
КУЗНИЦА КАДРОВ МОРСКОЙ АВИАЦИИ

В.А. Борисов

Кафедра истории России
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 10–2, Москва, Россия, 117198

В статье на конкретных примерах раскрываются малоизвестные страницы истории авиации флота, показывается заслуженный вклад Ейского Военно-Морского авиационного училища в подготовку славной когорты воздушных бойцов, рассматриваются вопросы необходимости возвращения к оправдавшей себя системе обучения, имеющей безусловно специфические особенности. В статье использованы архивные материалы, воспоминания ветеранов морской авиации и выпускников Ейского училища.

Ключевые слова: историческая память, военное училище, морская авиация, летный состав, самолеты, авиационная техника, военные документы.

В канун 70-й годовщины Великой Победы уместно вспомнить о летчиках морской авиации, внесших большой вклад в славные страницы боевой истории нашего Отечества, самоотверженно и героически сражаясь с врагами на море и в воздухе в различные периоды истории нашего государства, не щадя своих сил, отстаивая священные рубежи России.

Без малого целый век длится история славного военного авиационного училища летчиков, единственного и уникального военного учебного заведения, из стен которого с 1931 и до 1956 г. выпускались летчики морской авиации. 28 июля 2015 г. Ейскому военно-морскому авиационному ордену В.И. Ленина училищу имени И.В. Сталина (до 1956 г.) исполнится 100 лет.

Исторические основы подготовки и воспитания морских авиационных кадров, славные боевые традиции, на которых формировалось училище, ведут свое начало с Петроградской офицерской школы морской авиации.

Именно 28 июля 1915 г. был отслужен торжественный молебен по случаю открытия Офицерской Школы Морской Авиации в Петрограде. Школа получила в свое распоряжение самое окончание северной дамбы Гутуевского острова, где забетонировали площадку около 3000 кв. метров и сделали два пологих спуска к воде для самолетов – 4-х летающих лодок М-5 завода Щетинина и двух ГВА на начало октября 1915 г.

Боевые действия уже в ходе Первой мировой войны показали, что новый род войск – авиация может иметь применение не только для связи и наблюдения, но и вполне эффективно участвовать в решении самостоятельных

боевых задач. И вот с целью подготовки авиационных кадров под патронажем Великого князя Александра Михайловича Романова на деньги, собранные возглавляемым им Высочайше учрежденным Особым Комитетом по усилению Военного Флота, на добровольные пожертвования при Отделе Воздушного Флота создается специальная авиационная школа.

Уже в сентябре 1915 г. в школе состоялся первый выпуск морских летчиков в количестве 16 человек. С тех пор и по сегодняшний день количество подготовленных училищем авиационных морских кадров превысило 32 тысячи.

Справедливости ради следует особо упомянуть о том, что к морской авиации внимание было обращено несколько ранее. Еще в 1912 г. начальник морских сил Балтийского моря адмирал Н.О. фон Эссен поручил начальнику службы связи Балтийского моря капитану 2 ранга А.И. Непенину организовать при службе связи отдел морской авиации. Для этой цели А.И. Непенин выбрал себе помощником Б.П. Дудорова, с которым он был знаком еще по Порт-Артуру и двух летчиков, имевших опыт полетов на сухопутных аэропланах системы Фарман.

Интересен факт, что в качестве специалиста по технической части был приглашен тогда еще незнаменитый И.И. Сикорский. Он был зачислен на службу по Морскому Ведомству в качестве инженера по авиационной части службы связи Балтийского моря.

В авиационную школу на Каче были командированы шесть офицеров флота, желающих обучаться летному делу. Вначале на авиацию Балтийского моря возлагалась прибрежная воздушная разведка. Для этой цели служили воздушные базы (станции) 1-го и 2-го разрядов.

Следующей задачей было усовершенствование и приобретение аппаратов, способных садиться на воду и с нее подниматься. Для этого с этой целью использовались аппараты системы Фарман, поставленные на поплавки, для морской службы почти непригодные. Тут помог И.И. Сикорский, проектировавший аппарат «С-10» поплавкового типа.

Но удачной оказалась вторая конструкция русского гидросамолета И.И. Сикорского (1). Строились эти аппараты Русско-Балтийским заводом и были использованы для учебных целей, а с начала войны целый год они находились на боевой службе.

В 1912 г. под руководством русского инженера Д.П. Григоровича были реализованы совершенно новые инженерные замыслы: фюзеляж выполнен в форме лодки. И в дальнейшем он создает целую серию «летающих лодок» М-5, М-9, М-11, М-15, которые положили начало «русскому направлению» в конструкции гидросамолетов (2).

В 1913 г. И. И. Сикорский, будучи занятым проектированием первого в мире четырехмоторного самолета, вынужден был оставить службу на флоте. На его место был приглашен инженер П.А. Шишков, только что окончив-

ший курс аэродинамики и кораблестроения в Санкт-Петербургском политехникуме (он является автором проекта авиаматки, имеющей скорость в 30 узлов). Весной 1913 г. в Монако предстоял первый мировой конкурс гидропланов, и туда для наблюдения были откомандированы Б.П. Дудоров, инженер-механик капитан 2 ранга Д.Н. Александров и лейтенант И.И. Стаховский.

Имея разрешение на посещение других государств для ознакомления с состоянием в них гидроавиации и не найдя там ничего интересного, Дудоров возвратился в Париж, познакомился с известным французским летчиком лейтенантом запаса французского флота Бомоном (Beaumont). Бомон являлся членом Франко-Британской Компании (Ф.Б.А) и предложил Дудорову посмотреть на строящуюся у них на заводе летающую лодку. Лодка эта типа «Donnet Leveque» Дудорову очень понравилась и при посредничестве морского агента капитана 1 ранга В.А. Карцева была приобретена для Балтийского флота.

По возвращении Дудорова в Санкт-Петербург с фирмой Ф. Б. А. был заключен контракт на постройку 12 лодок этого типа, и сам Бомон был приглашен в Россию конструктором. Выполнение заказа сильно затянулось, и с началом войны эти лодки были реквизированы для нужд Французской морской авиации. Осенью 1912 г. на взморье Санкт-Петербургского порта были устроены деревянные спуски и парусиновые ангары и начались пробные полеты. К весне 1913 г. стали прибывать из Качи молодые летчики, не имевшие еще опыта полета на гидросамолетах, которых тогда в Каче еще не было. При станции был заведен быстроходный катер, в обязанности которого входило «вылавливание» из воды летчиков и оказание помощи аппаратам, потерпевшим аварию.

На Санкт-Петербургской станции производились испытания и сдача новых аппаратов Сикорского «С-10», давших отличные результаты. Там же находилась лодка Бомона, позже немного поврежденная во время учебного полета. Завод Лебедева, ее чинивший, снял с нее чертежи, что и послужило основой к созданию более усовершенствованного типа летающих лодок, известных на флоте под литерой «Щ» (Щетинин) или «М» (морской).

По мере организации новых станций началось строительство ангаров, спусков, мастерских и жилых помещений, причем в этом огромную услугу оказал строитель маяков Балтийского моря, инженер, подполковник Я.И. Ярон. С весны 1913 г. началась постройка станций 1-го разряда на острове Эзель, в бухте Кильконд. Летом того же года испытательная станция была переведена из Санкт-Петербурга в Порт Александра III. Были получены удобные помещения для офицеров, команды и канцелярии. Станции был передан Пост Службы Связи с его наблюдательными постами и радиостанцией.

В период создания Школы в 1915 г. предполагалось, что обучать полетам над морем будут прошедших подготовку сухопутных офицеров-летчи-

ков, потому что специалистов для начальных занятий по обучению «искусству летания», как тогда говорили, катастрофически не хватало. Но вскоре стало понятно, что придется приглашать для обучения как офицеров из других родов войск, так и желающих добровольцев из гражданских.

С учетом того, что Финский залив зимой покрывается льдом, Школа перебазировалась на Каспийское море в Баку. Там 22 ноября 1915 г. торжественным молебном открылось отделение, которым с мая 1916 г. командовал капитан 1 ранга А.А. Янович, один из первых российских офицеров, который прошел обучение во Франции. К сожалению, там он получил травму руки, летчиком стать не смог, но именно ему судьба уготовила выпустить первых морских летчиков из Офицерской Школы Морской Авиации (ОШМА).

2 января 1916 г. самым первым из выпускников ОШМА, получившим звание «морской летчик», стал прапорщик по морской части А.П. Быков, затем переведенный в постоянный состав Школы в качестве руководителя и впоследствии много сделавшим для ее становления.

В ОШМА готовили не только морских летчиков, но и наблюдателей, авиационных мотористов и техников. Предпочтение при отборе оказывалось служившим на флоте, но принимались офицеры и нижние чины других родов войск на курсах, образованных при кораблестроительном отделении Политехнического института в Петербурге, а затем и в Москве. Обучение длилось от 6 до 9 месяцев. По окончании необходимо было сдать летный экзамен и испытания еще по 11 сопутствующим дисциплинам.

Летные экзамены проводились по специальной программе, состоявшей из умения взлетать и садиться на воду, планировать, совершать маневры, а также производить наблюдение и разведку. Технические специалисты сдавали экзамены по своей программе.

По мере усовершенствования летательных аппаратов и приобретения опыта в ходе войны морская авиация из средства связи и разведки превращалась в боевую ударную силу флота, в том числе и для выполнения бомбометания позиций и объектов противника.

Но уже летом 1916 г. остро встал вопрос о подготовке морских истребителей на летающих лодках М-11 и других гидропланах, предназначенных для ведения воздушного боя. И вскоре в Красном Селе под Петроградом была организована специальная Морская школа воздушного боя. И уже летом 1916 г. Отдел Воздушного Флота во главе с А.А.Тучковым начал работать над проектом крупного Военно-морского авиационного училища для подготовки специалистов самого широкого профиля.

Февральская революция 1917 г. отодвинула эти планы. Но все-таки 14 июля согласно постановлению Адмиралтейств – Совета и Указа из Правительствующего Сената вышел приказ по Флоту и Морскому Ведомству по организации офицерских классов и школы для матросов с выделением средств и штатов с их размещением в Ораниенбауме. Интенсивная подготовка мор-

ских специалистов продолжалась вплоть до октябрьских событий 1917 г., а в ноябре уже набор в школу прекращен.

Ввиду прямой угрозы Петрограду Школу из Ораниенбаума было решено эвакуировать в Нижний Новгород с переименованием в Нижегородскую школу морской авиации.

20 декабря 1917 г. был издан приказ № 4 по армии и флоту об объединении морской и сухопутной авиации во главе с Управлением Воздушного Флота Республики (УВФ) (3). Но уже 11 января 1918 г. вопрос об объединении управления при рассмотрении Верховной морской коллегией был отложен, т.к. не учитывал специфику развития и вел к двойному подчинению (4). И уже в декабре 1918 г. в составе РВСР был образован морской отдел с утверждающей резолюцией В.И. Ленина (5).

Крушение Российской империи и последовавшие за этим перемены власти привели в конце концов к образованию в Петрограде Второй школы морской авиации под руководством морского летчика-большевика П.Г. Еременко, которой присвоил школе имя председателя РВСР Л.Д. Троцкого. В декабре 1919 г. Петроградскую школу отправляют в Самару, где с октября 1919 г. уже находилась Нижегородская школа, а в июне 1920 г. обе эти школы были объединены. И здесь стал летчиком впоследствии один из первых Героев Советского Союза В.С. Молоков.

После освобождения Крыма Красной Армией появилась возможность перевести Школу к незамерзающему Черному морю. И в марте 1922 г. Военно-морская школа авиации из Самары перебазировалась в Круглую бухту на юго-западе Севастополя, а затем в закрытую Килен-бухту, менее зависимую от штормов, куда стали поступать новые летающие лодки, в том числе самолеты М-20, М-24, Р-1 и МР-1. Курсантов здесь обучали в будущем известные полярники и первые Герои Советского Союза – М.Я. Линдель, В.С. Молоков, Н.С. Мельников, И.В. Доронин, И.А. Пушкин, А.М. Вирак, В.И. Мырсов, С.А. Леваневский, А.В. Ляпидевский, М.И. Козлов, Э.М. Лухт и другие. С 1928 г. из Школы лишилась имени Л.Д. Троцкого и стала именоваться Школой морских летчиков.

В марте 1930 г. Школе присваивается имя И.В. Сталина. Личный состав Школы принимает участие в учениях совместно с частями ВВС СКВО и Черноморского флота.

Авиапарк значительно расширился: если в Севастополе он составлял 40 самолетов, то в Ейске – 440, в том числе новые учебные и боевые самолеты Р-1, Р-5, Дорнье «Валь», Савойя С-62, бомбардировщики ТБ-1, ТБ-3, МБР-2, МБР-4, истребители И-4, И-5, И-15, самолеты У-2(По-2), Ш-2 и др.

В 1932 г. Школа стала лучшей среди учебных заведений ВВС РККА и выпустила около 200 летчиков и много других специалистов. 1 августа 1934 г. состоялся первый выпуск военных штурманов, началась подготовка специалистов воздушного управления и связи. Вводится обязательное освоение кур-

сантами парашютов, овладение различными видами спорта, планеризмом, проводятся соревнования. В ноябре 1935 г. Школа выпустила первый отряд летчиков-лейтенантов.

В 1936 г. она была переименована в Военную школу летчиков и летнабов морской и сухопутной авиации имени И.В. Сталина, а в 1937 г. – переименована в Военно-Морское авиационное училище имени И.В. Сталина. В 1939 г. из стен училища было выпущено свыше 900 летных специалистов. Выпускники училища воевали в небе Испании, помогали Китаю, участвовали в конфликте с Японией в районе озера Хасан и реки Халхин-Гол, в войне с Финляндией и при возвращении западных территорий Белоруссии, Украины, Прибалтики.

После начала войны училище перебазировалось в Моздок с вместе с 274 самолетами. Ежедневно на фронт отправляли по 5–10 вновь подготовленных летчиков с налетом всего 15–20 часов.

В августе 1942 г. училище вновь перебазировалось в Самару и уже работало не с четырех, а с 11 аэродромов. В 1943 г. сюда поступили новые самолеты Ла-5 и Як-7. В 1943 г. указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи в подготовке летных кадров училище награждено орденом Ленина. К этому времени 45 выпускников уже были удостоены звания Героя Советского Союза, а около 4000 награждены орденами и медалями.

После освобождения Кубани 11 октября 1943 г. был получен приказ о возвращении училища в г. Ейск.

Последний «военный» выпуск был сделан в 1945 г., и эти летчики успели внести свой вклад в разгром милитаристской Японии.

За четыре года войны училище подготовило 3517 летчиков и 157 штурманов. Курс обучения в училище стал трехгодичным. Поэтапно курсанты осваивали сначала УТ-2, которые вскоре заменили более современными Як-18, затем перешли на Як-11 и ЛА-7у. Летчики-истребители выпускались на боевых Як-9, Ла-7 и Ла-9 (с 1948 г.) с квалификацией «пилот-техник». Последними поршневыми истребителями на выпуске были Ла-11.

В 1946 г. в училище появился учебный морской полк на самолетах МБР-2, РВН-1 («Номад»), РВУ-5 («Каталина»), Бе-4. Последний выпуск курсантов на летающих лодках состоялся в 1949 г., затем полк переучился на самолеты Ли-2.

В 1949 г. сначала технические, а потом и летные специалисты начали знакомиться с новыми реактивными истребителями МиГ-15. С июля 1956 г. училище было передано в состав ВВС СКВО и с 8 октября 1957 г. переименовано в Ейское Ордена Ленина военно-авиационное Училище летчиков имени И.В. Сталина, а с мая 1959 г. Училище обретает статус высшего учебного заведения с четырехгодичным сроком обучения и присвоением выпускникам квалификации «летчик-инженер».

С 30 декабря 1961 г. имя Сталина было снято с названия училища, в мае 1967 г. училищу присвоено имя выпускника дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова. Училище меняет также профиль подготовки курсантов на летчиков истребительно-бомбардировочной авиации на новейшем сверхзвуковом самолете Су7, а затем Су-7б, Су-7у, Су-7бм, и позже – спарки Су-17ум, Су-17ум3 и боевые Су-17м3. В конце 1963 г. в училище стали поступать новые учебные самолеты Л-29 чешского производства, которые вытеснили самолеты Як-18.

Последний выпуск летчиков из ЕВВАОЛУЛ им. В.М. Комарова состоялся в 1992 г., и с 1993 г. училище было целиком перепрофилировано для подготовки специалистов по управлению воздушным движением со сроком обучения 5 лет.

Распоряжением Совмина РФ № 480-р от 25 марта 1993 г. Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова было упразднено. Оно стало филиалом Качинского училища летчиков им. Мясникова, и в 1995 г. вошло в состав Краснодарского высшего военного авиационного ордена Дружбы народов института, а с августа 2000 г. – как филиал Военно-воздушной Краснознаменной ордена Кутузова академии имени Ю.А. Гагарина. С 1 января 2005 г. училище вновь обретает самостоятельность, а с 2008 г. училище присоединено ко вновь образованному «Военному учебно-научному центру Военно-воздушных сил ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина».

Согласно Приказу Минобороны РФ от 12 июля 2011 г. № 1136 филиал в г. Ейске должен был быть ликвидирован до 1 октября 2011 г. 1 сентября 2011 г. Ейское авиационное училище прощалось со знаменем.

Заслуги Ейского авиационного Училища перед нашим Отечеством трудно переоценить. Из этих стен вышли 259 Героев Советского Союза, в том числе здесь учились и работали дважды Герои Советского Союза М.В. Кузнецов, А.Е. Мазуренко, В.И. Раков, Н.Г. Степанян, Н.В. Челноков, В.А. Джанибеков. Кавалером Золотой Звезды №1 Героя Советского Союза является воспитанник училища А.В. Ляпидевский. Здесь обрели крылья и получили путевку в небо командиры космических кораблей летчики-космонавты Павел Беляев, Георгий Шонин, Владимир Джанибеков.

Следует особо сказать о ветеранах училища, патриотах-исследователях (а также создателях Музея ВВАУЛ и хранителях уникальных материалов во главе с бывшим директором музея А.М. Слюсаренко, сумевшим организовать группу энтузиастов, которые участвуют в издании материалов об этом уникальном военно-учебном заведении) (7).

Большой труд в дело исследования и пропаганды боевых традиций училища вложен Галиной Вабищевич – научным сотрудником исторического

отдела ЦНИ ПРФ ВМФ ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова».

Более 200 воспитанников училища выросли в крупных военачальников, генералов нашей славной морской авиации: маршал авиации И.И. Борзов, генерал-полковники авиации А. Мироненко, С. Гуляев, Н. Москвителев, И. Корзунов, А. Борсук, А. Ёлкин, Э. Цоколаев, А. Томашевский, генерал-лейтенанты авиации Н. Житинский, В. Голубев, Г.С. Корняков, Н. Наумов, В. Парамонов, А. Поздняков, И. Петров (8).

Некоторые из выпускников служили и продолжают служить на флоте, принимают участие в испытаниях самолетов морской авиации, и среди них Герой Советского Союза В.Г. Пугачёв, Герои Российской Федерации С.Н. Мельников, Т.А. Апакидзе, первыми совершившие посадки на ПКР «Москва» и ТАКР «Адмирал Советского Союза Кузнецов».

Много сделано и делается для сохранения памяти и возрождения боевой славы кузницы морских летчиков выпускником училища, заслуженным летчиком-испытателем А.С. Гусевым, который с группой энтузиастов исследует возможности включения традиций и боевых заслуг ВВАУЛ к его 100-летию во вновь созданный 859-й Центр боевой подготовки в Ейске.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) *Лебедев Н.М.* Очерки гидроавиации. – М., 1924. – С. 64–65.
- (2) *Иванов П.Н.* Крылья над морем. – М., 1973. – С. 14–15.
- (3) ЦГАСА. – Ф. 28. – Оп. 1. – Д. 83. – Л. 3.
- (4) ЦГА ВМФ. – Ф. Р-61. – Оп. 1. – Д. 1. – Л. 160–161.
- (5) ЦГА ВМФ. – Ф. Р-1. – Оп. 3. – Д. 427. – Л. 1–4.
- (6) ЦГАСА. – Ф. 4. – Оп. 2. – Д. 103. – Л. 17.
- (7) См.: *Вальцефер В.Н., Короп Т.К., Мальковский В.И., Пускаев Д.А., Смирнов П.М.* Школа штурмующих небо. – Краснодар, 1968, 1974, 1978; *Глушанин Е.П., Кабула С.Я., Скрипниченко Н.П., Слюсаренко А.М.* За взлетом взлет. – Краснодар, 1986.
- (8) См.: *Малашенко Д.А.* Мы гордимся училищем Ейским! – Ейск, 1988.

REFERENCES

- (1) Lebedev N.M. *Ocherki gidroaviacii* [Essays of hydroaviation]. Moscow, 1924, pp. 64–65.
- (2) Ivanov P.N. *Kryl'ja nad morem* [Wings over the sea]. Moscow, 1973, pp. 14–15.
- (3) CGASA, f. 28, op. 1, d. 83, l. 3.
- (4) CGA VMF, f. R-61, op. 1, d. 1, ll. 160–161.
- (5) Ibid., f. R-1, op. 3, d. 427, ll. 1–4.
- (6) CGASA, f. 4, op. 2, d. 103, l. 17.
- (7) Val'cefer V.N., Korop T.K., Mal'kovskij V.I., Puskaev D.A., Smirnov P.M. *Shkola shturmujushhih nebo* [School of storming heaven]. Krasnodar, 1968, 1974, 1987.
- (8) Malashenko D.A. *My gordimsja uchilishhem Ejskim!* [We are proud of Yeisk School!]. Ejsk, 1988.

NAVAL AVIATION PERSONNEL TRAINING

V.A. Borisov

Department of Russian History
Peoples' Friendship University of Russia
Mikluho-Maklay Str., 10–2, Moscow, Russia, 117198

The article provides in-depth consideration into insufficiently explored issues of naval air forces history and namely of Yeisky Naval Air School. Case studies based on decisive data have traced out its important educational attainments in naval staff training. The article has pinned out some urgent issues of retrieval in educational service (though certainly, it has some specific characteristics) which has demonstrated its value in practice. Archival materials, veteran-pilots and Yeisky Naval School graduates reminiscences have been used as well.

Key words: historical memory, military school, naval aviation, flight personnel, aircraft, aviation equipment, military documents.