної повітряної розвідки й повітряним фотографуванням.

Іноді ці вимоги доповнювалися новими, що диктувалися бойовою практикою. При цьому, новими навичками необхідно було опанувати як молодому, так і досвідченому поколінню військових льотчиків. Цей факт свідчить про те, наскільки велика увага приділялася командуванням повітряного флоту вивченню бойового досвіду в авіаційних військових навчальних закладах [7, 8].

Настільки ж активно вивчався й використовувався світовий досвід вузівської підготовки льотних кадрів. Насамперед, здійснювався обмін із союзниками. Наприклад, із Франції в 1915 р. приїжджала делегація авіаційних фахівців, що представляли як систему авіаційних шкіл, так і бойову авіацію. У листопаді цього ж року у Францію убула делегація фахівців російської авіації. Її головним завданням було вивчення авіаційної служби та ознайомлення з роботою французьких льотчиків. Обмін досвідом з авіаторами закордонних країн позитивно позначався на якості підготовки льотних кадрів для вітчизняної авіації й в підсумку сприяв підвищенню боєздатності авіаційних частин.

У ході війни було поліпшено керування системою підготовки льотних кадрів. Зокрема, щоб упорядкувати систему підготовки авіаційних кадрів в

1915р. у військовому відомстві була заснована посада начальника військово-авіаційних шкіл, що відповідав за якість і кількість льотних кадрів, що готувалися. Введення цієї посади виявилось своєчасним і виправданим, тому що в ході війни відбулося різке розширення системи підготовки авіаційних, у тому числі льотних кадрів, істотно збільшився обсяг і складність розв'язуваних нею завдань. Природно, що підвищилися вимоги до льотних кадрів, оскільки необхідно було енергійно вивчати й активно впроваджувати бойовий досвід в авіаційних школах [9].

ВИСНОВОК

Таким чином, у роки Першої світової війни система підготовки льотних кадрів, створена незадовго до її початку, одержала серйозну перевірку, продемонструвала свою життєздатність. Особливої уваги з досвіду розвитку системи підготовки льотних кадрів у роки Першої світової війни заслуговує: по-перше, розширення ємності створених і збільшення кількості нових військових шкіл, що дозволило укомплектувати льотним складом всі створені авіачастини й поповнювати їхні втрати; по-друге, дозвіл на створення приватних військових авіаційних шкіл воєнного часу (в умовах дефіциту держбюджету це дозволило залучити кошти приватних осіб і організацій для рішення важливого військового питання); по-третє, подальша спеціалізація в підготовці льотних кадрів і насамперед диференціація підготовки льотчиків для «сухопутної» і морської авіації; по-четверте, удосконалення методики льотного навчання, що здійснювалося з урахуванням бойового досвіду й досвіду роботи льотних вузів закордонних країн; по-п'яте, створення у військовому відомстві спеціального органа, що займався керуванням вузами.

Подальший розвиток одержала система підготовки льотних кадрів для вітчизняних ВВС після революції, у ході Громадянської війни, а також у міжвоєнні роки.

Список літератури

1. Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных военно-воздушных силах (1910-1994 гг.): учебное пособие. – Монино, 1996. – С. 4-18.
2. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России / П.Д. Дузь. – М.: Машиностроение, 1989. – 333 с.
3. Келдыш М.В. Авиация в России: справочник / М.В. Келдыш, Г.П. Свищев, С.А. Христианович. – М.: Машиностроение, 1988. – 368 с.
4. Перов Н.В. История развития итурманской службы ВВС советской армии / Н.В. Перов, В.А. Мякошин, С.С. Куренин. – Монино; ВВА, 1991. – 185 с.
5. Грибанов С.В. Пилоты Его Величества / С.В. Грибанов. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. – 382 с.
6. Авиация нашей Родины: сборник статей. – М.: Воениздат, 1955. – 568 с.
7. Сводная летопись. Часть 1. Офицерская школа авиации (1910-1913). – СПб.: Охотник, 2009. – 145 с.
8. Сводная летопись. Часть 2. Офицерская школа авиации (1914-1920). – СПб.: Охотник, 2009. – 145 с.
9. Спатарель И.К. О развитии военной авиации в России и боевой работе 7-го корпусного авиаотряда на Юго-Западном фронте в 1914-1917 годах / И.К. Спатарель. – М., 2009. – 256 с.
10. Петров Г.Ф. Российский Императорский Воздушный флот в фотографиях начала XX века: альбом / Г.Ф. Петров. – СПб.: Лики России, 2011. – 264 с.
11. Хайрулин М. 16-й корпусной авиационный отряд / М. Хайрулин. – М.: Охотник, 2008. – 160 с.
12. Хайрулин М. 7-й корпусной авиационный отряд / М. Хайрулин. – М.: Охотник, 2008. – 160 с.
13. [Электронный ресурс]. – Режим доступа до ресурсу: <http://www.retroplan.ru>.

Надійшла до редколегії 10.10.2011

Рецензент: д-р військ. наук, проф. Г.А. Дробаха, Харківський університет Повітряних Сил ім. І. Кожедуба, Харків.

ПОДГОТОВКА ЛЕТНЫХ КАДРОВ НАКАНУНЕ И В ХОДЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ (В 1910 – 1917 Г.)

В.В. Заборовский

Рассмотрен процесс создания и совершенствования системы подготовки летных состава русской военной авиации накануне и в годы Первой мировой войны, определено значение накопленного опыта для современности в период реформирования отечественных Вооруженных Сил.

Ключевые слова: подготовка летных кадров, Первая мировая война.

TRAINING OF FLYING PERSONNELS THE DAY BEFORE AND DURING WORLD WAR I (IN 1910 – 1917)

V.V. Zaborovskiy

The process of creating and improving the training of flight crews of Russian military aviation before and during World War I is considered and the importance of gathered experience for modern times during the formation of national Armed Forces is determined in this article.

Keywords: training of flying personnels, World War I.